



BILAN

DE LA CONCERTATION
DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

PARIS-ORLY 2035
LE PROJET D'UN TERRITOIRE PIONNIER



GROUPE ADP
DES HORIZONS À PARTAGER



S O M M A I R E

	ÉDITORIAL	4
1	LES ÉLÉMENTS CLÉS À RETENIR	7
	L'horizon 2035	8
	Une concertation riche	8
	ZOOM sur les sujets prioritaires	10
	La poursuite du projet	11
2	LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS EN DEBUT DE CONCERTATION	13
	Vers un nouveau modèle aéroportuaire	14
	Le projet Paris-Orly 2035	14
	AXE 1 : Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès	16
	AXE 2 : Développer les énergies bas carbone en lien avec les besoins des territoires et favoriser la biodiversité	17
	AXE 3 : Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport	18
	AXE 4 : Développer une offre immobilière tournée vers les territoires	19
	Les chiffres-clés du projet	20
3	LE DISPOSITIF DE CONCERTATION	23
	La préparation de la concertation	24
	Une démarche de concertation préalable volontaire	24
	La préconcertation et la démarche de dialogue avec les territoires	26
	Le dispositif d'information	27
	Le dossier de concertation et sa synthèse	27
	L'affiche de la concertation	28
	Le dépliant d'information et sa diffusion auprès des riverains	28
	Les supports digitaux au service de la concertation et la campagne digitale	29
	Les relais d'information via les partenariats avec les communes et les partenaires du territoire	31
	Un dispositif de concertation ambitieux	31
	Le périmètre de la concertation	31
	Le calendrier de la concertation	32
	Les modalités de concertation	33
4	LA PARTICIPATION RECENSÉE	39
	La participation en Chiffres	40
	Précisions méthodologiques	42
	Le bilan quantitatif de la concertation	43
	Les personnes rencontrées	43
	Le bilan quantitatif des contributions et avis reçus	43
5	LA SYNTHÈSE DE LA PARTICIPATION SUR LES 4 AXES	47
	Le contexte du projet	49
	Une attente de renforcement des transports collectifs hors périmètre de compétence du Groupe ADP	50
	Un avenir pour Orlyval	51
	Interconnecter les transports collectifs et réduire les temps de parcours	52
	Une attente forte de réduction des nuisances et pollutions	53
	Le trafic aérien et son encadrement	54
	Les autres sujets, non soumis à concertation	54
	La réponse du maître d'ouvrage	55

Avis sur l'ensemble du projet Paris-Orly 2035	58
Des avis majoritairement positifs sur le projet Paris-Orly 2035	60
Informations, études, calendrier et financement du projet	61
Une démarche de concertation volontaire appréciée et une demande pour renforcer la démarche de dialogue et de partenariat avec la riveraineté	61
La réponse du maître d'ouvrage	62
Axe 1: Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès	63
Avis et commentaires généraux sur la promotion des mobilités décarbonées et la garantie de la fluidité des accès	64
Une situation de congestion routière reconnue par tous et la question de la place du véhicule individuel dans la refonte des accès à la plateforme	64
Avis sur les transports collectifs au sein de la plateforme aéroportuaire	65
Une attente concrète d'évolution de l'offre de stationnement et de création de parkings en entrée de plateforme	66
Des avis réservés sur la localisation des pôles d'accueil aux abords de la plateforme	67
Les services attendus dans les parkings	69
Un transport collectif en site propre (TCSP) attendu par les participants	69
La technologie privilégiée pour le TCSP	71
Le souhait d'une prolongation d'Orlyval au sein de la plateforme	72
Les mobilités douces, une offre à développer pour les usagers	73
Focus sur les ateliers participatifs	74
La réponse du maître d'ouvrage	75
Axe 2: Développer les énergies bas carbone en lien avec les besoins des territoires et favoriser la biodiversité	80
Un soutien à la démarche de développement des énergies bas carbone	81
Une attente de partenariats	81
Les modalités de production d'énergies commentées	82
Biodiversité	85
Focus sur les ateliers participatifs	87
La réponse du maître d'ouvrage	88
Axe 3: Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport	91
L'expérience client au centre des attentes	92
La jetée d'embarquement, un aménagement structurant plébiscité	94
Une demande d'accompagnement et d'infrastructures adaptées pour les usagers en situation de handicap	95
Une demande d'équipements à destination des PSH	96
Focus sur les ateliers participatifs	97
La réponse du maître d'ouvrage	98
Axe 4: Développer une offre immobilière tournée vers les territoires	100
Les réponses des participants au questionnaire sur l'axe 4 du projet	101
Une stratégie à bâtir en cohérence avec les territoires	102
Une partie des participants franchement opposés au développement immobilier	103
Des sujets d'attention	104
Les activités attendues sur les aires de programmation immobilière	105
L'emploi, une thématique évoquée par une faible part des participants	108
Focus sur les ateliers participatifs	109
La réponse du maître d'ouvrage	110

6

LES SUITES DE LA CONCERTATION	113
La poursuite du dialogue avec le territoire	114
Les prochaines étapes des engagements pris	115

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT PARIS-ORLY 2035 S'AFFIRME COMME CELUI D'UN AÉROPORT PIONNIER, DANS SES OBJECTIFS COMME DANS SA MÉTHODE



Justine COUTARD,
*Directrice de l'aéroport
Paris-Orly*



Ce projet est le fruit d'une ambition forte, en matière de transition environnementale, d'accessibilité et d'hospitalité, pour un aéroport au service des passagers, des salariés, mais aussi des riverains. Il s'est donc naturellement traduit, sur la méthode, par une concertation préalable d'envergure, alors même qu'elle n'était pas obligatoire sur le plan réglementaire.

Pour Paris-Orly, l'un des aéroports les plus urbanisés d'Europe, la définition de ce nouveau modèle aéroportuaire devait nécessairement impliquer toutes les parties prenantes, notamment territoriales.

Il nous a paru indispensable de vous proposer ces temps d'échange et de partage pour nourrir, par vos idées et vos remarques, ce projet encore en construction et écrire ensemble cette nouvelle page de l'histoire de l'aéroport.

Pour garantir le succès de cette démarche inédite, nous nous sommes engagés dès

2023 dans une phase de préconcertation de plusieurs mois, nous rendant auprès des élus des territoires riverains, de nos salariés et de nos partenaires de la communauté aéroportuaire afin de présenter le projet et de co-construire un dispositif qui permette la participation de tous.

La concertation publique, qui s'est déroulée du 26 février au 26 mai 2024, nous a ensuite permis d'aller à la rencontre de plus de 6 000 personnes et de recevoir près de 2 500 contributions, grâce à la vingtaine d'événements proposés (réunions publiques, ateliers thématiques, points participatifs) et aux dispositifs papier et numérique mis en place. Cette participation exceptionnelle témoigne de l'intérêt que suscite l'avenir de l'aéroport et de la forte mobilisation des acteurs sur tout le territoire, qui s'est aussi traduite dans les cahiers d'acteurs, qui donnaient spécifiquement la parole aux collectivités et aux professionnels.

Je tiens à remercier chaleureusement tous ceux qui ont fait vivre la concertation : salariés, riverains, collectivités et élus locaux, acteurs du monde économique et associatif, partenaires de la communauté aéroportuaire ; mais aussi tous nos ambassadeurs du Groupe ADP qui se sont mobilisés pour aller au contact du public.

Preuve s'il en fallait que cette concertation a porté ses fruits, ces contributions nous

permettent aujourd'hui d'améliorer concrètement le projet et d'enrichir la vision d'un aéroport tourné vers le futur.

Ce rapport dresse le bilan du dispositif mis en place pendant cette phase de concertation, les principales propositions émanant de vos contributions, et nos premières réponses. Il s'agit là d'une première étape, qui donnera lieu à de nouveaux échanges pour mûrir dans le temps l'aéroport Paris-Orly de demain.

Ces contributions nous permettent aujourd'hui d'améliorer concrètement le projet et d'enrichir la vision d'un aéroport tourné vers le futur.





1

LES ÉLÉMENTS CLÉS À RETENIR

PARIS-ORLY 2035 EST UN PROJET D'AMÉNAGEMENT QUI INCARNE UN NOUVEAU MODÈLE AÉROPORTUAIRE PORTÉ PAR L'AMBITION ENVIRONNEMENTALE DU GROUPE ADP. C'EST LE PROJET D'UN AÉROPORT PIONNIER AU SERVICE DES PASSAGERS, DES SALARIÉS, MAIS AUSSI DES TERRITOIRES.

L'horizon 2035

Paris-Orly, l'un des aéroports les plus urbanisés d'Europe, doit se transformer pour se projeter dans un futur durable, construit en partenariat avec les territoires dans lesquels il est implanté. Depuis 2021, la plateforme accélère sa transition, avec un objectif ambitieux : tendre vers le zéro émission nette (ZEN) au sol en 2030.

À horizon 2035, le projet d'aménagement de Paris-Orly a été conçu selon des prévisions de croissance modérée du trafic : le Groupe ADP projette une stabilisation du nombre de mouvements par rapport à 2018, de l'ordre de 230 000 mouvements par an, pour une augmentation modérée du nombre de passagers accueillis, de l'ordre de +16 % en 2035 par rapport à 2023, notamment par un meilleur taux de remplissage et une optimisation du nombre de places dans les avions.

Les objectifs de Paris-Orly 2035 sont ambitieux. Les enjeux de désaturation des accès et de diminution des émissions de CO₂ dues à la voiture sont au cœur du projet, avec une nouvelle offre de mobilité et une refonte des accès à la plateforme. L'aménagement proposé intégrera aussi le développement des énergies bas carbone et la préservation de la biodiversité. Le projet a également pour objectifs d'offrir des conditions d'accueil pour tous les passagers à la hauteur d'une promesse d'hospitalité plus inclusive et de proposer une offre immobilière innovante en lien avec les territoires.



Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès



Développer les énergies bas carbone, en lien avec les territoires et favoriser la biodiversité



Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport



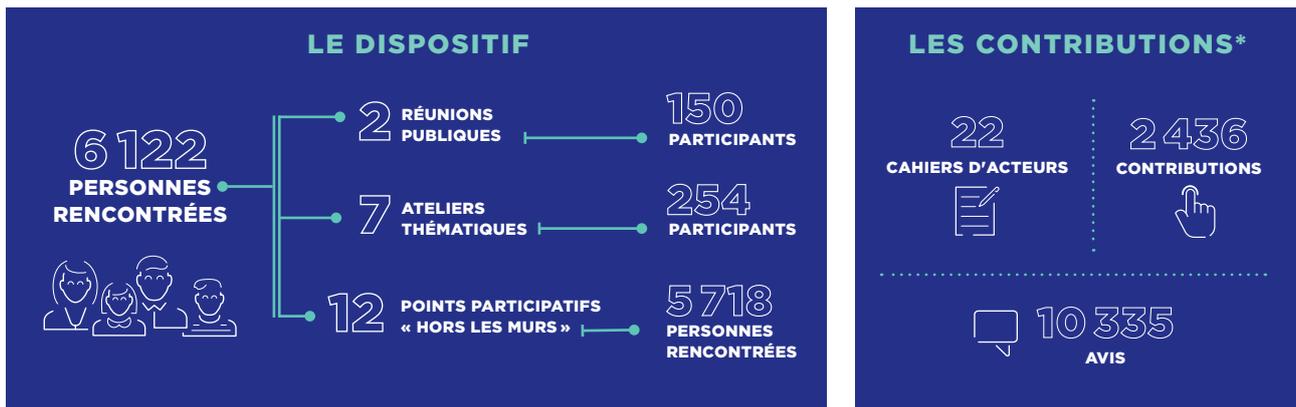
Développer une offre immobilière tournée vers les territoires

Une concertation riche

La concertation volontaire sur le projet Paris-Orly 2035 s'est déroulée du 26 février au 26 mai 2024. Grâce à un calendrier soutenu et des modes de participation multiples, elle a atteint son objectif : toucher un large public et obtenir une grande diversité de points de vue, de la part des représentants des territoires, des partenaires économiques mais aussi des riverains et des salariés de la plateforme.

UNE CONCERTATION MOBILISATRICE

Les avis sont majoritairement favorables sur le potentiel du projet à transformer l'aéroport en un modèle durable. Les principales attentes portent sur la nécessité d'une mise en œuvre rigoureuse et transparente pour répondre aux enjeux environnementaux et



*Une contribution représente un document ou une intervention unique, tandis qu'un avis est une opinion exprimée sur un aspect particulier du projet, chaque contribution pouvant contenir plusieurs avis distincts.

sociaux. La méthode d'une mise en œuvre s'appuyant sur l'écoute et la co-construction avec les territoires, est également attendue par les participants à la concertation.

LE CONTEXTE GÉNÉRAL DU PROJET

Les 650 avis sur le contexte ont mis en exergue les attentes globales des parties prenantes vis-à-vis de l'aéroport – les accès et les transports collectifs, les nuisances sonores et la pollution liée à l'activité aérienne. Le projet Paris-Orly 2035 répond aux enjeux d'aménagement de la plateforme. Il ne se substitue pas aux projets déjà lancés, notamment sur la décarbonation de l'aviation et sur la réduction des nuisances en vol, qui ont vocation à se poursuivre parallèlement, notamment dans le cadre de la concertation menée par l'État sur l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.

ACCÈS ET MOBILITÉ: L'AXE PRIORITAIRE ET MOBILISATEUR

Le premier axe sur la transformation des accès a été le sujet le plus commenté, avec plus de 50 % des avis exprimés. Les participants ont majoritairement soutenu les initiatives visant à améliorer la mobilité autour de l'aéroport avec le développement des transports collectifs et la refonte des accès. Le développement des mobilités douces (vélo et marche à pied) a également

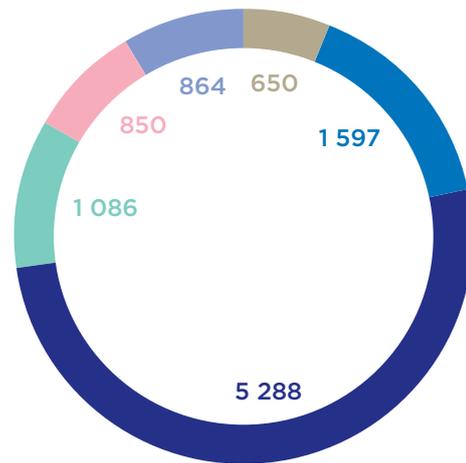
suscité de nombreux avis favorables, en particulier sur l'aménagement de pistes cyclables sécurisées reliant l'aéroport aux communes environnantes.

Les énergies bas carbone et la biodiversité (axe 2) représentent 10 % des avis. Ils portent essentiellement sur la manière dont l'aéroport pourrait réduire son impact environnemental et amplifier sa démarche partenariale avec le territoire sur la production d'énergies décarbonées. Les participants ont salué les efforts faits pour sanctuariser des espaces naturels. Ils ont fait des propositions pour développer les zones dédiées à la biodiversité en connexion directe avec les communes riveraines (corridors écologiques).

Sur l'hospitalité et la qualité de service (axe 3), les réflexions ont porté sur les temps de parcours et le confort dans le terminal. Les ambitions d'amélioration des services pour les personnes en situation de handicap ont été largement soutenues. Enfin, concernant la programmation immobilière, les contributions appuient le développement d'une offre corrélée aux besoins des territoires. Les principales attentes exprimées portent sur les conditions d'accès (transports collectifs) et l'engagement environnemental des projets immobiliers.

NOMBRE D'AVIS RECENSÉS

- ◆ Contexte du projet
- ◆ Avis général sur le projet Paris-Orly 2035
- ◆ Axe 1 « mobilités décarbonées et fluidité des accès »
- ◆ Axe 2 « énergies bas carbone et biodiversité »
- ◆ Axe 3 « hospitalité, qualité de service et handicap »
- ◆ Axe 4 « programmation immobilière »



ZOOM sur les sujets prioritaires

TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE (TCSP)

1866 AVIS

75 % des avis sont favorables au projet. Ils font majoritairement le choix d'une solution technique par tramway. Alors que cette solution n'était pas proposée, un grand nombre de contributions proposent également d'intégrer Orlyval au projet. La nécessité de bien penser le nouveau système dans son territoire et avec les autres moyens de transport, comme les lignes de métro, tramway et RER, a été particulièrement mise en avant.

STATIONNEMENT

1939 AVIS

Les discussions ont mis en exergue une forte demande pour des solutions de stationnement bien intégrées à leur environnement direct, connectées aux transports collectifs et porteuses de services de qualité. Les participants ont insisté sur l'importance de garantir la fluidité du parcours jusqu'à l'aéroport et de proposer une alternative attractive face au stationnement illégal constaté dans les communes riveraines. La concertation a également conduit à ajuster l'aménagement proposé en supprimant le pôle d'accueil imaginé à proximité de la N7, au sud de l'aéroport.

LES ÉNERGIES BAS CARBONE

841 AVIS

Géothermie, photovoltaïque, récupération de la chaleur fatale et méthanisation recueillent plus de 90 % d'avis favorables. La nécessité d'intégrer ces sources d'énergie de manière cohérente et durable avec les autres projets des territoires environnants a été soulignée : construction et mutualisation avec les autres acteurs, mesure des impacts. Sans recueillir de réelle opposition, la réalité du besoin en hydrogène interroge les participants à ce stade.

HOSPITALITÉ ET QUALITÉ DE SERVICE

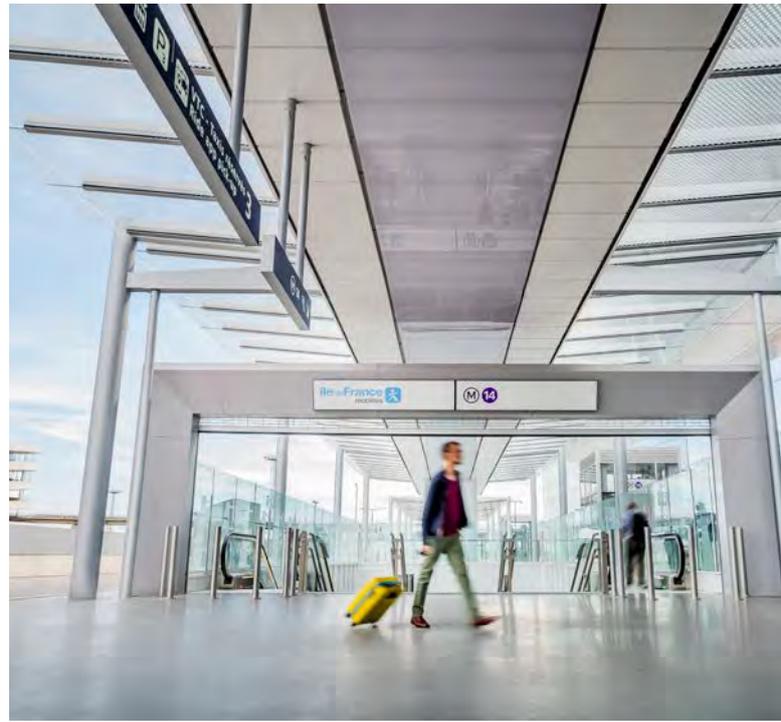
850 AVIS

Les avis formulés sur la facilitation du parcours vont passer par des projets de rénovation sur plusieurs salles d'embarquement - amélioration de l'offre commerciale, travaux d'embellissement, amélioration du confort. Le projet de nouvelle jetée, conçu pour faciliter les déplacements au sein de l'aéroport, a reçu un accueil positif, avec 160 avis favorables. Les points d'attention soulignés concernent le confort et l'efficacité du projet, notamment sur les temps de parcours à pied.

La poursuite du projet

L'ENGAGEMENT D'UNE RENCONTRE CHAQUE ANNÉE

La mise en place d'un rendez-vous annuel avec les principales parties prenantes du projet est l'un des engagements concrets issus des échanges pendant la concertation. Son objectif : faire le point sur les progrès du projet, recueillir des retours et assurer un suivi transparent et mesurable des engagements pris.



LES PROCHAINES ÉTAPES MAJEURES

Engagements pour l'axe 1: Accès



Lancement de l'étude IDFM sur la réutilisation d'Orlyval, dont ADP est partie prenante

1

Fin 2024

Groupe de travail avec les professionnels sur l'accès aux terminaux

3^e trimestre 2024

Engagements pour l'axe 2: Énergie



2

Partenariat avec la Fondation Saclay pour mettre en place la première chaire captation CO₂ en contexte aéroportuaire en France

4^e trimestre 2024

S'engager à réduire les éclairages nocturnes, notamment en déployant un éclairage intelligent des postes avion

2025

Engagements pour l'axe 3: Hospitalité



3

Fin de la rénovation des portes d'embarquement E d'Orly 3

Fin 2025

Lancement d'une étude sur l'élargissement de la salle d'embarquement d'Orly 1B

Octobre 2024

Engagements pour l'axe 4: Immobilier



4

Inauguration d'un centre de formation professionnelle des métiers sur l'aéroport

4^e trimestre 2025

Labellisation Biodivercity

4^e trimestre 2025

Développement du programme « d'hospitalité hors les murs » à travers la végétalisation d'espaces autour de Cœur d'Orly et grâce à l'installation d'équipements

4^e trimestre 2025



PARISAÉROPORT

BUS

Quai C



BUS

Quai B



2

LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS EN DEBUT DE CONCERTATION



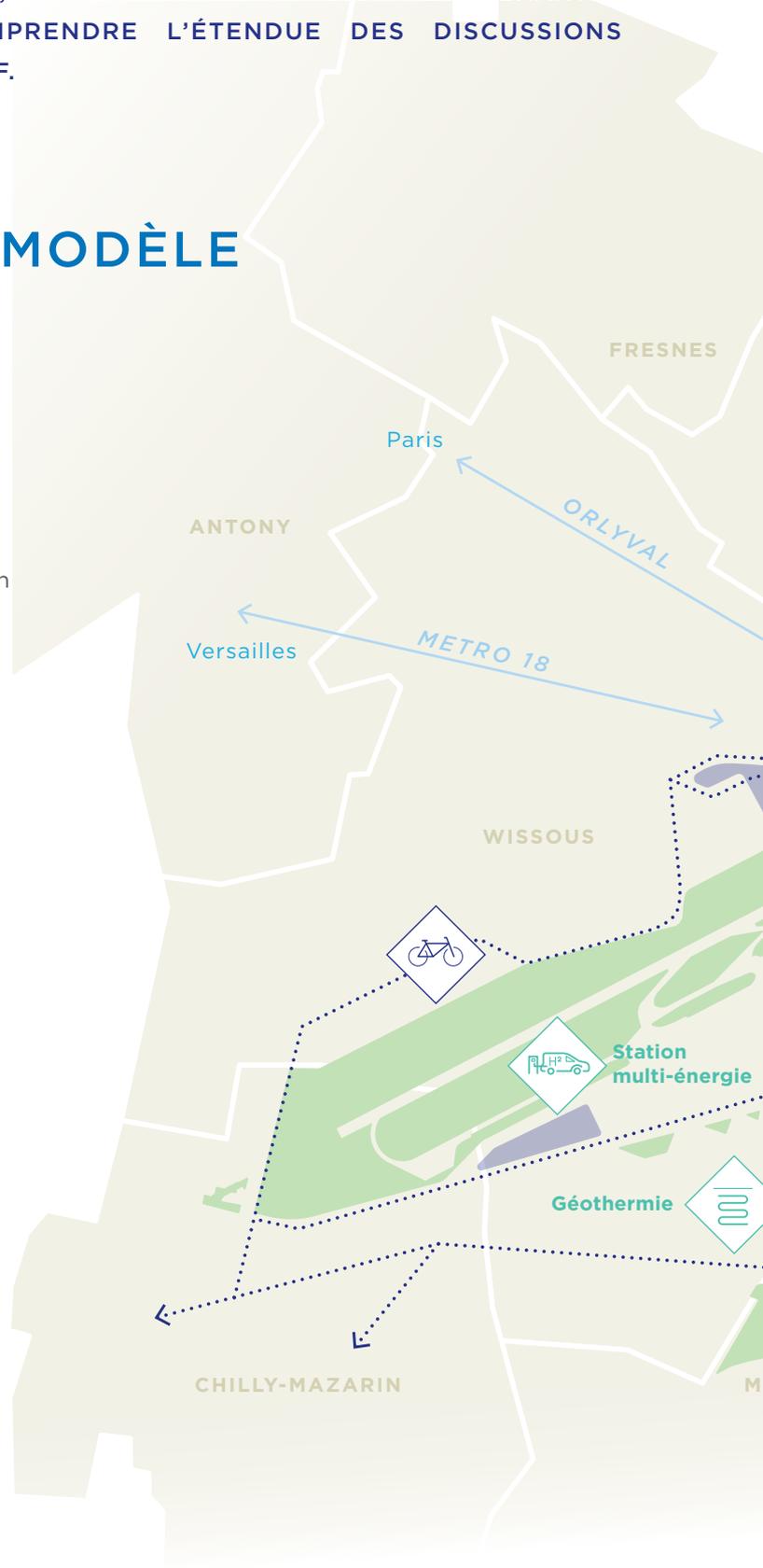
CETTE PARTIE VISE À DONNER UNE VUE D'ENSEMBLE DES SUJETS QUI ONT ÉTÉ ABORDÉS LORS DE LA CONCERTATION, PERMETTANT AINSI AUX PARTIES PRENANTES ET AU GRAND PUBLIC DE COMPRENDRE L'ÉTENDUE DES DISCUSSIONS DÉVELOPPÉES DURANT LE DISPOSITIF.

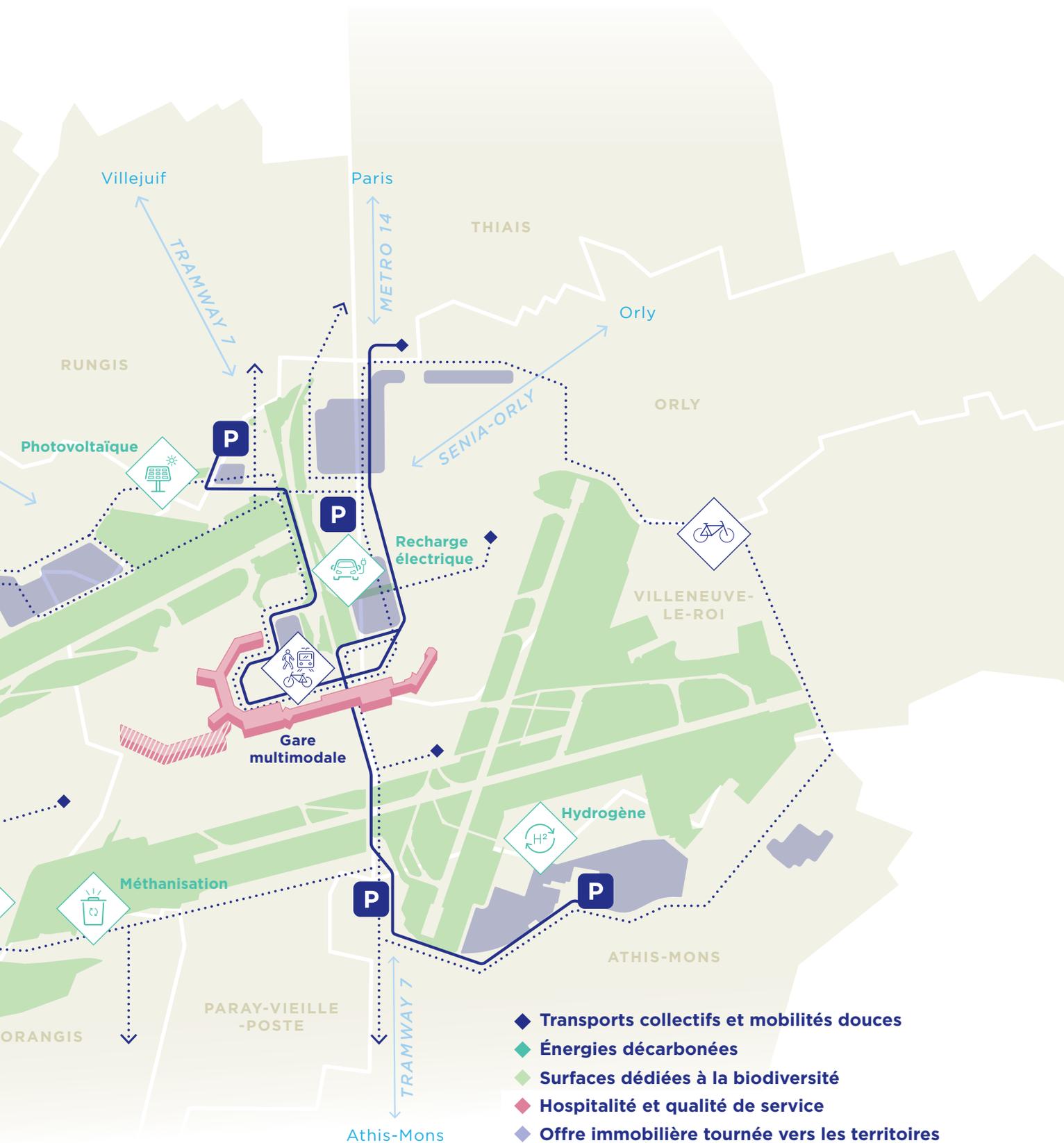
VERS UN NOUVEAU MODÈLE AÉROPORTUAIRE

Le projet Paris-Orly 2035

Paris-Orly 2035 est un projet d'aménagement qui vise à incarner un nouveau modèle aéroportuaire porté par l'ambition environnementale du Groupe ADP. Résolument tourné vers la décarbonation, la biodiversité et l'innovation écologique, c'est le projet d'un aéroport pionnier au service des passagers, des salariés, mais aussi des territoires. Il est conduit autour de quatre axes structurants :

- 1 Favoriser les mobilités décarbonées en garantissant la fluidité des accès à Paris-Orly.**
Création d'un transport collectif en site propre Groupe ADP, parcs de stationnement éloignés...
- 2 Développer les énergies bas carbone au sein de la plateforme aéroportuaire en lien avec les besoins du territoire.**
- 3 Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport.**
Postes avion en accès direct depuis le terminal, parcours facilité pour les personnes en situation de handicap...
- 4 Déployer une offre immobilière en complémentarité des orientations des territoires du Sud francilien.**
Notamment dans les secteurs industriels et tertiaires.







AXE 1: FAVORISER LES MOBILITÉS DÉCARBONÉES ET GARANTIR LA FLUIDITÉ DES ACCÈS

Avec la ligne 14 en 2024, la ligne 18 en 2027, le bus à haut niveau de service Sénia-Orly en 2030 et l'ouverture d'une gare routière d'envergure nationale au contact du terminal, Paris-Orly devient l'un des principaux pôles d'échanges multimodaux de la Région Île-de-France. Il bénéficiera à un ensemble d'utilisateurs variés, qu'ils soient salariés, voyageurs aériens ou voyageurs du quotidien. La liaison directe avec la gare TGV de Massy via la ligne 18 et la construction, à terme, de la nouvelle gare TGV de Pont de Rungis seront également des atouts décisifs pour renforcer la connectivité fer-air longue distance.

Le projet d'aménagement soumis à concertation volontaire s'articule autour de trois axes :

- ◆ **la mise en service d'un transport collectif en site propre (TCSP)** interne à la plateforme pour faciliter l'accès aux différentes zones d'activité et améliorer la fluidité du dernier kilomètre ;
- ◆ **la création de parcs de stationnement et de dépose-minute aux entrées de la plateforme**, reliés au terminal par ce TCSP, pour décongestionner le réseau routier et mieux répartir les flux de véhicules ;
- ◆ **l'amélioration du maillage des transports collectifs et des modes doux (à pied et à vélo)** pour encourager l'utilisation de moyens de transport à faibles émissions de carbone.



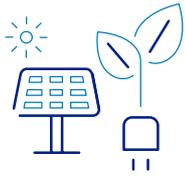
Ce renforcement de l'offre de transports collectifs publics constitue une formidable opportunité pour apporter des solutions aux problèmes de saturation des accès et agir en faveur du report modal de la voiture vers les transports collectifs publics.

Aller plus loin, une ambition nécessaire

Malgré la mise en service des nouveaux modes de transports collectifs, les projections pour 2035 mettent en évidence, un risque de saturation des accès à la plateforme. À cet horizon, les sorties depuis Orly 1, 2, 3 et les accès aux parcs de stationnement et aux dépose-minute du terminal seraient totalement bloqués.

La refonte complète du modèle d'accès est donc essentielle pour améliorer l'accessibilité de la plateforme pour l'ensemble de ces usagers et pour contribuer à l'ambition zéro émission nette au sol en 2030.

Une amélioration nette de la qualité de service et des conditions de travail des salariés sera permise grâce à ces aménagements en garantissant les temps de parcours des usagers de la plateforme et en réduisant la congestion routière.



AXE 2: DÉVELOPPER LES ÉNERGIES BAS CARBONE EN LIEN AVEC LES BESOINS DES TERRITOIRES ET FAVORISER LA BIODIVERSITÉ

Le Groupe ADP porte l'ambition de développer à Paris-Orly de nouvelles énergies bas carbone. Dans un contexte très urbanisé, la plateforme est engagée de longue date dans la transition environnementale et la préservation de la biodiversité, s'appuyant sur de solides atouts :

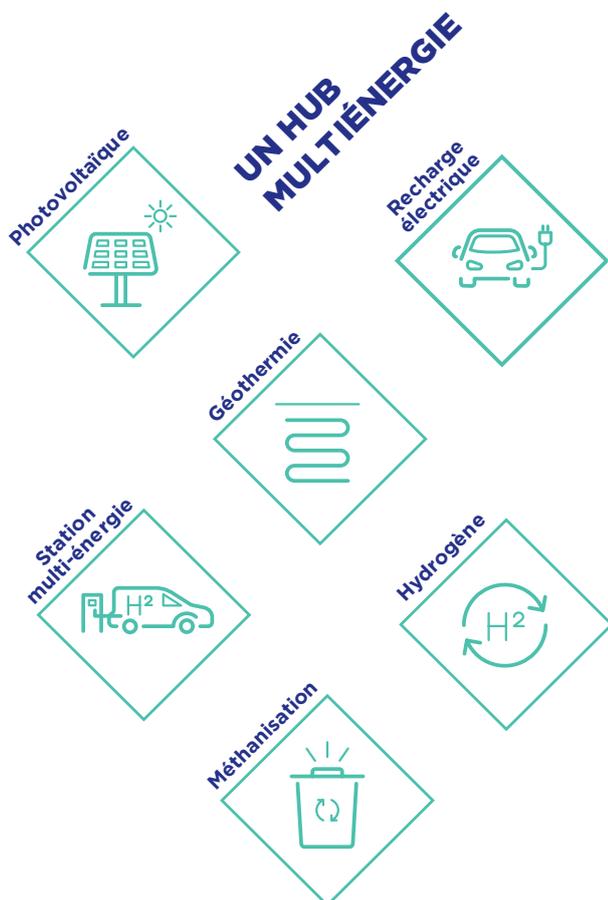
- ◆ la production et la consommation d'énergie par géothermie depuis 2010 et la récupération de la chaleur issue de l'incinérateur de la RIVED à Rungis ;
- ◆ 30 % des surfaces dédiées à la biodiversité ;
- ◆ l'installation d'un des plus grands systèmes européens de traitement des eaux pluviales avec rejet des eaux traitées au milieu naturel (rivière de l'Orge).

Concevoir un hub énergie à l'aéroport

En tant que démonstrateur de la stratégie environnementale du Groupe ADP et afin de répondre aux besoins du territoire, le projet Paris-Orly 2035 franchit une marche supplémentaire avec la création d'un « hub énergie ».

Les énergies bas carbone produites au cœur de la plateforme appuieront la décarbonation des opérations aéroportuaires et seront mises à disposition des territoires voisins de l'aéroport.

Dans la même logique d'ouverture aux territoires, l'ambition de préservation de la biodiversité sera étendue aux espaces riverains afin de consolider les corridors écologiques qui traversent le Sud francilien.



Les aménagements proposés dans le cadre du projet sont de trois natures :

- ◆ la création de nouvelles installations de production et de distribution d'énergie bas carbone pour les besoins du Groupe ADP, de ses partenaires et des territoires (méthanisation, géothermie, énergie solaire...);
- ◆ le développement de l'électrification des équipements et des usages ;
- ◆ la désimperméabilisation, le réensemencement et le reboisement de surfaces, en relation étroite avec les territoires riverains.



AXE 3: AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE DE L'AÉROPORT



Ce projet sera réalisé sans création de postes de stationnement avion supplémentaires, ni modification des pistes de décollage et d'atterrissage existantes.

Illustrant l'amélioration constante de la qualité de service de la plateforme, Paris-Orly a été classé 30^e aéroport mondial par Skytrax en 2024, après avoir été 39^e en 2023 et 46^e en 2022, sur l'ensemble des étapes des parcours arrivée et départ.

L'hospitalité offerte aux passagers a également été améliorée ces dernières années grâce à de nombreux aménagements et rénovations des installations existantes.

Le Groupe ADP a pour objectif de poursuivre l'amélioration de la qualité de service offerte aux passagers et aux compagnies aériennes selon deux axes majeurs :

Les aménagements proposés dans le cadre du projet Paris-Orly 2035 sur cette thématique sont de trois natures :

- ◆ **la création d'une nouvelle jetée d'embarquement** pour accéder directement aux avions, via un bâtiment de connexion à Orly 2 et une passerelle, et ce, sans créer de postes avion supplémentaires, mais en mettant au contact de la nouvelle jetée des postes aujourd'hui accessibles seulement par bus ;
 - ◆ **l'installation d'équipements pour les personnes en situation de handicap** et l'amélioration de leur parcours au sein du terminal ;
 - ◆ **l'optimisation de l'aménagement aéronautique** pour anticiper les évolutions de matériel, favoriser la décarbonation et corriger certaines zones sensibles en matière de sécurité aéronautique.
- ◆ améliorer l'offre au plus près du terminal, notamment au niveau d'Orly 2 et 3 qui, avec l'arrivée de la gare multimodale, deviendront le barycentre de l'aéroport ;
 - ◆ fluidifier et simplifier les parcours au sein du terminal, avec une attention particulière pour les passagers en situation de handicap.



AXE 4 : DÉVELOPPER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE TOURNÉE VERS LES TERRITOIRES

S'appuyant sur l'amélioration de la desserte en transports collectifs de la plateforme, le Groupe ADP s'engage à associer les acteurs du territoire dans la programmation des parcs d'activités de Paris-Orly, en mettant l'accent sur la complémentarité avec l'offre du Sud francilien. Cette programmation s'inscrit ainsi dans le dispositif Territoires d'industrie, porté par l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre et la communauté d'agglomération de Paris-Saclay. Les atouts stratégiques de Paris-Orly offrent une opportunité unique pour diversifier les moteurs économiques du territoire, moderniser les infrastructures et attirer, notamment, des entreprises à haute valeur ajoutée.

Revisiter la vocation des réserves foncières de la plateforme

Les réserves foncières périphériques de la plateforme pourraient permettre le développement de parcs d'activités pour PME-PMI, créatrices d'emplois diversifiés et répondant aux besoins des territoires. Quant aux réserves centrales, autrefois prédestinées au développement tertiaire, elles sont reconsidérées pour favoriser une intégration renforcée de l'aéroport dans le tissu métropolitain, répondant ainsi aux enjeux de transition écologique tout en tirant parti de l'arrivée du métro dès 2024.

Une étude menée en 2023 a permis de proposer une première vision programmatique, partagée avec les élus et les professionnels. La concertation volontaire permet d'ouvrir la réflexion au grand public, ainsi qu'aux potentiels porteurs de projets, pour mieux intégrer les besoins du territoire dans les choix d'usage du foncier.

La feuille de route stratégique immobilière 2023-2030 du Groupe ADP vise trois objectifs majeurs.

- ◆ **Poursuivre une démarche immobilière de sobriété**, aussi bien foncière, de conception-construction, que d'exploitation.
- ◆ **Accompagner les trois types de clients du Groupe ADP**: écosystème aéroportuaire, acteurs économiques des territoires, et collaborateurs.
- ◆ **Assumer un positionnement en double regard** tourné, d'une part, vers l'intérieur de la plateforme Paris-Orly et son activité aéronautique, et, d'autre part, vers l'extérieur de la plateforme et les autres acteurs du territoire sud-francilien.



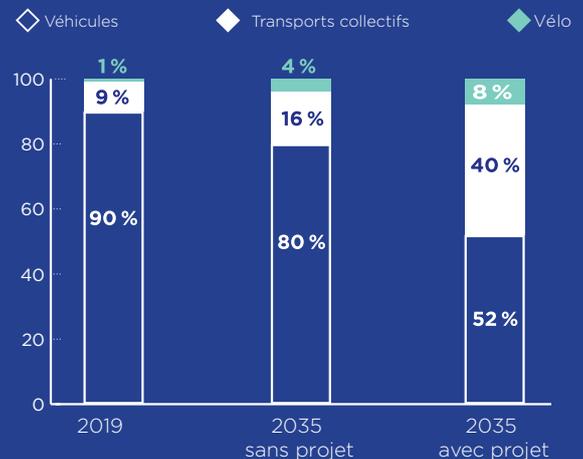
LES CHIFFRES-CLÉS DU PROJET

DÉCARBONATION ET ACCÈS

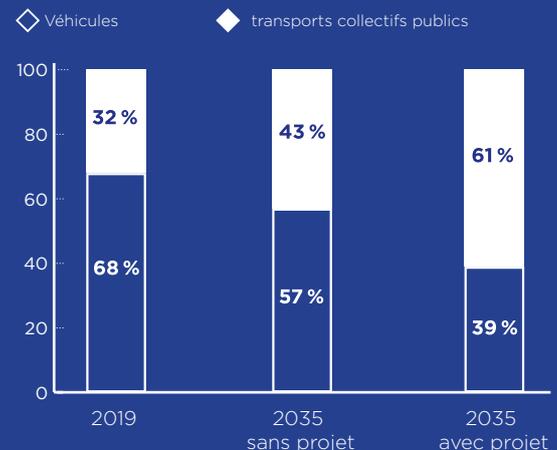
50% de réduction de l'usage de la voiture au profit de transports décarbonés grâce au projet Paris-Orly 2035.

- ◆ Plus de 41 % des émissions au sol de CO₂ dans l'aéroport sont aujourd'hui liées aux accès routiers (source rapport ACA 2022).
- ◆ Près de 70 % des passagers et 90 % des salariés viennent aujourd'hui en véhicule faute de transports collectifs alternatifs.

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DES SALARIÉS (flux véhicules à l'heure de pointe) Source: Groupe ADP 2023



ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DES PASSAGERS (flux véhicules à l'heure de pointe) Source: Groupe ADP 2023



QUALITÉ DE SERVICE ET HOSPITALITÉ

Au moins 90% de postes au contact à l'horizon 2035

6 postes avion convertis du large au contact, c'est-à-dire directement reliés par des passerelles d'embarquement

Un aéroport **+** inclusif

◆ création de salles de change pour les personnes en situation de handicap

◆ aménagement de « quiet rooms » permettant aux personnes aux besoins spécifiques de s'isoler

**1 station
multi-énergie**

avec distribution d'hydrogène,
de biocarburant (HVO) et équipée
de bornes de recharge électriques

**1 centrale
de méthanisation**

au service d'une chaleur décarbonée

**2nd puits
de géothermie**
mis en service

6 000

emplois potentiels
liés aux nouvelles activités
immobilières

**DÉCARBONATION
ET ÉNERGIES**

**IMMOBILIER
ET EMPLOI**

30 %
des surfaces
dédiées à la biodiversité
sanctuarisées

900
arbres
supplémentaires
plantés

17 000 m²
de haie champêtre
plantée ou reconstituée

14 000
plans forestiers
sur 2 hectares

BIODIVERSITÉ

— **EXTREM COIFF'** —

RESTAURANT LA ROSE D'AZUR

véhicule hybride

Ile de France

PARIS-ORLY

LE PROJET

TERRITOIRE

TICIA



3

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

L'OBJECTIF DE CETTE PARTIE EST DE PRÉSENTER LES MÉTHODES ET OUTILS UTILISÉS DANS CE DISPOSITIF DE CONCERTATION POUR IMPLIQUER LES PARTIES PRENANTES ET RECUEILLIR LEURS AVIS.

Ce dispositif permet de démontrer la rigueur et l'inclusivité de la démarche engagée par le Groupe ADP, en détaillant les différentes étapes, les moyens de communication employés, les opportunités offertes au public pour s'exprimer, mais aussi l'étendue et la diversité des parties prenantes impliquées. En outre, cette partie offre la possibilité d'évaluer

l'efficacité des méthodes utilisées, facilitant ainsi l'identification des points forts et des axes d'amélioration pour de futures concertations. Enfin, cette présentation du dispositif contribue à renforcer la confiance des parties prenantes dans le processus décisionnel, en démontrant l'engagement des organisateurs à mener une concertation ouverte, équitable et constructive.

LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

Une démarche de concertation préalable volontaire

Le Groupe ADP a pour ambition de faire du projet Paris-Orly 2035 un projet durable et partagé, aux retombées positives pour l'ensemble du territoire. Dans la lignée d'un dialogue engagé depuis plusieurs décennies, le Groupe ADP a fait le choix de lancer une concertation de manière volontaire, aucune obligation réglementaire ne la prescrivant, le projet ne relevant pas des dispositions des articles L.121-8-I et II du Code de l'environnement. Il a par ailleurs sollicité le conseil de la Commission nationale du débat public pour l'accompagner sur la structuration de cette démarche.

LA DEMANDE DE CONSEIL À LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC (CNDP)

Le 13 septembre 2023, le Groupe ADP a sollicité le conseil de la Commission nationale du débat public (CNDP) pour organiser cette démarche afin de bénéficier de ses préconisations et de ses propositions pour la mise en place d'un dispositif de concertation permettant au public d'être informé sur les projets du Groupe ADP dans les meilleures conditions et d'inciter un maximum d'acteurs à prendre la parole.

Souhaitant poursuivre sa politique de dialogue pour favoriser l'intégration de la plateforme au sein du territoire, l'initiative a été prise de réaliser un dossier technique environnemental sur le projet envisagé à l'horizon 2035. Ce document a alimenté le dossier de concertation présenté au public pour la mise en œuvre volontaire (sur le modèle de l'article L.121-17 du Code de l'environnement) d'une concertation préalable et l'ensemble des informations diffusées durant la phase de concertation.

En effet, cet exercice constitue une opportunité inédite de réfléchir avec l'ensemble des parties prenantes (autorités publiques, élus, riverains, voyageurs, salariés de la plateforme, professionnels, associations...) sur les meilleures solutions à étudier pour atteindre l'ambition de transition environnementale et d'hospitalité fixée par le Groupe.

L'intervention de la CNDP a été actée par une décision du 12 octobre 2023, en application des articles L.121-1 du Code de l'environnement et suivants qui disposent que la CNDP peut être saisie d'une mission de conseil. Deux garantes ont été désignées et ont rendu leurs préconisations dans un bilan de mission de conseil en date du 11 janvier 2024.

Les préconisations et conseils des garantes ont porté sur :

- ◆ l'exposé, de manière claire et explicite, des hypothèses qui ont été utilisées pour choisir les 4 axes du projet d'aménagement ;
- ◆ l'élaboration du dossier de la concertation préalable, pour garantir sa qualité et sa complétude ;
- ◆ les modalités de la concertation préalable ;
- ◆ les suites données par le Groupe ADP à la concertation préalable volontaire.

La CNDP

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Ce « droit au débat » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. La CNDP est une autorité indépendante qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés.

Au-delà des cas de saisine obligatoire de la CNDP, la Commission dispose d'un rôle pédagogique et méthodologique afin de faire connaître le débat public, ses principes et valeurs, à la fois au grand public, aux institutions et aux responsables de projets. Dans ce cadre, elle « conseille à leur demande les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage ou personne publique responsable sur toute question relative à la participation du public tout au long de l'élaboration d'un plan, programme ou projet ». C'est à ce titre que le Groupe ADP a fait appel à la Commission.

Dans le cadre de cette démarche, l'ensemble des conseils émis a été pris en compte afin d'aboutir à un dispositif de concertation ambitieux et qualitatif, tourné vers les territoires et tous les publics potentiellement intéressés par le projet Paris-Orly 2035.

La préconcertation et la démarche de dialogue avec les territoires

Pour cadrer les thèmes prioritaires à soumettre à la concertation et mieux comprendre les attentes des territoires, une phase de préparation s'est déroulée d'octobre 2023 à février 2024.

Issue de la seule volonté du Groupe ADP, cette phase de préparation a représenté un levier essentiel à la bonne réalisation du processus de concertation préalable, qui s'est tenu ensuite. En effet, cette démarche de dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, notamment les acteurs territoriaux, a permis de rencontrer l'ensemble des partenaires de la communauté aéroportuaire (compagnies aériennes, prestataires, services compétents de l'État, professionnels des transports, etc.), des élus des communes dites « d'emprise » de la plateforme aéroportuaire, de leurs intercommunalités, des départements, ainsi que les parlementaires et les grands partenaires de Paris-Orly : Île-de-France Mobilités (IDFM), la Semmaris, les chambres de commerce et d'industrie (CCI), etc.

Les nombreux temps d'échanges réalisés lors de cette période ont fait émerger les principaux thèmes que les professionnels, les salariés et les

populations locales souhaitent voir abordés lors de la concertation, notamment en matière de mobilités, de stationnement, de décarbonation des activités au sol ou encore de programmation immobilière, pour une stratégie complémentaire de celles des collectivités. Aussi, tout en permettant une parole libre et spontanée, le Groupe ADP s'est attaché à travailler plus particulièrement sur les attentes émises par l'ensemble des parties prenantes lors de cette période de préparation.

Cette phase a également constitué une occasion de mobiliser les collectivités, afin qu'elles se saisissent pleinement de la concertation à venir.

Cette période préparatoire s'est achevée le 21 février 2024 par une session d'information et de mobilisation des partenaires et de la presse. Les représentants des collectivités et des journalistes de la presse et des médias locaux, régionaux et nationaux ont participé à cet événement. Sont intervenus des partenaires clés tels que la Semmaris (MIN de Rungis), la Ligue de protection des oiseaux d'Île-de-France ou encore la compagnie aérienne Transavia.

À travers la diffusion d'articles dans la presse et les médias locaux et nationaux, cet événement a été également l'occasion d'informer les habitants du territoire de l'existence du projet Paris-Orly 2035 et du lancement de la concertation.

LE DISPOSITIF D'INFORMATION



*Atelier participatif Énergies bas carbone
à Athis-Mons, le 13 mars 2024*

Le dossier de concertation et sa synthèse

Le dossier de concertation reprend et approfondit les caractéristiques et les objectifs du projet et de la concertation.

Il est l'outil le plus complet, structurant et officiel du dispositif. Exhaustif, accessible et illustré, il permet la bonne compréhension des enjeux du projet et de la concertation.

Rédigé par le maître d'ouvrage (Groupe ADP), ce document est nourri des échanges issus de la phase de préparation de la concertation et pensé pour répondre aux exigences d'une concertation réglementaire avec, notamment, une analyse fine du contexte et des impacts projetés. Il a été diffusé en format numérique, en particulier sur le site internet consacré au projet et mis à disposition en format papier dans les mairies du périmètre de la concertation, auprès des partenaires et lors des temps de rencontres.

Il est structuré en sept parties, complétées d'annexes :

- ◆ une présentation globale du projet ;
- ◆ le contexte général du projet ;
- ◆ les caractéristiques du projet ;
- ◆ les enjeux et les impacts ;
- ◆ les porteurs de projet ;
- ◆ la démarche de concertation préalable volontaire ;
- ◆ le dispositif d'information et de participation.

La synthèse de 19 pages présente une version allégée du dossier de concertation, elle permet de comprendre aisément les grandes orientations stratégiques du projet et les moyens mis en œuvre. Elle a été également diffusée en version numérique et papier lors des rencontres publiques et auprès des partenaires.

L’affiche de la concertation

Diffusée auprès des partenaires, et notamment aux communes dans le cadre des partenariats, l’affiche de la concertation informait le grand public en renvoyant, via un QR code, directement vers le site internet du projet pour une information facile et complète. Un affichage lors de tous les événements de la

concertation incitait les participants potentiels à se rendre aux réunions publiques et ateliers participatifs, y compris sans inscription préalable.

Le dépliant d’information et sa diffusion auprès des riverains

Ce dépliant d’information en quatre volets présentait de façon synthétique les éléments essentiels du projet et du dispositif de concertation, tout en offrant la possibilité à chacun de faire valoir son avis (grâce au coupon T). Il a été largement diffusé lors de l’ensemble des événements (notamment lors des 11 points participatifs « hors les murs ») et dans les boîtes aux lettres des habitations des communes d’emprise.



Présentation du dépliant d’information, point participatif « hors les murs » au Marché de Chevilly-Larue, le 13 mars 2024



Site internet - Page Projet - Énergies décarbonnées

Les supports digitaux au service de la concertation et la campagne digitale

LE SITE INTERNET

Un site internet informatif et participatif ParisOrly2035.groupe-adp.com présentait le projet, sa progression, et a permis à l'ensemble des acteurs de donner leur avis en un point.

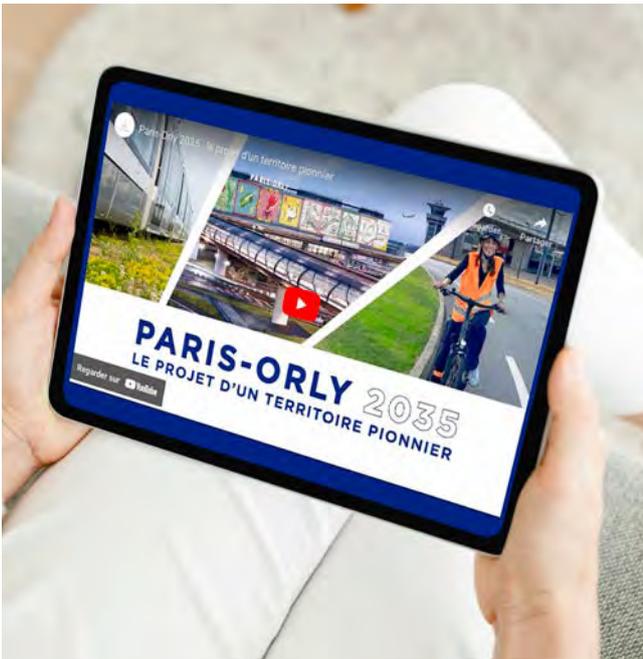
Mis en ligne en amont du lancement de la concertation, il a regroupé l'ensemble des informations structurantes du projet, contenu toutes les informations pratiques relatives aux événements de la concertation, et a été le lieu privilégié de la concertation préalable pour tous les riverains ou citoyens qui n'auraient pas la possibilité de se déplacer (modalités de participation en ligne détaillées dans la partie suivante).

Le site a été structuré en quatre grandes rubriques présentant :

- ◆ les ambitions du Groupe ADP pour la réduction de l'impact environnemental de l'aéroport ;
- ◆ les quatre axes du projet d'aménagement Paris-Orly 2035 ;
- ◆ les acteurs du projet ;
- ◆ la démarche de concertation engagée.

D'autres rubriques offraient un accès aux informations concernant le projet :

- ◆ la rubrique « Je participe », permettant l'expression du public, pour les particuliers comme pour les personnes morales (associations, collectivités, entreprises, chambres de commerce...);
- ◆ la rubrique « médiathèque », afin de rendre disponible à la lecture et au téléchargement l'ensemble des documents et études du projet Paris-Orly 2035 ;
- ◆ la rubrique « actualités » du projet ;
- ◆ un lien d'inscription à l'infolettre « Entre voisins » destinée aux riverains des plateformes du Groupe ADP.



Motion design

LE MOTION DESIGN

Cette vidéo de présentation du projet a facilité la compréhension des thématiques de la concertation et des modalités de participation. Elle a été diffusée sur le site internet du projet, via les réseaux sociaux du Groupe ADP et dans le cadre des rencontres publiques.

LA NEWSLETTER « ENTRE VOISINS »

Entrevoisins.org est un site d'information géré par le Groupe ADP, à destination des riverains des aéroports franciliens disposant d'une infolettre et d'un compte Facebook.

Des articles ont été publiés aux étapes clés de la concertation (au lancement, à mi-parcours, en amont des derniers événements et de la clôture) pour informer de l'avancée du processus auprès des personnes inscrites à la newsletter « Entre voisins » ou ayant fait part de leur choix d'être tenues informées de l'actualité de la concertation, notamment via les coupons T. L'ensemble des newsletters est disponible sur le site internet du projet.

LA CAMPAGNE DE DIFFUSION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX ET ENCARTS PUBLICITAIRES DES SITES INTERNET

À mi-parcours de la concertation, du 12 avril au 8 mai 2024, une campagne d'information digitale sur la tenue de la concertation a été effectuée sur les réseaux sociaux. Après une phase de lancement, avec des retombées presse, des publications sur les sites et journaux municipaux et la réunion publique de lancement, la campagne de diffusion a eu pour objectif d'impulser une nouvelle dynamique de prise d'information et de participation via des encarts publicitaires sur les sites internet consultés par la population cible définie, mais aussi via LinkedIn, Facebook et autres réseaux du groupe Meta. La population cible, volontairement très large, comprend les riverains de la région Île-de-France de plus de 18 ans.

Cette campagne a permis :

- ◆ 11,9 millions d'impressions (nombre d'affichages de la publicité sur la page consultée par un internaute).

Elle a généré sur le site internet du projet et de la concertation :

- ◆ 67 563 clics
- ◆ 19 630 visites.

Un nombre significatif de personnes a pu être informé sur le projet et incité à participer via un bouton directement accessible « je donne mon avis ».



Campagne digitale

Les relais d'information via les partenariats avec les communes et les partenaires du territoire

Pour communiquer sur la démarche de concertation et faire participer le plus grand nombre de riverains aux différents temps de rencontres, la démarche s'est appuyée sur les canaux indirects des communes accueillant réunions publiques ou ateliers participatifs. Elle a sollicité également un relais d'information auprès de grands partenaires du territoire (Île-de-France Mobilités, RATP, Semmaris, Essonne Développement, Conseil de développement du Val-de-Marne, chambres

de commerce et d'industrie de l'Essonne et du Val-de-Marne...).

Le dispositif d'information diffusé via les partenaires comprenait affiches, dépliants, dossiers de concertation en versions papier et numérique pour une diffusion de l'information la plus complète possible.

Quarante partenaires ont ainsi été mobilisés et se sont faits les relais de la concertation dans leurs journaux municipaux, réseaux sociaux, espaces d'affichage, sites internet, et par tout autre moyen d'information qu'ils jugeaient pertinents.

UN DISPOSITIF DE CONCERTATION AMBITIEUX

Les différents échanges préparatoires décrits plus haut ont conduit le Groupe ADP à mettre en place un dispositif de concertation ambitieux, pour répondre au mieux aux attentes des participants et des parties prenantes de la démarche.

Le périmètre de la concertation

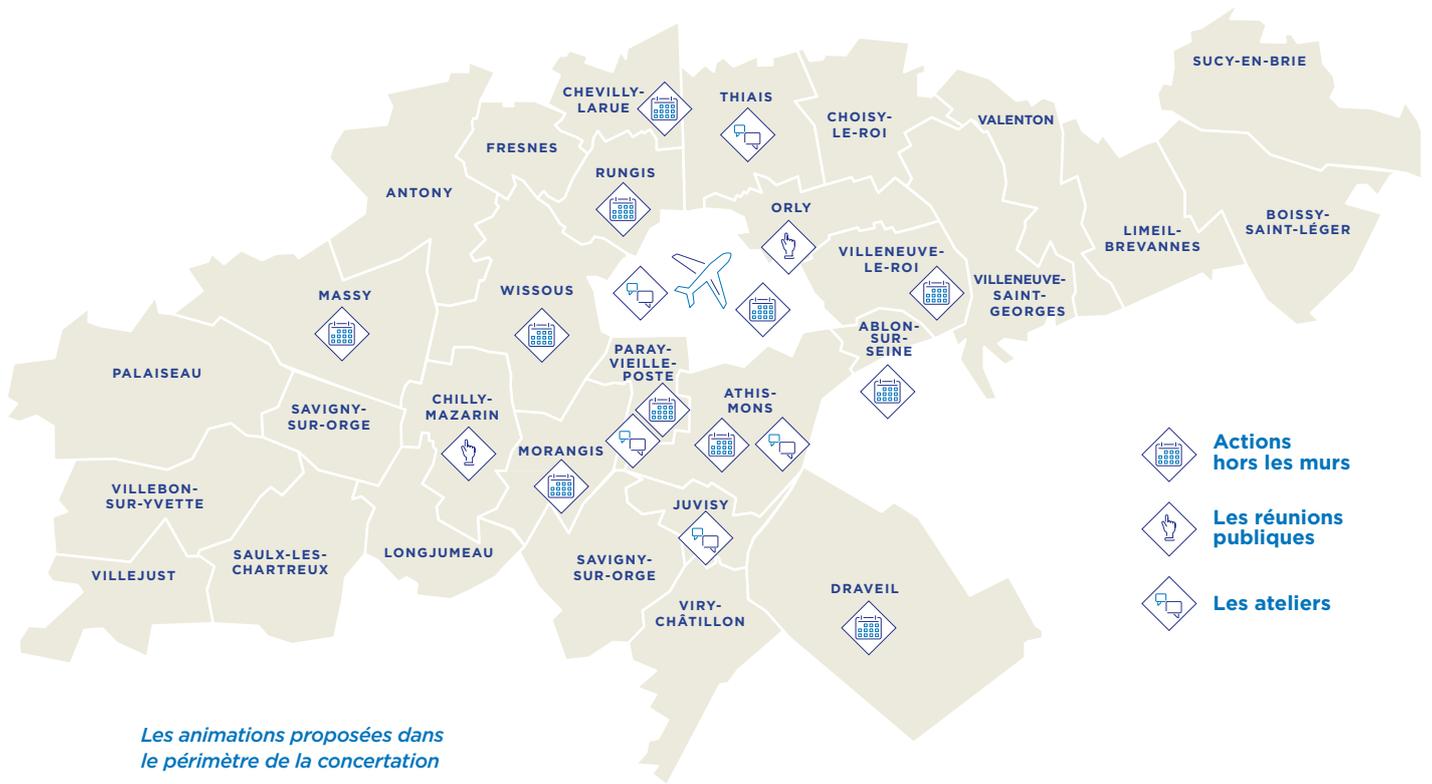
Le périmètre de la concertation s'étend sur l'ensemble des 104 communes et collectivités réparties sur 4 départements (91, 92, 94 et 77), situées plus ou moins à proximité de la plateforme aéroportuaire. Ce périmètre entend inclure les différents publics dans la concertation au moyen de dispositifs ciblés et adaptés à tous les profils :

- ◆ Un périmètre large afin d'intégrer l'ensemble des villes soumises au plan d'exposition au bruit (PEB) et au plan de gêne sonore (PGS), ainsi que l'intégralité des autres villes des agglomérations ou territoires dont elles font

partie. Ainsi, l'agglomération Paris-Saclay, l'agglomération Val d'Yerres Val de Seine, le territoire Grand-Orly Seine Bièvre (EPT12), le territoire Grand Paris Sud Est Avenir (EPT11), et les villes de la Seine-et-Marne qui sont actuellement concernées par l'enquête publique PBN to ILS (descentes continues face à l'Ouest) étaient incluses pour poursuivre le dialogue continu sur les enjeux aéroportuaires.

- ◆ Un périmètre concentré afin de toucher plus spécifiquement les 9 communes et collectivités situées aux abords de l'aéroport, appelées également « communes d'emprise » : Paray-Vieille-Poste ; Villeneuve-le-Roi ; Orly ; Morangis ; Athis-Mons ; Chilly-Mazarin ; Rungis ; Thiais et Wissous.

Les événements de la concertation, destinés à aller à la rencontre des habitants et à leur donner la parole, ont été pensés pour que chaque habitant trouve un dispositif d'échange au plus près de son lieu de vie.

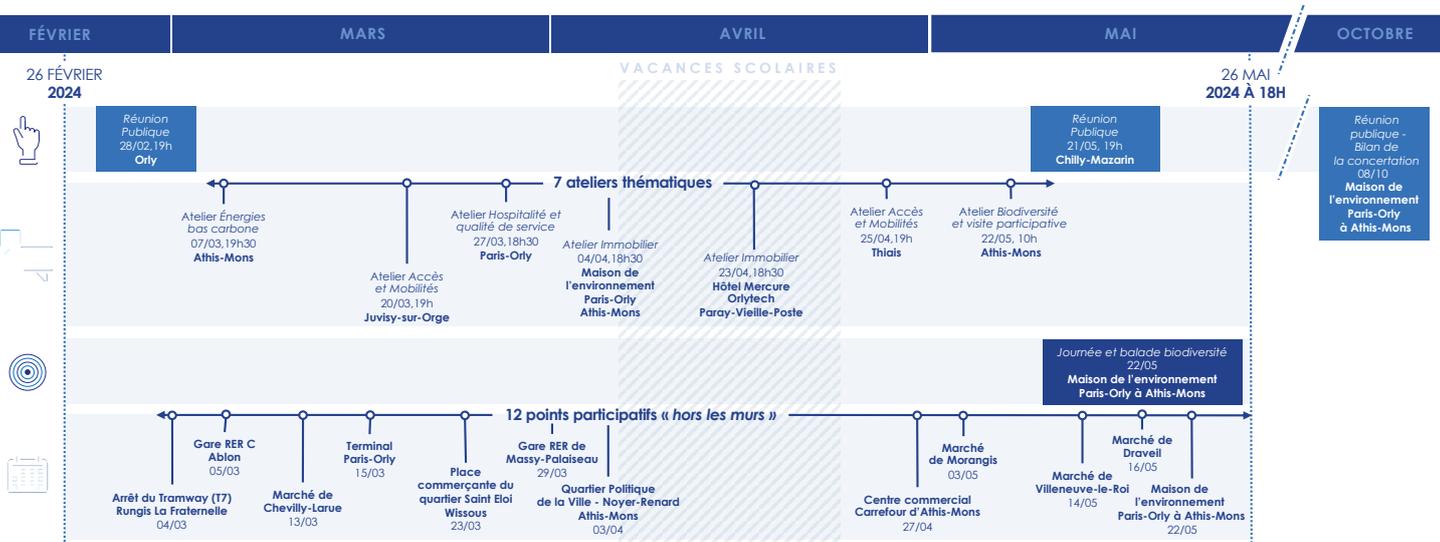


Les animations proposées dans le périmètre de la concertation

Le calendrier de la concertation

Du 26 février au 26 mai 2024, un dispositif de concertation structuré par différents temps de rencontres et moments d'échanges a été déployé : trois réunions publiques d'ouverture, de clôture et de bilan, douze points participatifs « hors les murs » et sept ateliers thématiques.

Durant ces trois mois, le nombre et la diversité des modes de participation ont permis à un large public de participer. Le site internet dédié au projet parisorly2035.groupe-adp.com a offert une plateforme d'information et de contribution au grand public tout au long de la concertation. Il continue de vivre pour en diffuser le bilan, ainsi que pour continuer à informer le public sur le projet Paris-Orly 2035.



Les modalités de concertation

LES TROIS RÉUNIONS PUBLIQUES

Les réunions publiques ont été les temps forts de la concertation. En présence de représentants et d'experts du Groupe ADP, ces réunions publiques ont permis une présentation générale et détaillée du projet au public.

La réunion publique de lancement, organisée le 28 février 2024 au sein de la mairie de la ville d'Orly, a permis d'offrir un premier temps d'échanges avec le public et d'inciter à la mobilisation des publics concernés.

La réunion de clôture de la concertation, organisée peu avant la fin de la démarche, le 21 mai 2024, au Conservatoire de musique de la ville de Chilly-Mazarin, a été l'occasion pour le public de poser les dernières questions et d'échanger avec le maître d'ouvrage.



Atelier participatif dédié à la programmation immobilière du 4 avril 2024, Maison de l'environnement de Paris-Orly à Athis-Mons

Elle a également permis de nourrir les débats avec un premier retour sur les thématiques qui ont émergé durant les ateliers participatifs ayant jalonné les trois mois de concertation.

La dernière réunion publique se tiendra le 8 octobre 2024 à la Maison de l'environnement de Paris-Orly à Athis-Mons et sera l'occasion de faire le bilan de la concertation préalable volontaire et d'avoir un échange sur les réponses apportées par le maître d'ouvrage.



Réunion publique de lancement de la concertation, Mairie de la ville d'Orly, le 28 février 2024

ACCÈS		
Atelier 1	Le 20 mars	Juvisy
Atelier 2	Le 25 avril	Thiais
ÉNERGIES BAS CARBONE		
Atelier 1	Le 7 mars	Athis-Mons
IMMOBILIER		
Atelier 1	Le 4 avril	Maison de l'environnement / Paris-Orly à Athis-Mons
Atelier 2	Le 23 avril	Hôtel Mercure Orlytech à Paray-Vieille-Poste
HOSPITALITÉ ET QUALITÉ DE SERVICE		
Atelier 1	Le 27 mars	Plateforme Paris-Orly
BIODIVERSITÉ		
Atelier 1	Le 22 mai	Maison de l'environnement / Paris-Orly à Athis-Mons

Liste des ateliers participatifs

LES ATELIERS PARTICIPATIFS

Favorisant la participation active du public – partenaires, communauté aéroportuaire, salariés, riverains, élus et acteurs locaux –, les ateliers ont permis de recueillir des propositions concrètes sur des thématiques spécifiques ou encore en réflexion sur chacun des quatre axes du projet.

Ils ont été l'occasion de faire remonter l'expertise d'usage de ceux qui font vivre la plateforme aéroportuaire et le territoire afin de nourrir la réflexion du Groupe ADP sur sa trajectoire d'aménagement futur.

Initialement prévus au nombre de six, un septième atelier a été ajouté au programme participatif initial au regard de l'intérêt du public et du Groupe ADP pour ce format et de l'attente d'une partie des acteurs et notamment des élus qui souhaitaient un temps participatif dédié à la biodiversité. Il a été organisé le 22 mai 2024, date de la Journée mondiale de la biodiversité, à la Maison de l'environnement de Paris-Orly à Athis-Mons.

LA VISITE PARTICIPATIVE DÉDIÉE À LA BIODIVERSITÉ

Cette action a permis, à l'occasion d'une visite participative des prairies aéronautiques, de présenter au public la démarche de préservation et de renforcement de la biodiversité sur le site, avec Aéro Biodiversité, partenaire du Groupe ADP. Cette association réalise des observations régulières de la biodiversité sur la plateforme de Paris-Orly, selon des protocoles scientifiques établis par le Muséum national d'histoire naturelle (MNHN). Une réflexion et des échanges sur ce volet du projet s'y sont donc tenus lors de cette journée dédiée à la biodiversité du 22 mai 2024.



Visite participative biodiversité, prairies aéronautiques de l'aéroport Paris-Orly 2035, le 22 mai 2024



*Point participatif « hors les murs »,
Centre commercial Carrefour
d'Athis-Mons, le 27 avril 2024*

Les neuf points participatifs « hors les murs » initialement prévus, ont été ajustés à 11 points sur recommandation de la CNDP. Ce sont finalement 12 points « hors les murs » qui ont été organisés durant les trois mois de la concertation, afin d'assurer une large couverture du territoire et de répondre à la demande de certains élus qui souhaitaient que des temps d'échanges soient également prévus dans leurs communes.

LES POINTS PARTICIPATIFS « HORS LES MURS »

Concierter le projet avec tous, c'est aller à la rencontre des publics là où ils se trouvent. En ce sens, des rencontres de proximité permettent d'ajouter au dispositif une dimension dynamique et mobile, d'informer sur le projet et la concertation en cours et d'engager des échanges ou de répondre aux questions des riverains et usagers du territoire.

Moins formels que les autres temps participatifs, ces points permettent une plus libre expression des personnes et offrent une occasion d'échanger en direct avec un public n'ayant pas nécessairement connaissance de la tenue de la concertation, l'incitant ainsi à se renseigner et à participer. Le dépliant de la concertation était remis à l'ensemble des personnes rencontrées, comprenant un coupon libre réponse pour donner son avis sur le projet. 5 718 dépliants ont été distribués dans ce cadre.

LIEU	ADRESSE
T9 Orly-Ville	Place du Fer-à-Cheval - 94310 Orly
Bâtiment 134 - Paris-Orly	Rue des Transitaires - 94310 Orly
Affiche Gare Massy	38 av. Carnot - 91300 Massy
RIE Orly 4 - entrée	4 Avenue S - 94310 Paray-Vieille-Poste
Gare Juvisy	8 Rue des Gaulois - 91260 Juvisy-sur-Orge
RIE Orly 4 - intérieur	4 Avenue S - 94310 Paray-Vieille-Poste
Carrefour Athis-Mons	180 N7 - 91200 Athis-Mons
Belle Épine à Thiais	740 Belle Épine - 94320 Thiais
Bâtiment Askia - Paris-Orly	11 avenue Henri-Farman - 94390 Orly aérogare
Thiais village	3 rue de la Résistance - 94320 Thiais
Maison de l'environnement	Rue des Pistes - 91200 Athis-Mons

*Liste des points participatifs
« hors les murs »*

Affiche participative

LES AFFICHES PARTICIPATIVES CONNECTÉES

Permettant d'adresser une question au public via un dispositif d'affichage présent sur sites durant 15 jours, à mi-parcours de la période de concertation, les affiches participatives connectées ont recueilli l'avis des riverains, partenaires, usagers et salariés du territoire et de la plateforme aéroportuaire sur la priorisation des actions devant être déployées dans le cadre du projet Paris-Orly 2035.

Le format ludique et digital de ces dernières a permis de capter un public qui n'aurait peut-être pas pu se rendre disponible autrement, de proposer une démarche de vote par simple clic, pour faciliter la participation, et de communiquer et renvoyer efficacement vers le site internet du projet et de la concertation.

Ces affiches ont facilité un maillage territorial varié, renforçant la pertinence des avis donnés par des personnes vivant dans les alentours de la zone d'implantation du site aéroportuaire, mais aussi par des salariés fréquentant la plateforme aéroportuaire et des voyageurs et usagers de Paris-Orly.

LES CAHIERS D'ACTEURS

Les cahiers d'acteurs permettent de recueillir les contributions écrites par un acteur institutionnel (personne morale), qu'il s'agisse d'une collectivité territoriale, une association, un collectif (riverain, associations de défense, etc.), une institution, une entreprise, une chambre consulaire, ou d'une structure politique qui souhaite participer activement à la concertation.

Permettant d'adresser un avis structuré, publié sur le site internet du projet et consultable par le public, cette modalité de contribution est libre et volontaire, son contenu est de la totale responsabilité de son auteur et n'engage que lui-même. L'ensemble des cahiers d'acteurs déposés durant la concertation Paris-Orly 2035 reste consultable sur la médiathèque du site



internet parisorly2035.groupe-adp.com. Ils sont annexés à la version numérique du présent bilan de concertation.

LES COUPONS LIBRE RÉPONSE (« COUPONS T »)

Adossés au dépliant de présentation du projet et de la concertation (voir partie sur le dispositif d'information), les coupons libre réponse ont été largement adressés aux publics présents

aux événements de la concertation, aux riverains de la plateforme aéroportuaire (diffusion dans près de 78 000 boîtes aux lettres des 9 communes du périmètre « concentré » de la concertation) et aux personnes rencontrées à l'occasion des points participatifs « hors les murs » (5 718 coupons distribués).

DONNEZ VOTRE AVIS SUR LE PROJET EN POSTANT CE COUPON (DÉJÀ AFFRANCHI) DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024 !

Pour cela, répondez à ce petit questionnaire qui permettra au Groupe ADP de connaître votre avis

Parmi les volets/sujets concernés par le projet, je suis particulièrement intéressé(e) par :

- Les accès à Paris-Orly
- La production d'énergie bas-carbone sur la plateforme
- La qualité de service dans les halls 2 et 3 de l'aéroport
- L'offre immobilière proposée à Paris-Orly

Sur le volet/sujet indiqué, précisez vos attentes :

.....
.....

Avez-vous des attentes sur un autre de ces volets/sujets du projet Paris-Orly 2035 :

.....
.....

Votre avis sur le projet Paris-Orly 2035 :

.....
.....

Pour mieux vous connaître :

ville de résidence :
lieu de travail :
fonction / activité :
votre mode de transport privilégié pour accéder à l'aéroport Paris-Orly :
 Transports en commun. Précisez :

Voiture particulière
 Taxi / VTC
 Mode doux (vélo / à pied)
Je souhaite être tenu(e) informé(e) de l'actualité du projet / Email :

* Mentions CNIL /RGPD

Déjà affranchis pour un envoi postal simplifié et gratuit, ces coupons ont permis de partager une information synthétique sur le projet, de renvoyer vers le site internet de la concertation et surtout de recueillir des avis, grâce à quelques questions et espaces de libre expression.

Le format papier de ces coupons a également eu l'avantage de toucher un public moins à l'aise avec l'outil numérique, pour une concertation la plus inclusive possible. Il a permis également aux répondants, sur une base volontaire, de donner leur adresse électronique de contact afin d'être tenus informés de l'actualité de la concertation.

LA PLATEFORME PARTICIPATIVE DU SITE [PARISORLY2035.GROUPE-ADP.COM](https://parisorly2035.groupe-adp.com)

Ouverte durant la période de concertation, du 26 février au 26 mai, la plateforme a permis de recueillir les contributions sur le projet et les thèmes mis en débat par l'intermédiaire de quatre questionnaires comprenant des questions fermées et ouvertes sur chacun des axes du projet.

LES REGISTRES NUMÉRIQUE ET PAPIER

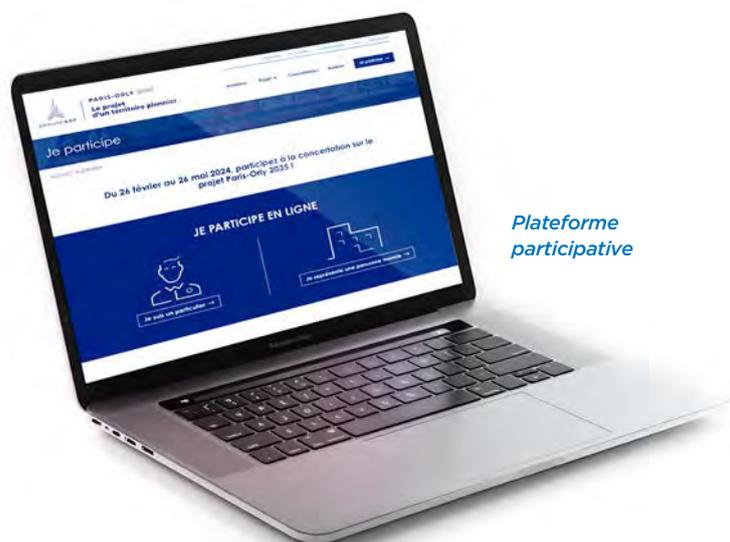
Le registre numérique, disponible en ligne sur le site internet du projet, a permis à tous de déposer un avis, sous forme de contribution libre, sans avoir à se déplacer.

Un registre papier a également été mis à disposition dans chacune des neuf mairies des communes du périmètre concentré du projet et au siège des deux intercommunalités concernées, afin de recueillir l'avis du public sans utiliser de connexion internet.

LA PRISE EN COMPTE D'AUTRES MODALITÉS DE PARTICIPATION (MAIL, REMISE EN MAIN PROPRE...)

Par ailleurs, les participants ont eu la possibilité de transmettre un avis par tout autre moyen qu'ils jugeaient pertinent. Dans le cadre de la présente concertation, le Groupe ADP a pu recevoir un mail ou une clé USB comprenant des documents assimilables à un cahier d'acteurs. Certaines communes ont formulé leur cahier d'acteur sous forme de délibération prise en conseil municipal.

Ces contributions ont été versées aux avis émis afin de nourrir le projet dans le cadre de la concertation et restituées dans le présent bilan.





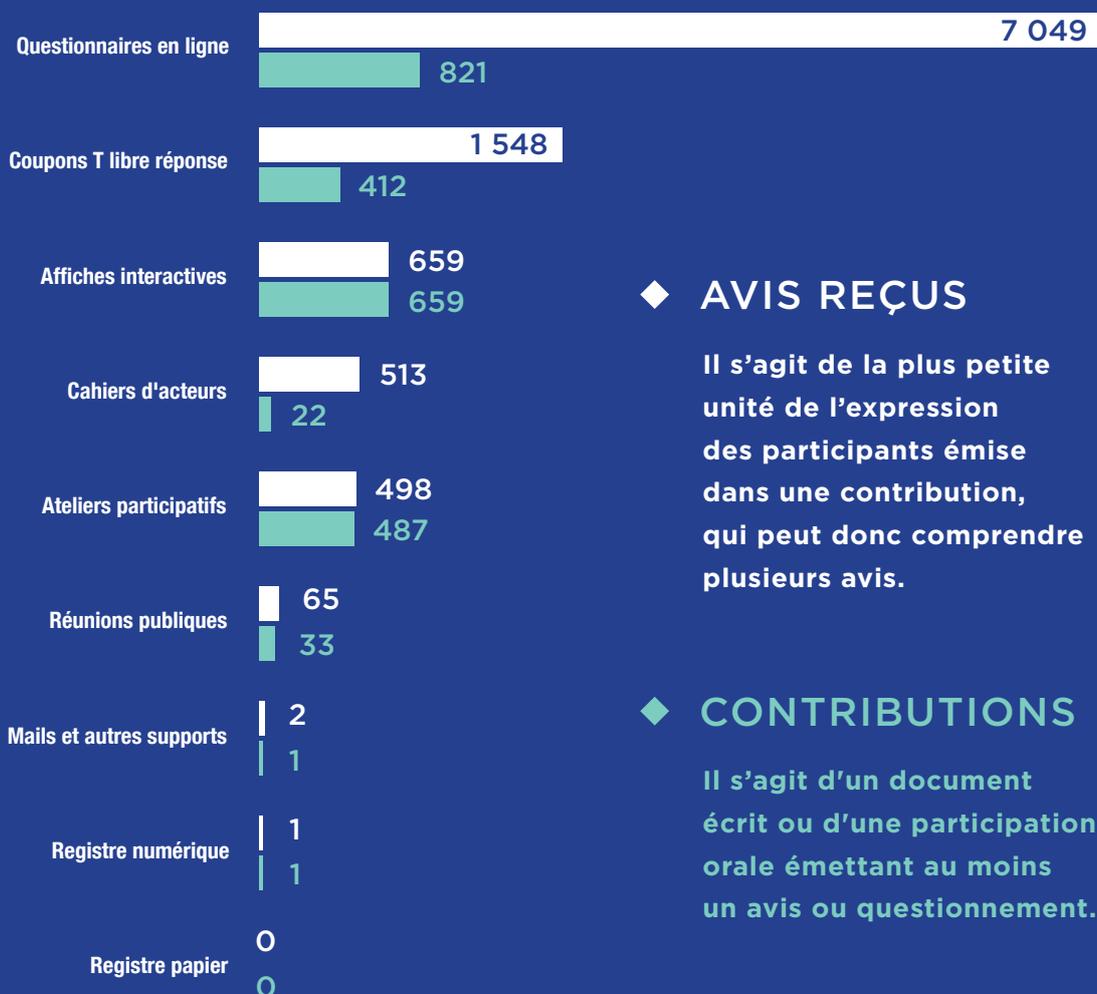
4

LA PARTICIPATION RECENSÉE



LA PARTICIPATION EN CHIFFRES

Avis et contributions reçus par modalités de participation

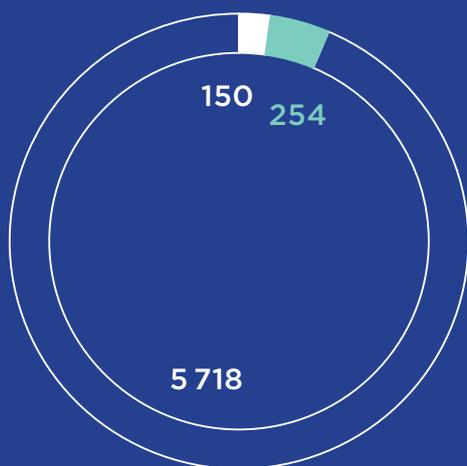


◆ AVIS REÇUS

Il s'agit de la plus petite unité de l'expression des participants émise dans une contribution, qui peut donc comprendre plusieurs avis.

◆ CONTRIBUTIONS

Il s'agit d'un document écrit ou d'une participation orale émettant au moins un avis ou questionnement.



PERSONNES RENCONTRÉES

- ◆ Participants réunions publiques
- ◆ Participants ateliers participatifs
- ◇ Personnes rencontrées lors des points participatifs

2 436

CONTRIBUTIONS

6 122

PERSONNES RENCONTRÉES

10 335

AVIS REÇUS



Point participatif « Hors les murs »,
RER C Ablon, le 5 mars 2024.

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

La concertation fait appel à un vocabulaire spécifique qu'il est important de maîtriser pour une compréhension optimale du bilan de concertation.

Ce glossaire a pour objectif de définir les principaux termes utilisés et de faciliter l'appropriation du cadre analytique de la concertation par tous les participants et lecteurs.

UN PARTICIPANT

Un participant est une personne ayant émis au moins une contribution au cours de la concertation.

LES PERSONNES RENCONTRÉES

Une personne rencontrée est une personne ayant participé à au moins un événement de la concertation ou ayant été directement rencontrée dans le cadre des points participatifs hors les murs.

UNE CONTRIBUTION

Une contribution est **un document écrit** (cahier d'acteurs, coupon T, formulaire en ligne,

courrier électronique...) ou **une participation orale** (prise de parole lors d'un événement de la concertation) émettant au moins un avis ou questionnement transmis au Groupe ADP par tout moyen, durant la période allant du 26 février au 26 mai 2024 dans le cadre de la concertation relative à Paris-Orly 2035.

UN AVIS

Un avis est **l'expression d'un positionnement, d'une demande ou d'une question d'un participant**. Il s'agit de la plus petite unité de l'expression des participants émise dans une contribution, qui peut donc comprendre plusieurs avis. Ainsi, une prise de parole d'un participant en réunion publique (1 contribution) peut comprendre un avis sur le projet d'implantation d'un parking et une question sur le développement du réseau cyclable (2 avis).

Ce maillage d'analyses permet d'assurer un traitement et une restitution fidèles à ce qu'ont souhaité exprimer les participants et de s'assurer de la prise en compte de tous les aspects de chaque contribution.

LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Les personnes rencontrées

Dans le cadre de la concertation préalable volontaire menée du 26 février au 26 mai 2024 sur le projet Paris-Orly 2035, **6 122 personnes** ont été rencontrées lors des différents événements participatifs organisés par le Groupe ADP. Parmi elles :

◆ **5 718 personnes ont été rencontrées lors des 12 points participatifs « hors les murs ».**

Le Groupe ADP a souhaité aller au plus près du public, auprès des riverains ou usagers du territoire, y compris des personnes les plus éloignées ou peu accoutumées à l'exercice de la concertation. Les points « hors les murs » ont permis de diffuser plus largement l'information, d'inciter à participer, de distribuer le dépliant d'information, de répondre aux questions sur le projet Paris-Orly 2035 et son dispositif de concertation et d'inciter à donner son avis sur le coupon T remis et de le transmettre au Groupe ADP.

◆ **254 personnes ont participé aux 7 ateliers participatifs et à la visite biodiversité.**

Les ateliers participatifs ont permis de traiter l'ensemble du projet Paris-Orly 2035. À l'issue d'une présentation synthétique du projet dans sa globalité et plus détaillée de l'axe concerné par l'atelier, les participants ont pu échanger dans leur diversité et donner leur avis de manière collégiale sur les supports prévus à cet effet (cartes, tableaux, schémas...),

restituer à tous, lors d'une prise de parole, leurs principaux avis et réagir aux restitutions des autres tables.

◆ **150 personnes ont participé aux 2 réunions publiques.**

70 participants étaient présents lors de la réunion publique de lancement de la concertation et 80 à celle de clôture. Après une présentation du projet Paris-Orly 2035, chacun était invité à réagir, donner son avis ou poser une question au Groupe ADP. La réunion de clôture a également permis de partager les principaux sujets ayant émergé des ateliers participatifs, pour nourrir les questions et réflexions des participants.

Le bilan quantitatif des contributions et avis reçus

Dans le cadre de la concertation préalable volontaire menée du 26 février au 26 mai 2024 sur le projet Paris-Orly 2035, les participants ont émis 2 442 contributions de toute nature, représentant un total de 10 335 avis exprimés.

◆ **821 contributions, pour 7 049 avis, ont été émises en réponse aux 4 questionnaires en ligne dédiés aux axes du projet sur le site parisorly2035.groupe-adp.com**

◆ **4 891** avis ont été recueillis au titre du questionnaire sur l'axe 1 « mobilités décarbonées et fluidité des accès ». Celui-ci comprenait 9 questions ouvertes et fermées.

- ◆ **864** avis ont été recueillis au titre du questionnaire sur l'axe 2 « énergies bas carbone et biodiversité ». Celui-ci comprenait 7 questions ouvertes et fermées.
- ◆ **687** avis ont été recueillis au titre du questionnaire sur l'axe 3 « hospitalité, qualité de service et handicap ». Celui-ci comprenait 5 questions ouvertes et fermées.
- ◆ **607** avis ont été recueillis au titre du questionnaire sur l'axe 4 « programmation immobilière ». Celui-ci comprenait 7 questions ouvertes et fermées.
- ◆ **412 contributions, comprenant 1548 avis, ont été émises via les coupons T.**
 Largement distribués dans les boîtes aux lettres des habitants des communes du périmètre concentré et lors des événements de la concertation, les participants avaient la possibilité de désigner la thématique qui répondait à leurs attentes afin de prioriser les actions du projet Paris-Orly 2035, puis de soumettre leur avis sur plusieurs axes et sur le projet Paris-Orly 2035 dans sa globalité.
- ◆ **487 contributions, pour 498 avis, ont été émises à l'occasion des 7 ateliers participatifs.**
 Durant les ateliers, les participants ont eu l'occasion de formuler leurs avis sur 1 à 3 exercices. Il était également possible de formuler un avis ou de questionner le Groupe ADP à l'oral.
- ◆ **155** avis ont été recueillis dans le cadre des 2 ateliers dédiés à l'axe 1 « mobilités décarbonées et fluidité des accès ».
- ◆ **129** avis ont été recueillis dans le cadre des 2 ateliers dédiés à l'axe 2 « énergies bas carbone et biodiversité ».
- ◆ **80** avis ont été recueillis dans le cadre de l'atelier dédié à l'axe 3 « hospitalité, qualité de service et handicap ».
- ◆ **134** avis ont été recueillis dans le cadre des 2 ateliers dédiés à l'axe 4 « programmation immobilière ».
- ◆ **22 contributions, comprenant 513 avis, ont été émises via les cahiers d'acteurs.**
 Au total, 22 cahiers d'acteurs ont été déposés sur la plateforme participative, ou remis via d'autres modalités de la concertation, comprenant 513 avis sur les différents axes du projet.
- ◆ **33 contributions, pour 65 avis, ont été formulées durant les 2 réunions publiques.**
 33 contributions ont été enregistrées lors des deux réunions publiques, celle de lancement et de clôture. À cette occasion, ce sont 65 questions, avis ou remarques qui ont été formulés sur les différents aspects du projet ou de son contexte.
- ◆ **1 contribution, émettant 2 avis, a été reçue par courrier électronique.**
- ◆ **1 contribution, pour 1 avis, a été comptabilisée au titre des registres numériques et papiers.**
 7 contributions ont été recueillies dans les registres numériques et papier; parmi elles, 1 avis a été comptabilisé comme tel, les 6 autres, relevant des cahiers d'acteurs ont été pris en compte à ce titre.



◆ **659 contributions et avis (1 question et 1 seul choix possible) ont été exprimés par l'intermédiaire des 10 affiches interactives.**

Installées dans des lieux de passage, de vie et de travail, ces affiches ont permis aux

participants de désigner la thématique qui répondait à leurs attentes afin de prioriser les actions du projet Paris-Orly 2035. Les avis reçus se répartissent ainsi entre les différentes localisations :

LOCALISATION	NOMBRE D'AVIS DÉPOSÉS
T9 - station Orly ville	33
Bâtiment 134 - plateforme aéroportuaire	10
Gare de Massy	13
Restaurant inter-entreprises Orly 4 - entrée	12
Gare de Juvisy	182
Restaurant inter-entreprises Orly 4 - intérieur	303
Carrefour d'Athis-Mons	42
Belle Épine à Thiais	35
Bâtiment Askia - plateforme aéroportuaire	8
Thiais village	21

UN AUTRE
AÉROPORT
SE DESSINE



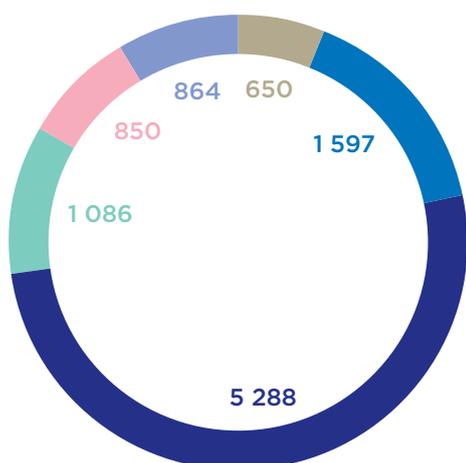
5

LA SYNTHÈSE DE LA PARTICIPATION SUR LES 4 AXES



L'ENSEMBLE DES ENJEUX SUR CHACUNE DES THÉMATIQUES, TELS QU'ILS RESSORTENT DE LA CONCERTATION, SERA DÉCRIT DANS CETTE PARTIE. LES PAGES QUI SUIVENT VISENT À DRESSER UN PANORAMA LE PLUS FIDÈLE POSSIBLE DES AVIS ET QUESTIONNEMENTS ÉMIS PAR L'ENSEMBLE DES PARTICIPANTS, QUELLES QUE SOIENT LES MODALITÉS PAR LESQUELLES ILS ONT ÉTÉ TRANSMIS AU GROUPE ADP DURANT LA PÉRIODE DE CONCERTATION.

NOMBRE D'AVIS RECENSÉS



L'ensemble des **10 335** avis se répartissent ainsi entre les différentes thématiques de la concertation :

- ◆ Contexte du projet
- ◆ Avis général sur le projet Paris-Orly 2035
- ◆ Axe 1 « mobilités décarbonées et fluidité des accès »
- ◆ Axe 2 « énergies bas carbone et biodiversité »
- ◆ Axe 3 « hospitalité, qualité de service et handicap »
- ◆ Axe 4 « programmation immobilière »

Dans ce chapitre, les avis sont présentés par thématiques, selon une structure permettant de comprendre les enjeux et attentes relevant :

- ◆ du contexte dans lequel s'inscrit le projet ;
- ◆ du projet Paris-Orly 2035 dans sa globalité ;
- ◆ des 4 axes du projet.

Chacune des parties comprend une analyse des avis reçus sur la thématique et propose un focus sur les ateliers participatifs. Des verbatims, extraits des différentes modalités de participation, ponctuent l'analyse afin d'illustrer le propos et de restituer au mieux la tonalité des contributions émises par les participants.

LE CONTEXTE DU PROJET

Les avis reçus

Le profil de l'aéroport Paris-Orly de demain se construit avec le territoire et ses acteurs. Si le contexte du projet Paris-Orly 2035 n'est pas, en soi, soumis à concertation, il a été présenté dans le dossier de concertation et fait partie des éléments qui ont participé à la définition du projet et entrent en résonance avec celui-ci. Il est donc logique que ce contexte ait fait l'objet de nombreux commentaires et avis durant la concertation.

Le contexte du projet a suscité

650 avis. Le principal sujet abordé par les participants est la question des transports collectifs ne relevant pas du périmètre de compétence du Groupe ADP, avec 311 avis, suivi de la question des nuisances et pollutions (160 avis) et de celle du trafic aérien (121 avis). Les autres sujets représentent une part plus marginale.

NOMBRE D'AVIS EXPRIMÉS SUR LE CONTEXTE DU PROJET

THÉMATIQUE	NOMBRE D'AVIS
Transports collectifs hors périmètre Groupe ADP	311
Nuisances et pollutions	160
Trafic aérien	121
Autres sujets non relatifs au projet soumis à concertation	30
Autres projets / sujets du contexte direct	28
Total contexte du projet	650

Gare routière
Orly 1-2-3 (en
face du Parking
P3 Silo),
Paris-Orly.



Une attente de renforcement des transports collectifs hors périmètre de compétence du Groupe ADP

Les participants expriment un intérêt majeur pour l'amélioration des transports collectifs maillant le territoire autour de la plateforme. Il s'agit ici des moyens de transport ne relevant pas du champ de compétence du Groupe ADP. Néanmoins, cette attente peut être mise en lien avec l'intérêt constaté pour l'axe « accès et mobilités » du projet Paris-Orly 2035.



« Pas de desserte sur Villeneuve-le-Roi en tram. Je prends toujours ma voiture. »

« Il faudrait prolonger le T9 jusqu'à ADP-Orly. Ce n'est que 2-3 stations et ça permettrait à plein d'habitants travailleurs d'Orly d'y accéder facilement. »

« Il faudrait relier la ligne C (RER) à Orly. »

Parmi les demandes récurrentes figurent la création de nouvelles gares ou la réalisation de prolongements de lignes de transport existantes, afin de désenclaver ou d'améliorer la desserte de certaines zones du territoire. Ces demandes concernent les RER B et C, et les tramways T7 ou T9.

Une part importante des attentes pour une densification de la desserte en transports collectifs concerne le Grand Paris Express, tant pour la ligne 14 que pour la ligne 18.



« Prolonger la ligne 14 vers Morangis ou proposer des navettes vers les communes du 91. »

« Je souhaiterais que la ligne 14 soit prolongée jusqu'à Athis-Mons pour un meilleur accès sur Paris et sur l'aéroport. »

« Un arrêt de métro à Morangis L14 ou L18. »

Un avenir pour Orlyval

Dans des proportions équivalentes à celles de tous les autres moyens de transport réunis, les participants expriment le souhait de pérenniser Orlyval. Une majorité demande son prolongement, la création de nouvelles stations et une tarification plus incitative, voire intégrée au prix du pass Navigo.

Nombreux sont les participants qui interpellent le Groupe ADP pour soutenir leurs demandes. Ce sujet a également fortement émergé à propos du projet de création d'un transport collectif en site propre interne à la plateforme aéroportuaire, dit TCSP (voir analyse des avis dans la partie 5.3 « Axe 1: Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès » de ce document). Les avis mentionnant « Orlyval » dans le cadre d'un commentaire sur le TCSP ont été comptabilisés comme avis sur l'axe 1.



« Bonjour, ce serait bien que l'Orlyval soit accessible en carte Navigo et raccordé au réseau RER et prolongé avec le projet "grand Orlyval". Merci d'avance. »



« Dans vos schémas, vous maintenez Orlyval: volonté, certitude, point d'interrogation? Nous souhaitons évidemment qu'Orlyval soit maintenu, que des gares complémentaires soient ouvertes au niveau de la Fraternelle Rungis, de Wissous centre et de Chemin d'Antony, de manière à pérenniser cette ligne et à permettre surtout de décharger la D167, qui fait le tour d'Orly, déjà saturée, puisqu'un certain nombre des emplois aujourd'hui sur Rungis et des emplois futurs de votre projet des Aveniraises pourraient, à ce moment-là, utiliser cette ligne. Donc, on compte vraiment sur votre soutien, votre appui pour le maintien et, au contraire, le développement de cette ligne d'Orlyval. »

« Sur Orlyval, ce serait intéressant qu'il soit maintenu, mais avec une tarification ordinaire (et non pas dissuasive) qui puisse servir de transport quotidien. »

Questionnaires en ligne

Coupons T libre réponse

Cahier d'acteurs

Discussions - Réunions publiques

Mails & Internet

Registres numérique et papier



Accès au métro ligne 14, station Aéroport d'Orly, Orly 3, Paris-Orly.

Interconnecter les transports collectifs et réduire les temps de parcours

L'interconnexion entre la plateforme aéroportuaire, les communes environnantes et le TGV est également un sujet d'attention.



« Le TGV sera-t-il interconnecté à Thiais - Chevilly-Larue ? »

« Desserte de l'aéroport par les TGV inter-secteurs Pont de Rungis ou gare sous l'aéroport / navettes Orly-Roissy-Poissy par TGV. »

La réduction des temps de parcours en transports collectifs correspond à une attente générale. Les propositions reprennent deux axes de réflexion : la structuration des aménagements (via l'amélioration de la desserte de la plateforme) et sa connexion directe au réseau, et l'augmentation de la fréquence des passages pour les différents modes de transport (bus, métro, tramway, RER).



« Ce serait bien qu'il y ait aussi une gare TGV à notre aéroport. »



« Certes, on prévoit des parkings un peu partout, on désengorge les accès à l'aéroport, mais qu'en est-il pour les accès vers l'aéroport pour les salariés ? »

« J'habite Wissous, je suis à 15 min en voiture de l'aéroport, mais aucun moyen de transport collectif pour m'y rendre... Je travaille sur la ligne 14, je rêve de pouvoir y accéder facilement. Aujourd'hui, je suis obligée de me rendre à Antony en bus, de prendre le RER B puis la ligne 14. Ça fait beaucoup !!!! »

Une attente forte de réduction des nuisances et pollutions

Les nuisances et pollutions constituent un enjeu important pour les participants.

Parmi celles-ci, la réduction du bruit routier et aérien est particulièrement soulignée. Dans une moindre mesure, cette question a été abordée sous l'angle d'une demande d'accès aux mesures de réduction du bruit dans les logements, de la création d'infrastructures dédiées ou de la modification du zonage du plan d'exposition au bruit de l'aéroport.



« Déjà trop de flux de camions sur le boulevard de l'Europe et trop de bruits de décollage des avions. »

Il faut noter que la demande de réduction des émissions de CO₂ liées à l'activité aérienne est présente, ainsi que celle concernant les autres polluants (particules fines, oxydes d'azote, etc.) liés au trafic aérien, aux équipements associés et aux activités annexes (activités d'entreprises, trafic routier, etc.).



« Des avions moins bruyants. »

« Moins de nuisances sonores! »

« J'attends une diminution de la pollution et une amélioration de la qualité de l'air. »

« En plus de ce projet, les avions polluent mes légumes, les particules noires se déposent sur les feuilles. »



« Nous plaignons à Chilly-Mazarin pour que le plan de gêne sonore soit élargi à toute la surface de la ville. »

« L'aéroport souhaite réduire les émissions de CO₂ au sol, mais qu'en est-il en l'air? Aucun objectif ne semble fixé mis à part le souhait de recourir à l'hydrogène. »

Questionnaires en ligne

Coupons T libre réponse

Cahier d'acteurs

Discussions - Réunions publiques

Mails & Internet

Registres numérique et papier

Le trafic aérien et son encadrement

Une partie des contributions montrent une attente de modération ou de réduction du trafic aérien et d'évolution de son cadre réglementaire, notamment sur la question



*« Réduire l'amplitude horaire des vols. »
« Limiter les vols et élargir le couvre-feu. »*

du couvre-feu. Elles évoquent parfois spécifiquement la concertation menée par l'État sur l'étude d'impact selon l'approche équilibrée. Si cette concertation n'est pas menée sous la responsabilité du Groupe ADP, les restrictions d'exploitation

qui s'appliquent à Paris-Orly font partie des sujets d'attention des riverains et ont naturellement émergé au cours de la concertation sur le projet Paris-Orly 2035.



« Concernant le bruit des avions et concernant les plages horaires, c'est-à-dire la nuit, qu'est-il prévu ? »

« L'arrêté de 1994 sur la réglementation de la circulation aérienne fait état de 250 000 "créneaux" et non "mouvements". [...] Les 230 000 mouvements évoqués par le Groupe ADP n'entrent pas dans le cadre des préconisations du GIEC ni dans celui des engagements de la France sur la question des GES. »

Les autres sujets, non soumis à concertation

Enfin, de manière beaucoup plus marginale, d'autres sujets, non soumis à concertation, sont évoqués par des participants. On retrouve parmi eux l'évocation d'infrastructures routières ou cyclables hors de l'emprise aéroportuaire ou des références à d'autres projets ne relevant pas du Groupe ADP.

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Sur l'offre de transports collectifs publics

Ces demandes ne relèvent pas directement du Groupe ADP mais sont à adresser à l'autorité organisatrice des mobilités, soit Île-de-France Mobilités. Néanmoins, le Groupe ADP partage le souhait de renforcer le maillage des transports collectifs sur le territoire d'appartenance de l'aéroport Paris-Orly, au bénéfice de tous les publics, riverains, salariés ou encore voyageurs. Il convient cependant de noter la multiplicité des projets de transports collectifs publics récemment achevés, en cours et à venir, visant à renforcer ces modalités de déplacement.

Le Groupe ADP partage le constat de la nécessité d'aller plus loin pour une meilleure interconnexion des réseaux (bus, TGV, métro, tramways...) et des territoires voisins avec l'aéroport Paris-Orly. Le projet de création d'un transport en commun en site propre (TCSP) tend à renforcer la dynamique en cours au profit des usagers de la plateforme, comme des riverains. **La question du TCSP et de l'avenir d'Orlyval est traitée plus en détail dans la partie relative à l'axe 1 « accès et mobilités » du projet.**

Le Groupe ADP partage également le souhait de disposer **d'horaires étendus**, sur la ligne 14, mais aussi sur les autres dessertes, car le réseau est maillé.

Cette extension permettrait une meilleure adéquation de l'offre de transport avec les besoins de l'activité aéroportuaire, des salariés comme des passagers. Il a déjà adressé formellement cette requête par courrier à plusieurs reprises au cours de l'année 2023 tant à la Présidente de la Région IdF, président d'IDFM, qu'au président-directeur général de la RATP. Il avait également formulé la demande de ne pas appliquer une tarification différenciée pour la gare d'Orly sur la ligne 14.

La question du **prolongement de la ligne 14 à Morangis** est également ressortie comme un axe important lors de la concertation. Ce prolongement aurait pour objectif de mieux connecter le territoire à la fois à l'aéroport et à Paris. Le Groupe ADP a activement soutenu cette proposition auprès des acteurs concernés.

Dans le cadre de ce prolongement, la question de la création d'un autre pôle d'accueil à proximité de cette station a été soulevée. Le Groupe ADP considère que ce sujet pourrait effectivement être envisagé dès lors que le prolongement de la ligne 14 serait acté.

Les conditions d'exploitation de l'activité aérienne de l'aéroport

Concernant les questions liées aux conditions d'exploitation de l'aéroport, telles que le nombre de mouvements d'aéronefs, le couvre-feu, les trajectoires des avions, et d'autres aspects réglementaires, nous rappelons que ces sujets dépassent le périmètre de compétences du Groupe ADP.

Ces enjeux sont sous la responsabilité de l'État, particulièrement de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) chargée, via la Direction du transport aérien (DTA), de définir et de faire respecter les normes et réglementations visant à encadrer les activités aéroportuaires. Également au sein de la DGAC, la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) fournit les services de navigation aérienne et définit les trajectoires avion, la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) est en charge des enjeux de sécurité. L'ACNUSA, autorité administrative indépendante chargée du contrôle des nuisances aéroportuaires, applique les sanctions en cas de manquement constaté par les services de l'État.

Depuis 1968, l'activité aérienne de Paris-Orly est fortement encadrée, avec un couvre-feu de 23h30 à 6h et un plafond à 250 000 créneaux annuels. De manière continue, le Groupe ADP est pleinement engagé pour réduire les nuisances sonores à Paris-Orly, à travers plusieurs actions, parmi lesquelles l'incitation au renouvellement des flottes via une modulation des redevances aéroportuaires en fonction des performances acoustiques des avions, la participation à plusieurs groupes de travail sur le sujet des

procédures opérationnelles visant à réduire les nuisances sonores (ex.: la mise en place des descentes continues, la sortie retardée des trains d'atterrissage), ou encore des initiatives visant un meilleur encadrement des dépassements de couvre-feu avec la DGAC.

Dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, conduite par la préfecture du Val-de-Marne depuis juin 2023, le Groupe ADP a participé activement à l'ensemble des ateliers, alimenté le dialogue de ses prévisions de trafic et contribué à la mesure de l'impact des différents scénarios sur son activité et sur ses emplois directs.

Nous souhaitons saluer la qualité du travail collaboratif organisé par la préfecture du Val-de-Marne au travers de nombreux échanges avec les parties prenantes (élus, associations de riverains et professionnels), qui ont permis un partage des travaux et des débats nourris tout au long du processus.

À titre d'illustration de la qualité de cette démarche, les scénarios de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée pour atteindre l'objectif fixé ont été présentés, discutés, amendés au travers de ces ateliers avec l'ensemble des trois collèges, dans la recherche d'un équilibre.

Tous les scénarios étudiés offrent des perspectives d'avancées significatives pour l'amélioration de la qualité de vie des riverains. Leur étude a, selon nous, été conduite dans le respect du règlement européen, et dans le cadre de responsabilité confié à l'autorité compétente désignée par le droit français. Nous constatons par ailleurs que les scénarios A, B et C atteignent et dépassent tous, dès 2027, l'objectif de baisse de 50 % du nombre de personnes impactées par de fortes

perturbations du sommeil (Indicateur HSD – High Sleep Disturbance – défini par la directive UE 2020/367 de la Commission européenne).

Le scénario retenu dans le projet d'arrêté proposé à la concertation (scénario A), conduisant à interdire les avions les plus bruyants avec un niveau de marge acoustique à 17 EPNDB, avec une mise en œuvre progressive pour les compagnies historiques, apporterait une amélioration très forte (dès 2027, avec 54,6 % de réduction de la surface $L_n > 50$ dB(A) par rapport à 2018 et 56,5 % de réduction HSD par rapport à 2018), et constituerait la mesure la plus

ambitieuse en matière de restrictions acoustiques sur la performance des aéronefs mise en place à ce jour dans un aéroport européen.

Après avoir mené cette étude d'impact selon l'approche équilibrée au cours de l'année 2023, l'État a ensuite conduit une consultation publique durant 3 mois (du 29/04 au 29/07/2024). À l'issue, le gouvernement devra prendre une décision.

Retrouvez en page 115 l'ensemble des engagements pris par le Groupe ADP pour donner suite à la concertation de Paris-Orly 2035.



AVIS SUR L'ENSEMBLE DU PROJET PARIS-ORLY 2035

Les avis reçus

Un nombre important d'avis exprimés durant la concertation relève d'une appréciation générale sur le projet. Les 1597 avis qui ont été recensés à ce titre permettent de donner un aperçu de la perception qu'a eue le public sur le projet Paris-Orly 2035.

Parmi ces avis, 1240 permettent d'identifier les axes du projet jugés prioritaires par les participants, répondant ainsi le plus à leurs attentes. Certaines questions posées dans le cadre de la concertation visaient

précisément à identifier les thématiques jugées prioritaires, notamment par le biais des coupons T et des affiches interactives.

On dénombre également 247 avis portant une appréciation générale sur le projet. D'autres questions concernent le calendrier du projet, une demande d'information ou d'études complémentaires. Enfin, certaines contributions reviennent sur l'organisation de la concertation et la démarche générale de dialogue entre le Groupe ADP et ses partenaires territoriaux.

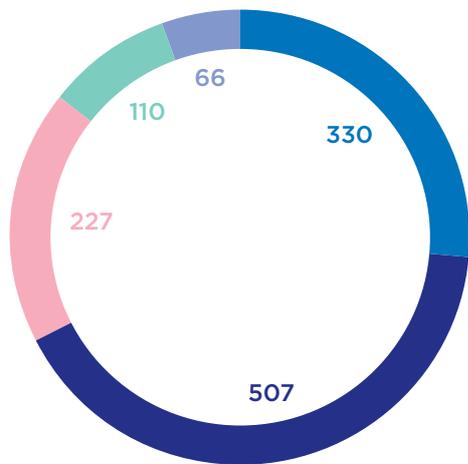
NOMBRE D'AVIS EXPRIMÉS SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035 DANS SON ENSEMBLE

THÉMATIQUE	NOMBRE D'AVIS
Priorités d'action thématique pour le projet Paris-Orly 2035	1240
Appréciations générales sur le projet	247
Information - études - calendrier - financement	67
Concertation, dialogue et partenariats territoriaux	43
Total avis général sur le projet	1597

Priorisation des axes et thématiques par les participants à la concertation

Dans le cadre de la concertation, les participants ont été invités à prioriser

les actions à mener dans le cadre du projet Paris-Orly 2035. Les avis exprimés dans ce contexte se répartissent comme suit :



THÉMATIQUES JUGÉES PRIORITAIRES PAR LES PARTICIPANTS

- ◆ Décarbonation de l'aéroport
- ◆ Accès et mobilités (axe 1)
- ◆ Qualité de service, hospitalité et handicap (axe 3)
- ◆ Énergies décarbonées et biodiversité (axe 2)
- ◆ Programmation immobilière (axe 4)

Il ressort de cette priorisation que la fluidité des accès et les mobilités décarbonées sont les principales préoccupations des participants (507 avis). Ce résultat est cohérent avec le bilan quantitatif global montrant que ce sujet a recueilli plus de 50 % des avis émis durant la concertation. Il s'agit d'un objectif majeur du projet porté par le Groupe ADP, et partagé avec l'ensemble du territoire et de ses parties prenantes.

La question de la décarbonation de l'aéroport est vue comme une priorité importante (330 avis). Les participants expriment à la fois une attente de réduction de l'empreinte environnementale des activités menées sur la plateforme aéroportuaire et une attente d'amélioration de la qualité de vie autour de l'aéroport.

L'amélioration de l'hospitalité et de la qualité de service, incluant l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, constitue le deuxième axe prioritaire (227). Il manifeste l'enjeu de définir une nouvelle gamme de services et d'équipements, inclusifs, pour les usagers et les clients de l'aéroport.

Le développement des énergies bas carbone et la biodiversité, bien qu'étant positionnés en troisième priorité pour les répondants (110 avis), représente un volet essentiel du projet. Cette attente a par ailleurs pu être exprimée lors de la journée dédiée à la biodiversité et par la demande de disposer d'un atelier participatif dédié.

Enfin, la programmation immobilière (66 avis), offre des perspectives davantage perceptibles par les professionnels que par le grand public. Cette attente n'en reste pas moins forte de la part de nombreuses parties prenantes, notamment de la part des collectivités, des riverains directs de la plateforme aéroportuaire, des acteurs économiques et de l'emploi si l'on se réfère, par exemple, à l'attrait qu'ont suscité les ateliers participatifs dédiés à cette thématique.

Des avis majoritairement positifs sur le projet Paris-Orly 2035

Ces avis font part de l'appréciation qu'ont leurs émetteurs sur le projet Paris-Orly 2035 dans son ensemble, sans qu'aucun sujet spécifique soit mentionné. Ils n'ont pas valeur de sondage, ne représentant qu'une minorité des avis collectés, et seul le bilan dans son ensemble permet d'apprécier la réception du projet par les participants. Cependant, il convient de relever que le projet a suscité une majorité d'expressions positives. Sur ces 247 avis, une majorité est favorable à très favorable.



« Très positif. »

« Bonnes initiatives. »

« C'est un beau projet qui ne peut passer que par la prise de conscience citoyenne conjuguée à celle d'ADP. »

En complément, on retrouve des avis favorables, mais dont l'assentiment est conditionné à l'atteinte d'un objectif ou au respect d'un engagement ou d'une attente particulière. D'autres avis favorables pointent une ambition insuffisante sur un aspect du projet. Ces conditions ou ambitions pointées par les participants recouvrent un large spectre de thématiques (décarbonation, réduction ou fluidité du trafic, protection de la biodiversité...). Il ressort souvent un soutien conditionné à la bonne réalisation du projet.

Enfin, environ un tiers des avis émis ici sont de tonalité défavorable ou très défavorable, sans mention d'une raison spécifique à ce rejet.



« Nous nous inscrivons pleinement dans un projet qui, en plus de son volet durable et respectueux des populations, comme la biodiversité, porte une ambition de développement. »



« Si tout est respecté, cela va dans le bon sens. »

« Un projet reste un projet. Encore faut-il qu'il se concrétise. »

« Aucune plus-value, bien au contraire. »

« Projet nul. »

Informations, études, calendrier et financement du projet

Les participants à la concertation ont parfois exprimé un besoin d'informations supplémentaires sur le projet, notamment par la demande d'études complémentaires. Cette attente concerne souvent des aspects du projet moins avancés, ou au stade de la simple réservation foncière. Il est parfois souhaité des clarifications sur les impacts environnementaux, les mesures de réduction des nuisances, et les technologies employées pour atteindre les objectifs de décarbonation. Les commentaires relevant du calendrier attendent une réalisation du projet dans les temps, voire dans un délai plus restreint. Le sujet du financement du projet ne soulève pas de questions.



« Être dans les temps pour la réalisation du projet. »

« 2035 ? J'aurai 88 ans et je n'attendrai plus rien de l'administration, qui prend un temps infini à agir. »

« Je n'avais pas idée de ce projet jusqu'à ce fascicule. »

« Sur la bonne voie mais, à l'horizon 2035, à si court terme c'est très utopique. »

Une démarche de concertation volontaire appréciée et une demande pour renforcer la démarche de dialogue et de partenariat avec la riveraineté

La concertation autour du projet a été bien accueillie par les participants. Sur les 43 avis recensés dans cette catégorie, une grande partie exprime une satisfaction par rapport à la concertation et une demande pour poursuivre le dialogue. Des riverains souhaitent parfois une meilleure écoute ou soulignent le fait qu'ils ne sont pas assez entendus. Cette critique ressort principalement dans des contributions pointant la question des nuisances. La demande est parfois relayée par des communes dans leur cahier d'acteurs.



« J'attends des efforts importants dans l'amélioration de la communication. »

« Votre démarche consultative est vertueuse, mais sera-t-elle prise en compte ? »

« Manque de considération pour les riverains. »



« Je tiens tout d'abord à vous féliciter de votre offre de concertation, de l'écoute attentive de vos cadres dirigeants et leur souci de nous apporter les informations utiles à nos échanges. »

« La ville salue le travail réalisé par l'ADP et la concertation proposée à l'ensemble de la population et des acteurs territoriaux. Nous espérons que les nombreuses contributions seront prises en compte et permettront de développer un projet Paris-Orly 2035 innovant qui tienne compte des remarques formulées et des aspirations du territoire. »

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Paris-Orly 2035, un projet engagé au service des territoires

Le Groupe ADP se félicite de l'accueil reçu pour le projet, tout en prenant en compte l'ensemble des avis, y compris les demandes d'évolution ou expressions d'insatisfaction. Le Groupe ADP s'engage à nourrir le projet et à avancer dans sa conception et sa réalisation en s'appuyant sur les remarques, questionnements et alertes reçus dans le cadre de la concertation (voir la partie sur les suites de la concertation).

Les engagements transverses du Groupe ADP à la suite de la concertation

Fort du succès de cette mobilisation, qui a permis de rencontrer plus de 6 000 personnes et de recueillir plus de 2 400 contributions, le Groupe ADP s'engage à pérenniser l'échange avec le public sur le projet Paris-Orly 2035.

La période de concertation du projet Paris-Orly 2035 s'est appuyée sur plusieurs dispositifs de participation, dont le site internet permettant au public de s'informer sur le projet, et de contribuer pendant les 3 mois de la démarche. Le site internet a une vocation pérenne, il continuera d'être accessible, et servira à partager les suites de la concertation, notamment le suivi des engagements et le rapport de bilan.

Cette démarche s'inscrit dans la volonté du Groupe ADP de co-construire l'avenir de Paris-Orly avec l'ensemble des parties prenantes, en accord avec les ambitions territoriales et environnementales portées par le Groupe. En ce sens, un rendez-vous annuel sera organisé chaque automne pour maintenir ce dialogue constructif.

Retrouvez en page 115 l'ensemble des engagements pris par le Groupe ADP pour donner suite à la concertation de Paris-Orly 2035.



Réunion de clôture de la concertation à Chilly-Mazarin, 21 mai 2024.

AXE 1: FAVORISER LES MOBILITÉS DÉCARBONÉES ET GARANTIR LA FLUIDITÉ DES ACCÈS

Les avis reçus

L'axe 1 du projet Paris-Orly 2035, centré sur la promotion des mobilités décarbonées et la garantie de la fluidité des accès, a généré un total de 5 288 avis, soit la thématique la plus discutée lors de la concertation, recueillant la moitié des avis émis.

Le sujet des pôles d'accueil ainsi que celui de la création d'un transport collectif en site propre (TCSP) sont les plus commentés, loin devant les transports collectifs, les mobilités douces, les véhicules individuels et les autres sujets.

NOMBRE D'AVIS EXPRIMÉS SUR L'AXE 1 DU PROJET

THÉMATIQUE	NOMBRE D'AVIS
Général sur les mobilités décarbonées et la fluidité des accès	233
Stationnement	1939
Transport collectif en site propre interne à la plateforme (TCSP)	1866
Autres avis sur les transports collectifs au sein de la plateforme	537
Mobilités douces	274
Véhicule individuel	272
Autres sujets liés à l'axe 1	23
Avis collectés lors des travaux en ateliers participatifs dédiés	144
Total avis sur l'axe 1	5 288

Avis et commentaires généraux sur la promotion des mobilités décarbonées et la garantie de la fluidité des accès

De manière générale, l'objectif de l'axe 1 est validé et fortement attendu par les participants. Les avis se font l'écho de l'attente générale d'amélioration des mobilités sur le territoire. Ils mettent ici en avant la nécessité de repenser les voies d'accès, de fluidifier les déplacements et la circulation sur les axes routiers.



*« Trop de voitures.
Ça sature tout le temps. »*

Une situation de congestion routière reconnue par tous et la question de la place du véhicule individuel dans la refonte des accès à la plateforme

Les avis analysés dans la partie relative au contexte du projet laissent apparaître clairement une attente de meilleure desserte en transports collectifs du territoire et une congestion récurrente du réseau routier autour de la plateforme aéroportuaire. Ce contexte est à mettre en relation avec les 272 avis reçus ici au sujet du véhicule individuel, dont une part significative exprime une attente d'amélioration du trafic automobile au sein et aux abords directs de la plateforme, et demande une amélioration des voies d'accès.

Certains avis évoquent par ailleurs des accès dédiés pour les trajets professionnels.



« La Ville partage le constat d'une saturation des axes de circulation. Les riverains en subissent les conséquences au quotidien, dans chacune de leurs activités (travail, loisirs, domicile). »



« Désengorgement de la zone centrale, sous réserve d'une capacité et d'une fréquence satisfaisante. »

« Évite d'aller jusqu'à l'aéroport et de connaître souvent des embouteillages. »

Malgré tout, une partie des participants estime que le véhicule individuel doit être présent dans les modalités d'accès au cœur de la plateforme aéroportuaire et demandent ainsi un maintien de l'accès à la dépose-minute située au contact direct du terminal, a minima pour des publics spécifiques. Pour autant, aucune typologie de public ne se dégage particulièrement.

A contrario, dans une proportion légèrement moindre, des participants demandent une limitation du nombre de véhicules accédant à la plateforme ou au terminal, ou tout simplement de limiter le nombre de véhicules dans cet espace.

Enfin, de manière cette fois très marginale, quelques avis évoquent le covoiturage comme devant faire partie de la solution.

Avis sur les transports collectifs au sein de la plateforme aéroportuaire

Plus de 500 avis reçus traitent de la question des transports collectifs présents sur la plateforme aéroportuaire.

Complémentaires aux contributions traitées dans le cadre du contexte du projet, les attentes ou questionnements portent ici sur des sujets directement liés à l'axe 1 du projet Paris-Orly 2035.

Près des deux tiers de ces avis émettent une attente de meilleure connexion aux transports collectifs des différents pôles d'activités de Paris-Orly. Les participants attendent que le projet facilite l'usage des transports, afin de réduire celui des véhicules individuels. Cet attendu conditionne, à leurs yeux, la baisse du trafic automobile et de la congestion routière.

S'y ajoutent une centaine d'avis mentionnant explicitement une attente de meilleure connexion entre Paris-Orly et ses communes voisines. Il représente un pôle d'attractivité naturel du territoire, et les riverains attendent de pouvoir accéder plus facilement aux services, emplois et moyens de transport qui y sont disponibles.

Certains avis demandent l'élargissement de l'amplitude horaire des transports, pour les voyageurs comme pour les salariés de la plateforme. De manière connexe, apparaît parfois le sujet des navettes dédiées aux salariés, afin de leur permettre de ne plus emprunter leur véhicule individuel ou d'améliorer leurs conditions de transport.

Quelques participants souhaitent également la création d'une liaison directe entre les aéroports de Paris-Orly et de Paris-CDG.

Enfin, la place qu'occuperont les taxis et VTC à l'avenir est questionnée dans près d'une trentaine d'avis. Deux sujets principaux se dégagent : augmenter l'offre de taxis et VTC depuis l'aéroport Paris-Orly et offrir à ces professionnels une modalité d'accès dédiée et facilitée à la plateforme aéroportuaire.



« Vous avez évoqué tout à l'heure la rupture de charges par rapport aux personnes qui viendront en transport en commun et qui se dirigeraient vers les aérogares. Est-ce que vous allez laisser les taxis s'approcher des aérogares ? »

Une attente concrète d'évolution de l'offre de stationnement et de création de parkings en entrée de plateforme

D'une manière générale, il existe une réelle attente de facilitation du stationnement. Le parcours, qu'il soit lié à un voyage ou réalisé dans le cadre des déplacements du quotidien doit être facilité, y compris grâce aux solutions de stationnement proposées à Paris-Orly, jugées essentielles pour le territoire.

La proposition de création de nouveaux pôles d'accueil en entrée de plateforme aéroportuaire est soutenue par la grande majorité des participants. Plusieurs attentes sont mentionnées de manière récurrente en ce sens :

- ◆ éviter l'usage des véhicules individuels sur le « dernier kilomètre » et lutter contre la congestion routière ;
- ◆ offrir de nouvelles possibilités de stationnement aux salariés de la plateforme ou aux riverains ;
- ◆ faciliter l'accessibilité des parkings depuis les territoires voisins ;
- ◆ faciliter le report de charge entre les véhicules individuels et les transports collectifs disponibles à Paris-Orly ;
- ◆ lutter contre le « stationnement sauvage » constaté dans certaines communes jouxtant l'aéroport.



Des avis réservés sur la localisation des pôles d'accueil aux abords de la plateforme

Une vingtaine d'avis demandent au Groupe ADP d'être vigilant, ou conditionnent un soutien à une localisation des pôles d'accueil en entrée de plateforme, et au fait que leur implantation ne crée pas de nouvelles zones de congestion routière ou de stationnement illégal. Plusieurs avis s'accordent sur la nécessité d'une refonte des accès autour de la plateforme :

- ◆ Au nord, plusieurs avis encouragent l'installation d'un parking pour faciliter l'accès à la zone d'emploi, notamment au pôle d'Orlytech ;
- ◆ Au sud, les participants ont formulé une demande de stationnement afin de simplifier les trajets des riverains et des salariés du Groupe ADP ;
- ◆ Au sud-ouest, plusieurs participants souhaitent un parking pour permettre aux usagers venant de l'A6 et de l'A10 de stationner sur le premier accès possible de la plateforme, à proximité de l'arrivée de la ligne 14.
- ◆ Enfin, un certain nombre de contributeurs souhaitent la suppression du parking situé à proximité du Concorde.

D'autres s'interrogent sur le fait de privilégier uniquement des implantations au nord et au sud de la plateforme et souhaiteraient que des parkings complémentaires soient prévus à l'ouest et à l'est de l'emprise aéroportuaire, pointant la nécessité de dépasser l'axe nord-sud historique.



« Pour changer de paradigme, nous défendons la proposition faite de repenser les accès en misant sur les parkings situés aux abords de la plateforme (nord/sud et peut-être aussi ouest et est) et partageons le principe de parkings végétalisés comme il est proposé. »



« Que penseriez-vous d'un parking qui serait en bout de l'A6 et de l'A10, pour éviter, effectivement, aux véhicules de traverser, Chilly-Mazarin, Morangis, Paris, et donc de faire sur le territoire un parking avec un accès au TCSP ? Cela éviterait la traversée de ces communes réduire le temps de trajet et les embouteillages permettrait d'éviter la congestion dont on parlait au nord et au sud. »



Le parking proposé en bordure de RN7 à Athis-Mons augmentera les flux d'un réseau viaire déjà saturé (...) ce parking est à repositionner ailleurs.



« Concernant le parc de stationnement identifié N°2 sur la carte, la ville d'Athis-Mons émet un avis favorable sur cette vaste zone déjà artificialisée et qui aujourd'hui n'accueille que très peu d'activités. »

« Les CCI franciliennes accueillent favorablement ce projet visant à libérer de l'espace au contact de l'aérogare et à équilibrer les flux routiers, aujourd'hui en entonnoir, au bénéfice de la fluidité des accès aux terminaux (enjeu de ponctualité pour les passagers et le personnel). En périphérie, le nouveau schéma routier devra permettre la disparition des parkings sauvages préjudiciables aux communes voisines. »

Toutefois, une part moindre des participants s'opposent au fait d'éviter les véhicules sur le dernier kilomètre ou, tout du moins, de devoir stationner en entrée de plateforme*. Ils évoquent principalement les raisons suivantes :



« Trop loin, risque d'encombrement. Pas adapté à Orly, qui est un aéroport à accès rapide. »

« Cela va générer une perte de temps dans un parcours passagers pour accéder à l'avion déjà complexe. »

« Penser aux personnes qui ont du mal à se déplacer (âgées ou avec enfants ou blessées) sans être PHMR mais qui ont besoin de voiture surtout lorsqu'elles sont chargées de bagages. »

- ◆ la rupture de charge engendrée par le passage du véhicules au TCSP* et une potentielle perte de temps engendrée ;
- ◆ la difficulté de mobilité ou la complexité accrue du parcours pour certains publics (familles, personnes en situation de handicap, personnes âgées, voyageurs avec valises...);
- ◆ la nécessité professionnelle de disposer de stationnements directement au contact du terminal pour les taxis et les VTC.

En dehors des considérations liées à la localisation, une trentaine d'avis font remonter une attente d'évolution de la politique de stationnement du Groupe ADP sur trois points :



« Favorable à l'implantation des parkings, mais avec des tarifs raisonnables. »

« Juste avoir plus de temps de parking. »

- ◆ un changement de la tarification du stationnement ou une baisse des tarifs, notamment pour les usagers du quotidien rejoignant les transports collectifs publics ;
- ◆ une augmentation du temps de stationnement ;
- ◆ une modulation du temps ou prix de stationnement en fonction des usages ou types de véhicules.



« Un temps limite de stationnement plus long accordé aux petits véhicules, court et dissuasif pour les autres. »

* Les avis concernant l'articulation entre les parcs de stationnement à l'entrée de la plateforme aéroportuaire et le transport collectif en site propre (TCSP) sont traités plus bas dans cette partie.

Les services attendus dans les parkings

Un nombre important de participants confirment la nécessité de disposer de services supplémentaires dans les parkings. Les services les plus plébiscités, avec plus de 50 % des avis, relèvent de l'information donnée aux usagers sur les départs et les arrivées des vols ainsi que sur les horaires des transports.



« Toutes les infos sur les départs/arrivées + les horaires et connexions des transports collectifs + des bornes d'enregistrement des bagages. »

Dans une proportion moindre, mais tout de même significative, est mentionné le souhait de disposer, dès le parking, de bornes d'enregistrement des bagages et de sanitaires. Suivent une cinquantaine d'avis mentionnant une demande de commerces et de bornes de recharge pour les véhicules ou les vélos électriques.



Sur les près de 1200 avis collectés sur les services attendus dans les parkings, une cinquantaine d'avis sont défavorables à l'offre de services proposée.

« Nous demandons ainsi à ce que l'enregistrement des bagages placés en soute puisse être réalisé au niveau des parkings périphériques, avant d'accéder à ce futur TCSP. »

Un transport collectif en site propre (TCSP) attendu par les participants

Sur les 1866 avis récoltés concernant le projet de transport collectif en site propre interne à la plateforme (TCSP), 1316 apportent un avis sur le principe de sa création. Et 550 sur le choix technique à privilégier.

Le principe du projet de création d'un TCSP proposé par le Groupe ADP a suscité un intérêt et un soutien manifeste de la part des participants. Près de 1000 avis se déclarent favorables à sa création. Parmi les raisons invoquées, on retrouve les attentes suivantes, par ordre décroissant du nombre de mentions :

- ◆ inciter à prendre les transports collectifs ;
- ◆ assurer le lien entre les transports collectifs (existants ou à venir) et le terminal ;
- ◆ assurer le lien entre les transports collectifs (existants ou à venir) et les zones d'activité ;
- ◆ assurer le lien entre les parcs de stationnement et le terminal ;
- ◆ assurer le lien entre les parcs de stationnement et les zones d'activité ;
- ◆ autres avis favorables au projet de TCSP.

Le projet de TCSP est donc réellement perçu comme un maillon essentiel pour permettre une meilleure accessibilité aux transports collectifs. Il répond également au besoin de pouvoir relier en transports collectifs le terminal et les zones d'activité.

Il recueille tout de même près de 300 avis défavorables, principalement de la part de participants estimant qu'il ne les incitera pas à prendre les transports collectifs ou que cela ajoute un moyen de transport supplémentaire au parcours. S'y exprime la crainte d'une rupture de charge, entre le véhicule individuel et les transports collectifs ou entre plusieurs transports collectifs.

D'autres avis soulignent le besoin de disposer d'une bonne interconnexion du TCSP avec les autres modalités de déplacement. Il ne doit pas être seulement un moyen de transport interne à la plateforme, mais ouvert à un territoire plus large. Ce souci de l'interconnexion est vrai pour le véhicule individuel (parkings), les transports collectifs, mais aussi pour les modes de déplacement doux.

Pour les participants, le TCSP ne doit pas être un frein à l'accessibilité du terminal. Les avis font état d'une vraie attente pour que l'interface entre le TCSP et les parkings ou les autres moyens de transport ne constitue pas une perte de temps ou une difficulté pour certains publics (PSH, PMR, familles, voyageurs avec bagages...).



« Oui, très favorable à améliorer le maillage de transport collectif dans un rayon de 15 km d'Orly. »

Certains avis, moins nombreux au regard de l'intérêt pour la thématique, attirent tout de même l'attention du Groupe ADP sur la nécessité de pratiquer une tarification raisonnable, voire une gratuité, pour en faire un outil attractif et à même de changer les usages.

Enfin, le tracé ne fait pas réellement l'objet de débat. À l'image de la localisation des parkings, on retrouve quelques avis demandant une meilleure liaison à l'est et à l'ouest de la plateforme, quand l'axe nord-sud historique semble privilégié.

Questionnaires en ligne 

Discussions - Réunions publiques 

Coupons T libre réponse 

Mails & Internet 

Cahier d'acteurs 

Registres numérique et papier 

La technologie privilégiée pour le TCSP

Il est également proposé au débat la question du choix de la technologie pour ce futur TCSP. Sans fermer la porte à d'autres solutions, le Groupe ADP évoque dans le dossier de concertation les options d'un tramway et celle d'un bus à haut niveau de service (BHNS).

Sur les 550 avis collectés à ce sujet, plus de 300 optent pour le choix d'un tramway, quand le bus recueille moins de 100 avis.



« Un bus électrique tel que ceux déjà présents ou bien à hydrogène de la même marque, par exemple... ; un tramway serait coûteux certes, mais permettrait de rendre cela accueillant et confortable, néanmoins un bus 18 m ou un bi-articulé électrique à haute fréquence seraient le plus favorables. »



Le souhait d'une prolongation d'Orlyval au sein de la plateforme

Par ailleurs, il est à noter que de nombreux participants ont spontanément proposé qu'Orlyval soit prolongé et constitue le futur TCSP interne à la plateforme aéroportuaire.



*« Métro léger type Orlyval. »
« Transport automatique léger type val. »*

Cette proposition, non évoquée dans le dossier de concertation présenté au public, ressort de manière significative, dans des proportions similaires au choix de la solution bus. Elle est évoquée la plupart du temps par la mention précise

d'« Orlyval », de « Val » ou celle de « métro automatique ». Il faut ajouter à cela quelques mentions complémentaires d'une solution « métro ».



« La création d'un transport collectif en site propre (TCSP) pour desservir la plateforme: comment le Groupe ADP envisage-t-il l'articulation du TCSP avec le métro Orlyval? Celui-ci ne peut-il pas constituer la desserte interne de l'aéroport ou du moins y concourir via l'ajout de stations et son prolongement? »

On retrouve quelques mentions d'autres moyens de transport du type « navette électrique », ou encore « taxi ».

Enfin, une cinquantaine de participants, favorables au TCSP, n'expriment pas de préférence ou disent ne pas être en mesure d'identifier la bonne solution technique.



« Valorisation du transport public alentour. Cf. Orlyval... »

« Comme à Roissy, le Val existe mais sans la qualité de connexion nécessaire, notamment avec les futures lignes de métro. En développant les correspondances, en le prolongeant et en le rendant gratuit, on devrait assurer les mêmes services qu'à Roissy. »

« Le Val, comme CDG. »

« Navette type CDGval, peut-être en prolongement d'Orlyval. »

« Bus électrique: les véhicules sont trop grands pour le réseau routier, souvent vides et polluants quand des petits bus électriques plus fréquents amélioreraient nettement les déplacements. »



« Chemin piéton sécurisé de Paray-Vieille-Poste à l'aéroport; piste cyclable sécurisée. »

« On ne va pas à l'aéroport à vélo quand on voyage. »

« Favoriser le développement des pistes cyclables et mettre en place un système de vélo libre-service pour les déplacements intraplateforme. »

Les mobilités douces, une offre à développer pour les usagers

Les usagers de l'aéroport sont majoritairement en faveur d'une meilleure desserte dite en « modes doux », c'est-à-dire à pied ou à vélo, pour se déplacer.

Cela se traduit notamment par une demande de davantage de pistes cyclables, leur sécurisation et, plus généralement, par la promotion de ce mode de déplacement au sein de la plateforme aéroportuaire. Une part de ces avis expriment le souhait que la continuité des pistes soit assurée pour ne pas créer de ruptures sur les parcours, notamment entre le réseau du Groupe ADP et celui des communes riveraines, lui aussi en cours de développement dans plusieurs communes.

Un meilleur aménagement dédié aux piétons est aussi porté à l'attention du Groupe ADP. Le caractère trop routier de certaines artères est pointé par quelques participants, avec un souhait d'apaiser les parcours de mobilité.

Enfin, quelques participants évoquent la mise en place de services dédiés (stationnement, bornes de recharge vélo, service de location...), et d'autres n'identifient pas le développement des pistes cyclables comme une solution adaptée aux voyageurs, et donc aux déplacements avec des bagages.

FOCUS SUR LES ATELIERS PARTICIPATIFS

L'objectif des deux ateliers participatifs dédiés était d'identifier les services souhaités et de recueillir les retours d'expérience des participants pour favoriser les modes de déplacement alternatifs (transports collectifs, vélo, marche...) face au véhicule individuel, ainsi que de positionner les points d'amélioration ou les attentes sur une carte.

De nombreuses attentes ont été exprimées en lien avec les congestions routières, en particulier aux abords de la plateforme aéroportuaire. Une meilleure lisibilité des critères d'accès au contact du terminal, une meilleure qualité de service dans les parkings sont souhaitées, ainsi qu'une répartition et une localisation harmonieuses de ceux-ci. Les participants étaient vigilants sur cette question et ont souligné l'importance de garantir l'effet désaturant des parkings sur la circulation routière.

Le TCSP (transport collectif en site propre) est un aménagement vu comme nécessaire et est salué par les participants aux ateliers. Ils estiment majoritairement que cette création bénéficiera à tous et permettra de lutter contre les congestions

routières aux abords de l'aéroport. Mais son tracé et l'interconnexion aux parkings et autres moyens de transport sont des éléments essentiels à l'atteinte de son objectif.

Le devenir d'Orlyval, soutenu par les participants en attente de propositions de pérennisation, a été évoqué (voir partie 5.1 de ce document relatif au contexte du projet), ainsi que la question du tramway et des pistes cyclables.

Une attention particulière aux publics prioritaires est également attendue, en particulier pour les personnes en situation de handicap, les familles, les personnes âgées. Il est également souhaité que les riverains puissent se rendre à vélo sur le site aéroportuaire, ce qui nécessite une amélioration des réseaux cyclables et de leur connexion avec les réseaux voisins.

Enfin, la place qu'auront à l'avenir les taxis et les VTC a été évoquée, notamment pour que leurs contraintes et besoins spécifiques soient pris en compte dans le futur schéma des déplacements et stationnements au sein de la plateforme aéroportuaire.

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Utilisation d'Orlyval pour le TCSP et prolongement de la ligne 14, deux souhaits importants sur lesquels le Groupe ADP a pris position

L'avenir d'Orlyval a fait l'objet de nombreuses contributions tout au long de cette concertation, avec une demande forte de la part des riverains et des parties prenantes pour réutiliser cette infrastructure au bénéfice des territoires. Cet enjeu d'accessibilité en transports collectifs publics s'est aussi traduit par le souhait souvent exprimé du prolongement de la ligne 14 à Morangis.

Orlyval est un métro automatique mis en service en 1991 et reliant la gare RER B d'Antony à l'aéroport de Paris-Orly. Depuis Antony, Orlyval dessert d'abord les halls 1,2,3 avant de repartir en sens inverse vers la première des deux demi-stations du hall 4 (la première étant réservée à la descente et la deuxième à la montée).

Avec l'arrivée de la ligne 14 à Orly, en juin 2024, et celle de la ligne 18, en 2027, le devenir d'Orlyval est questionné.

Les territoires d'influence de l'aéroport, la RATP, ainsi que bon nombre de riverains ont exprimé un souhait de réinvention de cette infrastructure. Plusieurs propositions ont plus particulièrement émergé dans le cadre de la concertation Paris-Orly 2035 à ce sujet :

- ◆ utilisation de l'infrastructure existante et ajout de gares pour favoriser la desserte

locale entre Antony et l'aéroport Paris-Orly (notamment à Wissous et à Rungis-La Fraternelle) ;

- ◆ prolongement de l'infrastructure existante pour une meilleure desserte rapide des zones d'emplois et des nouveaux parcs de stationnement prévus en entrée de plateforme, afin de remplir le rôle de TCSP interne à la plateforme envisagé dans le projet d'aménagement.

L'avenir d'Orlyval, dès lors qu'il n'appartient pas au Groupe ADP, relève de l'autorité organisatrice des mobilités, soit Île-de-France Mobilités. Conscient de l'intérêt de cette infrastructure, le Groupe ADP avait apporté son soutien aux collectivités pour demander par courrier, dès le 31 juillet 2023, le lancement rapide d'une étude sur l'avenir d'Orlyval et avait également – par l'intermédiaire de l'Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis (ADOR) dont il est membre – soutenu l'association de défense d'Orlyval depuis sa création en 2022.

Par retour de courrier, en juin 2024, Île-de-France Mobilités a confirmé sa volonté de débiter l'étude sur le devenir de l'infrastructure d'Orlyval d'ici la fin de l'année 2024.

Soucieux de garantir l'accessibilité de l'aéroport en transports collectifs et au vu de la forte demande exprimée par les riverains lors de cette concertation, le Groupe ADP a décidé d'ouvrir le champ des

études à la possibilité d'une réutilisation et d'un prolongement de l'infrastructure Orlyval en tant que TCSP interne à la plateforme, et contribuera activement à alimenter la réflexion sur le sujet. Il sera donc sollicité auprès d'IDFM l'analyse de cette option dans le cadre des études qui doivent être lancées avant la fin de l'année 2024 sur l'avenir d'Orlyval.

La question du prolongement de la ligne 14 à Morangis est également ressortie comme un axe important lors de la concertation. Ce prolongement aurait pour objectif de mieux connecter la commune à l'aéroport mais aussi d'obtenir une meilleure desserte vers Paris pour bénéficier des opportunités offertes par cette ligne. Le Groupe ADP a activement soutenu cette proposition auprès des acteurs concernés.

Les risques de nuisances associés à la création d'un pôle d'accueil parking prévu le long de la RN7

Le projet initial comportait la création d'un pôle d'accueil parking directement relié à la RN7 à proximité du carrefour des portes de l'Essonne, emplacement qui a recueilli l'avis défavorable de plusieurs contributeurs et collectivités.

Après examen, le Groupe ADP a modifié ce projet sur ce point, en supprimant la zone de stationnement prévue et en concentrant la capacité de dépose et de stationnement dans le pôle d'accueil sud-est, situé dans le secteur « Orlyparc ».

La définition de la gestion des flux au contact

La question de l'accès routier direct aux terminaux faisait l'objet d'un des ateliers et a suscité des commentaires parfois tranchés sur les critères et les modalités pratiques d'aiguillage entre les véhicules accédant au contact et ceux destinés au pôle en amont.

Ce sujet est au cœur des réflexions qui se poursuivent, en coordination étroite avec les professionnels (taxis, VTC, conducteurs de grande remise, etc.), à travers un travail de co-construction dont le premier groupe de travail sera proposé à l'automne 2024

L'amélioration des parcours pour les personnes en situation de handicap est une préoccupation majeure de chacun des projets. Par ailleurs, l'hospitalité offerte aux passagers dont les besoins nécessitent un accès facilité aux installations (familles, personnes âgées) est au cœur des réflexions du Groupe ADP. C'est pourquoi l'accès au contact des terminaux pour ces passagers sera pris en compte dans les études pour le projet Paris-Orly 2035.

En complément de notre feuille de route sur les enjeux d'hospitalité pour les personnes en situation de handicap, un comité consultatif des personnes en situation de handicap a été mis en place en 2023. Les réunions de ce comité consultatif sont l'occasion de partager de manière régulière sur les avancées de la feuille de route et de recueillir des suggestions d'amélioration.

Les solutions et les services offerts dans les nouveaux pôles d'accueil en amont de la plateforme

En réponse aux demandes exprimées pendant la concertation, le Groupe ADP étudie les services à implanter dans ou à proximité des pôles d'accueil en amont pour en faire une alternative attractive au stationnement au contact : enregistrement des bagages, informations aéroportuaires à destination des passagers, sanitaires, etc.

Ces éléments feront partie du partage annuel sur le projet proposé par le Groupe ADP dans les suites de la concertation.

La vigilance sur la question des congestions routières en lien avec les parcs de stationnement aux entrées de la plateforme et le sujet de l'accessibilité en transports collectifs pour les territoires riverains

L'engagement de réduire la congestion routière et de faciliter les transports aux abords de la plateforme, partagé par les collectivités, est au cœur du projet. En ce sens :

- ◆ la facilitation de l'accès en **transports collectifs** est un axe prioritaire du projet pour réduire l'utilisation du véhicule individuel par les particuliers et accentuer ainsi le report modal des passagers, des riverains, comme des salariés ;
- ◆ la création des pôles d'accueil va créer de nouvelles entrées routières en amont de l'aéroport et donc limiter les congestions qui naissent aux entrées actuelles, situées dans des zones exiguës et donc rapidement congestionnées ;

- ◆ ces nouvelles entrées seront raccordées directement aux voies rapides par des axes calibrés pour accueillir les pôles d'accueil ;
- ◆ la nouvelle gare routière d'Orly, qui vient d'être mise en service, offre ainsi, dès aujourd'hui, des opportunités de rabattement sur la ligne 14 sans commune mesure avec ce dont disposaient les communes avant 2024.

Au demeurant, des études de flux routiers précises seront réalisées au cours des prochains mois, notamment dans la perspective de l'autorisation environnementale requise pour ce projet, et permettront d'actualiser les projections sur ce volet.

La demande de régulation du stationnement illégal (« parkings sauvages ») sur les communes limitrophes à la plateforme

Créer une offre attractive en entrée de plateforme, bien reliée aux aérogares et aux transports collectifs, sera un contrepoids efficace à la création de parkings illégaux en périphérie de l'aéroport.

Le Groupe ADP aura le souci de proposer des solutions de stationnement à des tarifs compétitifs afin de dissuader ces pratiques illégales.

En collaboration avec les collectivités territoriales, il a également initié des recours contentieux pour combattre cette prolifération et se tiendra toujours à leurs côtés pour combattre cette pratique génératrice de nuisances pour les riverains de la plateforme.

Le retour favorable sur le sujet des mobilités douces, à condition de garantir le maillage avec les territoires

La décarbonation des mobilités est un axe essentiel du projet Paris-Orly 2035 et celle-ci passe notamment par une plus grande utilisation des mobilités actives, marche et vélo.

Le Groupe ADP travaille étroitement avec les territoires riverains de l'aéroport et avec les associations vélos pour créer un maillage de pistes cyclables cohérent et efficace au travers du Plan vélo de l'aéroport.

Un enjeu fort du Plan vélo est d'assurer une connexion forte et sécurisée avec les territoires environnants :

- ◆ **au nord-ouest**, le Groupe ADP collabore avec les conseils départementaux du Val-de-Marne et de l'Essonne (CD 94, CD 91) pour les études du barreau des Aveniraines et de la piste cyclable associée, afin de s'assurer de la continuité entre les pistes cyclables existantes sur les communes de Rungis et de Wissous (D167A et sur la voie des Aveniraines) et celles projetées le long du barreau et sur les emprises du Groupe ADP ;
- ◆ **au nord-est**, le Groupe ADP est en lien avec Île-de-France Mobilités dans le cadre de la préparation à l'arrivée du bus à haut niveau de service Sénia-Orly et de la piste cyclable associée, afin d'assurer la continuité cyclable entre l'avenue Charles-Tillon et les pistes cyclables existantes le long des avenues de l'Europe et de l'Union ;
- ◆ **au nord**, au niveau du carrefour du Cockpit, qui représente un point dur dans la continuité cyclable nord-sud, le Groupe ADP a lancé un projet de contournement afin d'assurer une continuité cyclable sécurisée depuis le nord. Avec une mise

en service en juillet 2024, cette nouvelle piste cyclable le long des rues Marcel-Albert et Maurice-Bellonte permet désormais de relier la piste cyclable de la RN7 avec l'avenue de l'Europe ;

- ◆ **au sud-ouest**, le Groupe ADP a participé aux études d'élaboration du Plan vélo de la ville de Chilly-Mazarin, et reste à la disposition de la commune pour travailler sur la continuité entre la future piste cyclable de la rue des Mares-Julienne avec la piste cyclable existante du Groupe ADP de la rue du Berger à Wissous. Le Groupe ADP échange également avec les associations d'usagers en parallèle de la déviation de Paray-Vieille-Poste pour étudier des solutions alternatives de continuité cyclable au sud.

Un autre enjeu du Plan vélo du Groupe ADP est le développement du maillage interne pour que l'aéroport d'Orly ne soit pas un obstacle au réseau cyclable. Des projets structurants sont déjà lancés :

- ◆ **la continuité cyclable entre la gare du Grand Paris Express et les pistes cyclables internes existantes**, dont le tracé a été travaillé avec les associations locales d'usagers du vélo et pour laquelle les travaux débuteront à l'automne 2024 pour une mise en service projetée au premier semestre 2025. Cette réalisation permettra l'intermodalité avec la gare de la ligne 14, et proposera 228 places de stationnement vélo disponibles, dont 74 en consigne fermée et gérée par Île-de-France Mobilités ;
- ◆ **la liaison cyclable entre l'avenue de l'Union et le PARIF 11**, qui permettra d'alimenter finement la zone d'activité Cargo de l'aéroport et qui intègre une consigne vélo fermée, a également été finalisée en juillet 2024.

Par ailleurs, des études sont en cours par les équipes du Groupe ADP pour des projets à moyen terme de continuités cyclables permettant de relier de façon plus qualitative :

- ◆ l'est et l'ouest de la plateforme, via une passerelle dédiée piétons-vélos au-dessus de l'A106 entre Orlytech et la rue Marcel-Albert ;
- ◆ le nord et le sud, pour faire évoluer la portion existante en chaudière pour les circulations douces en parallèle de la RN7, pour laquelle des discussions ont été initiées avec la Direction des routes d'Île-de-France (DIRIF) ;
- ◆ les terminaux, via la réalisation d'un cheminement cyclable le long des façades.

La demande de prolongement du TCSP vers Villeneuve-le-Roi

Les échanges menés pendant la concertation ont remonté la demande de prolongement du TCSP jusqu'à Villeneuve-le-Roi, pour améliorer la desserte de la riveraineté à l'est de la plateforme.

Le Groupe ADP n'étant pas l'autorité organisatrice des mobilités, il ne peut créer une desserte de transports collectifs directe vers Villeneuve-le-Roi, néanmoins, il s'engage à partager ce besoin avec IDFM.

Sur son emprise, le Groupe ADP étudiera la faisabilité technique d'une telle demande, qui comprendrait un prolongement de son TCSP, prévu aujourd'hui jusqu'au pôle de stationnement sud vers l'est. Pour autant, la ponctualité et la fluidité sont deux caractéristiques essentielles au bon fonctionnement de ce TCSP pour en garantir la qualité de service offerte

aux passagers et salariés. Celles-ci seront donc des éléments à prendre en compte dans l'étude de faisabilité. Un retour sur la faisabilité de cette proposition sera partagé lors d'un point spécifique au deuxième semestre 2025.

Retrouvez en page 115 l'ensemble des engagements pris par le Groupe ADP pour donner suite à la concertation de Paris-Orly 2035.

AXE 2 : DÉVELOPPER LES ÉNERGIES BAS CARBONE EN LIEN AVEC LES BESOINS DES TERRITOIRES ET FAVORISER LA BIODIVERSITÉ

Les avis reçus

Les 1086 avis reçus concernant le développement des énergies bas carbone et la promotion de la biodiversité ont mis en avant la nécessité de diversifier les sources d'énergie bas carbone de la plateforme aéroportuaire, notamment par une augmentation des capacités

de production d'énergie sur site. Les participants ont pu donner leur avis sur les différents modes de production et types d'énergies disponibles ou à l'étude à Paris-Orly et leurs attentes de partenariat. Les contributions se sont également concentrées sur le renforcement des initiatives de préservation de la biodiversité, en lien avec son écosystème territorial.

NOMBRE D'AVIS EXPRIMÉS SUR L'AXE 2 DU PROJET

THÉMATIQUE	NOMBRE D'AVIS
Général sur le développement des énergies bas carbone	457
Les modalités de production d'énergies bas carbone	384
Protection de l'environnement et biodiversité	119
Avis collectés lors des travaux en ateliers participatifs dédiés	126
Total avis sur l'axe 2	1086

Un soutien à la démarche de développement des énergies bas carbone

Les avis collectés laissent apparaître un réel soutien à la démarche de développement et de diversification de la production d'énergies bas carbone sur la plateforme aéroportuaire. Il était par exemple demandé comment Paris-Orly devrait couvrir ses besoins complémentaires d'approvisionnement par des énergies renouvelables (EnR). Environ 60 % des répondants ont estimé que les besoins devaient être couverts par une production sur site de l'énergie et 40 % par un mix de production sur site et d'achats extérieurs. Seul un participant a estimé que seuls les achats extérieurs devaient couvrir ce besoin. Au-delà de ce questionnaire, la très grande majorité des participants a fait part d'un avis favorable au développement de la production d'énergies renouvelables à Paris-Orly.

Les contributions évoquent notamment un souhait d'autonomie ou d'indépendance énergétique.

Si la part des avis défavorables est faible, on note tout de même quelques mentions de la nécessité de mettre en œuvre en priorité des mesures d'efficacité énergétique, dans une logique de réduction de la consommation d'énergie.

Une part bien plus faible des participants exprime un avis neutre sur ce développement, ou clairement son manque de compétence ou de légitimité pour donner un avis. Cette complexité, mais aussi le caractère systémique et les risques associés aux sujets énergétiques conduisent une vingtaine de participants à demander au Groupe ADP que soient menées des études complémentaires en fonction de l'avancement des projets.

Une attente de partenariats

Le caractère partenarial des sujets énergétiques a conduit le Groupe ADP à interroger les participants sur les besoins de la part de collectivités ou d'acteurs économiques limitrophes. Ceux qui ont connaissance ou estiment qu'il y a des besoins évoquent principalement les sujets suivants :

- ◆ le « chauffage urbain » via la géothermie ou la récupération de la chaleur fatale industrielle pour les bâtiments résidentiels, de services publics ou commerciaux ;
- ◆ un principe général de « mutualisation » de la production d'énergie ;
- ◆ la gestion des biodéchets par la méthanisation, en lien avec le MIN de Rungis et la RIVED ;
- ◆ un principe général de revente de l'énergie produite à Paris-Orly à des partenaires voisins ;
- ◆ l'identification des zones économiques, infrastructures ou sites ayant potentiellement un besoin en EnR ou produisant de l'énergie pouvant être disponible.



Les modalités de production d'énergies commentées

Les participants étaient invités à se prononcer sur les modes de production d'énergie bas carbone qu'ils estimaient les plus nécessaires et pertinents.

À ce titre, la **géothermie**, la récupération de la **chaleur fatale** (chaleur résiduelle issue de processus industriels pouvant être récupérée via un réseau de chaleur) ou le **photovoltaïque** recueillent un avis favorable quasi unanime.

En matière de **géothermie**, quelques avis estiment que son développement nécessite des études complémentaires, à mener en partenariat avec les collectivités

concernées, afin de mutualiser l'utilisation de la ressource et de ne pas aller au-delà de ce que la nappe phréatique est capable de fournir en chaleur.

Le renforcement de la production d'énergie **photovoltaïque** est souhaité par les participants, sous certaines conditions pour certains participants, notamment sa localisation.



« La ville de Wissous est bien sûr favorable à la production d'énergies renouvelables. En ce qui concerne le développement de la géothermie, nous souhaitons rappeler que cette énergie a un fort potentiel et est très prometteuse sur notre territoire le nombre de puits par nappe étant limité, il est par contre nécessaire de mener une concertation préalable avec les élus, à l'échelle de chaque nappe, afin de trouver un accord sur l'utilisation équitable de celle-ci par chaque commune et ainsi éviter un déploiement dans une logique du "premier arrivé, premier servi". »



« Des panneaux solaires peuvent s'installer sur les toits et des batteries de stockage trouveront leur place surtout avec des bornes de recharge pour véhicules électriques. Avoir une alternative en plus au cas où aussi. »



La récupération de la **chaleur fatale** est acceptée sans condition par l'ensemble des participants traitant de cette énergie, notamment du fait de la présence d'activités productrices de chaleur sur le territoire (industrie, datacenters...)

« Je vois encore des cheminées sur la CTFE (Centrale thermo frigo électrique). Pourquoi ne pas installer une pompe à chaleur ou des panneaux photovoltaïques ? »

Sans réellement recevoir d'avis défavorables, la **méthanisation** est moins souvent citée au titre des solutions privilégiées.

Les participants identifient aisément l'intérêt de cette solution en lien avec la RIVED le MIN de Rungis, et l'évocation du partenariat d'écologie industrielle signé entre le marché et Paris Orly lors de la réunion de clôture de la concertation n'a pas suscité d'inquiétudes particulières.



« D'autre part, je me réjouis de voir figurer dans le document le projet d'usine de méthanisation en cours d'étude avec la Rived et la Semmaris. »

En revanche, on constate des soutiens à ce mode de production d'énergie « conditionnés » à une bonne maîtrise des nuisances potentielles, notamment olfactives, ou des risques industriels. Sont attendues en conséquence la réalisation d'une étude d'impacts et une localisation qui limite au maximum les nuisances potentielles.

Enfin, cette énergie suscite de réelles attentes de partenariats, tant avec le MIN de Rungis qu'avec des collectivités territoriales (biodéchets de cantines, entretien d'espaces verts, etc.).



« Est-ce que nos communes vont être impactées par ces déchets ? »

Questionnaires en ligne

Discussions - Réunions publiques

Coupons T libre réponse

Mails & Internet

Cahier d'acteurs

Registres numérique et papier

La **station multi-énergies**, les bornes de recharge et les énergies dédiées aux mobilités proposées dans le cadre du projet n'ont recueilli que très peu d'avis. Ceux recueillis sont positifs ou demandent que ces services soient accessibles aux riverains et aux publics professionnels.



« La mise en service en 2025 d'une station multi-énergies au sud de l'aéroport, au niveau du site Vendavel, permettra un double usage, aéroport et territoires (« pistes et ville »), qui plus est avec la connexion prévue avec l'A6. Il conviendra de sonder les professionnels afin de répondre précisément à leurs besoins en énergie à impact environnemental réduit. »

L'hydrogène est quant à lui l'énergie la moins citée par les participants. Si ce sujet est globalement accepté, c'est aussi une énergie qui fait émerger des questions sur la réalité du besoin à l'avenir et quelques inquiétudes, principalement pour des questions de risques industriels. Encore au stade de la simple réservation foncière, la localisation du terrain fait débat et les participants attendent de disposer de plus d'informations sur ce volet du projet.



« Concernant l'étude d'implantation d'une usine de liquéfaction d'hydrogène, les CCI franciliennes soulignent l'anticipation de l'arrivée des avions à hydrogène. En ce sens, est approuvée la réserve d'une emprise foncière au sud-est de la plateforme pour y accueillir à terme un site de liquéfaction d'hydrogène (production sur ou hors site, stockage et distribution). »

« Le territoire note également la perspective d'implantation à moyen-long terme, d'une usine de liquéfaction, voire de production d'hydrogène par électrolyse en limite d'Athis-Mons et Villeneuve-le-Roi, au sud-est de la plateforme. Ce projet répond à la volonté du Groupe ADP de soutenir la décarbonation du trafic aérien et de rendre possible l'approvisionnement de futurs avions à hydrogène, quand bien même cette perspective reste éloignée à ce jour. »

« Les emprises réservées apparaissent sur la carte au sud de la plateforme aéroportuaire, sur le territoire d'Athis-Mons. Cette partie du projet de développement des énergies bas carbone ne fera pas partie des priorités du groupe ADP, qui étudie encore son opportunité. Si elle sera soumise à autorisation environnementale puis à enquête publique, la ville d'Athis-Mons tient d'ores et déjà à soulever les enjeux d'insertion paysagère, et la notion de risque pour les populations, d'une installation industrielle sur son territoire. »

Biodiversité

Les participants ont exprimé diverses attentes et préoccupations concernant la protection de l'environnement et la biodiversité, notamment sur la concrétisation des projets de renaturation et la création de corridors écologiques. Ils soulignent que ces initiatives, bien qu'importantes, nécessitent des précisions sur leur mise en œuvre et de mieux documenter les actions réalisées. Dépassant les limites de la plateforme aéroportuaire, le caractère partenarial de cette démarche de protection de la biodiversité est souligné par les collectivités territoriales, soucieuses d'approfondir ou d'engager une démarche conjointe avec le Groupe ADP.

Les demandes allant dans le sens de plus d'espaces dédiés à la protection de la biodiversité sont nombreuses (voir partie dédiée à l'axe 4 relative à la stratégie de programmation immobilière).

Une partie des acteurs apprécie les engagements pris par le Groupe ADP pour préserver les espaces et les corridors écologiques. Ils font part de leur souhait que ces efforts se poursuivent, notamment par des plantations ou la végétalisation de nouveaux espaces.



« L'accent est mis sur l'éco-responsabilité et le respect de l'environnement, sans pour autant que soit établi un programme qui puisse réellement y répondre. »



« Le projet Paris-Orly 2035 sanctuarise l'engagement de dédier un tiers des surfaces de l'emprise aéroportuaire à la biodiversité, et la création de partenariats avec les collectivités avoisinantes afin de favoriser les continuités écologiques. »



« Planter des arbres avec les écoles et les enfants - permaculture et jardin potager. »



« Bassin de purification d'eau. »

« Démolir les zones bétonnées qui ne sont plus utilisées et y implanter des ruches, des arbres, voire des nichoirs. Évacuer ou convertir les deux vieux avions vers AFI (Villeneuve-le-Roi) et démolir les vieilles dalles aéro. »

Les avis convergent sur l'importance d'une gestion écologique des sols et de la ressource en eau. La classification des espaces herbacés comme artificialisés de l'aéroport, bien que réglementaire, est parfois contestée et la thématique de l'imperméabilisation des sols est présente dans une partie des avis reçus.



« Zéro artificialisation nette, préserver les friches. »

Parmi les contributions, certaines mettent en avant la difficulté de concilier activité aéroportuaire et biodiversité du fait de l'impact des nuisances aériennes sur la biodiversité, quand d'autres reconnaissent les efforts accomplis en la matière.



« Si les termes biodiversité et plateforme aéroportuaire sont souvent considérés comme antinomiques, nous encourageons le projet de préservation de la biodiversité, de renaturation et surtout de valorisation d'une denrée qui pourrait devenir rare que sont les eaux pluviales. »



« Débétonner ce qui peut l'être, éteindre toutes les lumières la nuit, réduire l'amplitude horaire des vols (fin à 22h par exemple pour respecter le cycle nocturne des animaux). »

FOCUS SUR LES ATELIERS PARTICIPATIFS

Énergies bas carbone

Lors du premier atelier participatif, plusieurs projets liés aux énergies bas carbone ont été discutés avec un intérêt notable de la part des participants.

La méthanisation a suscité un grand intérêt, notamment sur la mutualisation des bio-déchets entre la plateforme Paris-Orly, le MIN de Rungis et la RIVED..

La géothermie a également attiré l'attention des participants, particulièrement auprès des communes riveraines. L'installation de nouveaux puits géothermiques à proximité des zones urbaines est jugée cruciale pour maximiser l'efficacité de ce système, au profit des infrastructures locales.

Concernant l'hydrogène, les participants ont exprimé leur questionnement, se demandant notamment s'il y aurait une utilisation potentielle d'hydrogène à base d'énergie fossile. L'utilisation de l'hydrogène pour des avions décarbonés est perçue comme complexe et lointaine, faisant de ce sujet le moins évoqué. Il est enfin abordé la question des risques industriels générés.

Biodiversité

La préservation et la promotion de la biodiversité ont également été au cœur des discussions du second atelier participatif.

De nombreuses idées concrètes ont émergé durant l'atelier. Pour exemple, il est possible de citer : l'exploitation du T9 et de la bande cyclable pour créer une continuité écologique, la végétalisation d'anciens parkings ou espaces en friche. La gestion partenariale de la faune présente sur le territoire a également été évoquée.

Il a été suggéré d'organiser une exposition itinérante pour sensibiliser les habitants à la biodiversité sur la base du travail accompli par le Groupe ADP, notamment en matière de connaissance du patrimoine faunistique et floristique local.

Ces ateliers participatifs ont permis de recueillir des retours précieux et des propositions concrètes pour intégrer des solutions durables et innovantes dans le projet Paris-Orly 2035, en lien avec les projets engagés sur les communes riveraines.

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

La baisse des émissions de gaz à effet de serre est sous-tendue par les ambitions d'amélioration de l'efficacité énergétique et de développement des énergies renouvelables.

Le besoin d'une cohérence territoriale des projets d'énergies bas carbone

L'atelier thématique dédié aux enjeux énergétiques et les cahiers d'acteurs ont fait émerger le besoin d'assurer une cohérence territoriale sur le recensement des besoins et des solutions proposées. L'EPT Grand-Orly Seine Bièvre (EPT12) porte cette cohérence territoriale à travers son schéma directeur des énergies, une étude en cours qui englobe l'ensemble des énergies à l'échelle du territoire.

Le Groupe ADP est partie prenante de cette étude et entend s'inscrire dans une démarche cohérente et partenariale de développement des énergies bas carbone à l'échelle du territoire et proposera à l'EPT12, au 3^e trimestre 2024, un point d'avancement sur cette étude.

La géothermie et les réseaux de chaleur, une opportunité pour les territoires

Le développement de cette énergie fait partie du schéma directeur des énergies afin de mener une réflexion commune sur les enjeux liés à son développement, notamment en matière d'usage raisonné de la nappe phréatique, dont les capacités ne sont pas illimitées.

Le développement de cette source d'énergie est une opportunité pour les territoires de distribuer une ressource de chaleur renouvelable aux immeubles, équipements à proximité du réseau de chaleur, réseau de

chaleur de quartier mitoyen (plateau/Noyer Renard...).

En complément, le Groupe ADP étudie avec attention les opportunités suivantes :

- ◆ dans la perspective du déploiement d'un réseau de chaleur urbain, les trois CCI franciliennes recommandent une coordination de l'ensemble des porteurs de projets industriels de fourniture de chaleur (ex : récupération de la chaleur fatale du projet de data center de Wissous). Le Groupe ADP prendra l'attache des CCI franciliennes et de l'EPT 12, à l'automne 2024, afin d'organiser, si nécessaire, une nouvelle cartographie des porteurs de projets « chaleur décarbonée » sur le territoire (via par exemple un appel à manifestation d'intérêt) et étudier en 2025 les synergies ;
- ◆ proposition de mise à disposition foncière de la RATP pour y développer la géothermie.

Les attentes en matière de méthanisation

En complément des manifestations d'intérêt exprimées dans les cahiers d'acteurs, l'étude sur la méthanisation (RIVED & Min de Rungis) a également été réalisée.

À la fin de la consultation, le Groupe ADP s'engage à contacter les acteurs qui ont manifesté leur intérêt pour approfondir le développement de projets en partenariat.

D'une part, une clarification des bénéfices apportés par le développement de la méthanisation sur le territoire est attendue. Les bénéfices sont multiples. Au-delà de l'intérêt de la production de gaz d'origine biologique et renouvelable, une unité de méthanisation offrant une solution de

traitement local des biodéchets (par exemple : déchets alimentaires de cantines, ou points de collecte particuliers), et son installation étant une réponse à la réglementation de tri à la source et valorisation applicable depuis le 1^{er} janvier 2024. De plus, le résidu de la méthanisation (digestat) présente des qualités agronomiques de fertilisation (dépendantes des déchets qui seront dégradés) : il pourra potentiellement être réutilisé sur les exploitations agricoles du territoire.

Concernant les points d'attention portant sur les nuisances olfactives, encadrées réglementairement par arrêtés ministériels sur les émissions d'odeurs, elles dépendent des quantités de stockage et types d'entrants. Plusieurs solutions seront étudiées par le Groupe ADP pour limiter les nuisances, en particulier sur l'étape du déconditionnement.

L'étude de faisabilité du projet de méthanisation a déjà identifié les enjeux suivants :

- ◆ les nuisances olfactives :
 - les arrêtés ministériels des 14 et 17 juin 2021 relatifs aux émissions d'odeur seront appliqués ;
 - plusieurs solutions concernant l'étape de déconditionnement (génératrice d'odeurs) seront étudiées par le Groupe ADP ;
- ◆ le process de production de gaz : la réglementation ICPE en vigueur sera appliquée ;
- ◆ le risque de rejet de biogaz dans l'atmosphère : l'application de la réglementation permet de notablement limiter ce risque. Par exemple, les cuves de méthanisation comportent une double peau et un équipement soupape de type torchère permet de se prémunir contre la libération de biogaz dans l'atmosphère.

Des précautions seront également prises pour le stockage du digestat ;

- ◆ l'élimination du digestat pourrait avoir lieu sous deux formes : un digestat solide – composté à l'aide de déchets verts, et le compost normé pourrait être accessible aux riverains – et un digestat liquide – qui pourrait être épandu sur les prairies aéronautiques de l'aéroport Paris-Orly et/ou sur les exploitations agricoles intéressées.

Les impacts de la méthanisation sur le trafic routier et l'environnement feront partie des études réalisées et des procédures environnementales réglementaires inhérentes à ce projet.

L'insertion paysagère des projets, notamment de l'éventuel site de liquéfaction de l'hydrogène

En préambule, il est nécessaire de rappeler que les projets liés à la production d'hydrogène sur la plateforme ne seront qu'au stade d'études à l'horizon 2035. Par ailleurs, les projets de production d'énergie, comme tout projet d'aménagement porté par le Groupe ADP, devront respecter la politique environnementale du Groupe et les procédures environnementales réglementaires auxquelles les projets seront soumis (séquence ERC, séquence insertion paysagère, gestion des eaux, etc.).

Le Groupe ADP a fait de la limitation des pressions sur les écosystèmes un axe majeur de sa feuille de route environnementale *Pioneers for Trust*. Le Groupe ADP a fixé comme objectif de préserver 30 % de surfaces pour la biodiversité à Paris-Orly. Par symétrie avec le travail réalisé pour définir des engagements climat et élaborer des trajectoires de décarbonation certifiées, le

Groupe ADP souhaite également inscrire sa stratégie pour la préservation de la nature dans un référentiel international tel que le Science Based Target for Nature (SBTn). Il s'agira pour le groupe de porter une vision ambitieuse pour la biodiversité, prospective accompagnée d'une trajectoire à 2050 et cohérente avec à la fois les exigences réglementaires, en particulier en matière de reporting, avec les limites planétaires, ainsi qu'avec sa stratégie, ses contraintes opérationnelles et son business model. L'étude de faisabilité quant à l'obtention d'une certification SBTn sera conduite en 2025.

La poursuite de l'effort de préservation de la biodiversité

Pour continuer à développer la biodiversité et à la protéger, la logique partenariale est essentielle, que ce soit sous la forme de mécénats de compétences ou de partage de données pour garantir la trame verte et bleue.

Cette coopération s'effectue également avec des associations et des experts pour mieux connaître les espèces présentes sur la plateforme. Plusieurs partenariats existent déjà sur la plateforme : avec la LPO, avec l'association AéroBiodiversité, qui décerne le label Aérobio de niveau 3 depuis 2021, avec le label Ecojardins remis pour la première fois à un aéroport avec Paris-Orly en 2021.

À travers sa Maison de l'environnement, le Groupe ADP s'emploie à partager la richesse de la plateforme auprès du grand public sous la forme de multiples actions dans l'année, ouvertes au grand public ou spécifiques à la demande de certaines communes. Par ailleurs, en mai 2024 a eu lieu la première Journée de la biodiversité – dans le cadre des ateliers thématiques et hors les murs proposés dans le cadre de la concertation – mêlant ateliers de travail à destination

des professionnels et visites à destination du grand public.

Le Groupe ADP s'engage à pérenniser cette journée annuelle dédiée au partage sur les enjeux de la biodiversité sur la plateforme et à revenir vers les partenaires ayant manifesté leur intérêt pour le développement de nouveaux projets avec le Groupe ADP.

Afin de préserver les ressources de la plateforme, le Groupe ADP réalise une étude de pré-faisabilité permettant d'investiguer des solutions techniques favorisant la ré-infiltration des eaux pluviales sur l'emprise de la plateforme aéroportuaire.

Le Groupe ADP s'est en effet fixé un objectif de limitation du stress hydrique des nouveaux projets. Une réflexion est donc en cours afin de viser une recharge des nappes par un apport d'eau dans le sol au sein de la plateforme ainsi que la diminution des volumes d'eaux de pluie renvoyés vers l'Orge tout en veillant à bien identifier les risques associés à ces techniques, notamment en termes de contrôle de la qualité des eaux infiltrées. L'objectif est de permettre d'estimer les volumes potentiellement infiltrables et d'identifier des emprises (avant et après la STEP – Station de traitement) sur le périmètre de la plateforme, où pourraient être positionnées des zones de ré-infiltration des eaux de pluie. Les conclusions de cette étude de pré-faisabilité seront disponibles au cours du 4^e trimestre 2024 et partagées avec les acteurs concernés.

Cette première étape d'investigation des contraintes techniques et réglementaires permettra d'orienter les études ultérieures de faisabilité afin de proposer une réalisation opérationnelle, en accord avec les services de contrôle de l'administration de la police de l'eau.

Retrouvez en page 115 l'ensemble des engagements pris par le Groupe ADP pour donner suite à la concertation de Paris-Orly 2035.

AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE DE L'AÉROPORT

Les avis reçus

Les 850 avis reçus concernant l'amélioration de l'hospitalité et de la qualité de service de l'aéroport ont fait part de propositions pour faciliter le parcours dans le terminal et rendre l'expérience passagers plus agréable. Les participants se sont également

exprimés sur l'optimisation du parcours des personnes en situation de handicap, pour une plateforme aéroportuaire plus inclusive. Enfin, c'est dans le cadre de cet axe du projet que le public était interrogé sur la création d'une nouvelle jetée permettant l'accès direct aux postes avion sans prendre de bus.

NOMBRE D'AVIS EXPRIMÉS SUR L'AXE 3 DU PROJET

THÉMATIQUE	NOMBRE D'AVIS
Général sur la qualité de service et hospitalité	490
Infrastructures et installations	209
Général sur le handicap	71
Avis collectés lors des travaux en atelier participatif dédié	80
Total avis sur l'axe 3	850

L'expérience client au centre des attentes

Parmi les 490 premiers avis recueillis, une grande partie fait état d'une forte demande de réduction des temps de parcours ou d'attente ainsi que d'une plus grande fluidité des process aéroportuaires, à l'enregistrement, aux contrôles de sûreté et des passeports ou encore à la livraison des bagages. Le second item,

dans des proportions équivalentes, concerne la limitation des temps de parcours, au sein de la plateforme aéroportuaire, dans le terminal et vers les avions.

Toujours sur cette thématique, les participants ont exprimé une attente en matière d'amélioration de l'information aux passagers via la signalisation ou la sonorisation du terminal.

Sans opposer les deux, les participants font part à la fois d'une attente de services numériques ou automatiques efficaces sur un panel de services, et d'une présence sur site plus forte de personnels du Groupe ADP et des compagnies aériennes.

Il s'agit en fait pour les participants de disposer d'un choix de différentes modalités d'accompagnement adaptées à leurs besoins et situations.



« Moins d'attente aux frontières. Proposer l'enregistrement et la dépose automatique des bagages sans avoir à faire la queue. »

« 1 guichet par terminal + 1 guichet par type d'accès (dépose-minute, transports en commun). Système de prise de rdv... Personnel réellement formé. »

« Améliorer l'enregistrement automatique des bagages déposés par l'usager. »

« Plus de plans globaux des terminaux (tableaux généraux) pour aider à se déplacer. »



« Réduire les temps d'enregistrement des bagages, retrouver le contact humain avec des personnes et non des bornes. »

« Augmenter le personnel à l'enregistrement. Mettre du personnel en salle d'attente en cas de souci lors des départs. »

« Plus d'indications informations, plans digitaux, des QR codes affichés pour fournir le plan de l'aéroport, un chatbot pour poser nos questions sur les vols, lieu de restauration, lieu de repos... Sinon, du personnel (plus) pour nous renseigner. »

« Pas de suggestions mais juste pour dire que je suis allée à Orly la semaine dernière et que j'ai été impressionnée par la courtoisie du personnel et la propreté des lieux! »

Une part importante des participants souhaitent également plus de sièges et une diversification des commerces et services dans les terminaux. L'attente commerciale se reporte majoritairement sur la restauration, qui doit permettre de s'installer confortablement et qui devrait être mieux répartie au sein du terminal.

L'amélioration générale des services dans le terminal et la création d'espaces dédiés à des publics spécifiques comme les familles, les enfants et les personnes âgées sont également souhaitées. Les familles et la place des enfants sont particulièrement mentionnées dans les avis recensés, avec une forte demande d'espaces et d'équipements dédiés aux enfants.

On retrouve également des avis demandant une harmonisation des espaces et services entre les halls du terminal de Paris-Orly.

Les propositions en ce sens concernent la qualité de service entre les halls qui est parfois vue comme inégale. D'autres avis parlent plutôt de l'aspect esthétique ou signalétique, en demandant par exemple de travailler sur la lumière, des codes couleur ou sur les transitions entre les espaces du terminal.



« Plus de places assises et plus de restaurants. »

« Restaurant haut de gamme. »

« Des espaces enfant-famille et des couchettes. »

« Un lieu calme pour les familles avec enfants, zone allaitement/préparation biberons avec fontaine à eau froide et chaude, réchauffe-petits pots, des poubelles, des petits livres, un petit avion toboggan... »



« Les terminaux n'ont pas tous la même qualité de service... »

« Harmonie entre terminaux, passage entre Orly 3 et 4 de mauvaise qualité, accès passerelles (même au contact passerelles à Orly 3, il arrive de devoir prendre le bus!) »

Enfin, on retrouve d'autres typologies de demandes pour améliorer l'hospitalité de l'aéroport, avec, dans l'ordre décroissant :

- ◆ la création de zones de repos supplémentaires, comme des salles silencieuses ;
- ◆ l'amélioration de la propreté ;
- ◆ la gestion des incivilités et de la sécurité ;
- ◆ l'augmentation du nombre d'espaces de recharge pour les appareils électroniques ;
- ◆ un meilleur accès wi-fi.

La jetée d'embarquement, un aménagement structurant plébiscité

Les participants ont exprimé un large soutien au projet de la nouvelle jetée d'embarquement destinée à relier le terminal directement aux avions. Cette jetée permet de transformer des postes avion aujourd'hui positionnés au large (accessibles par bus) en postes avion au contact direct du terminal, sans création de poste supplémentaire. Sur 209 avis exprimés, plus de 160 sont favorables au projet de nouvelle jetée.



« Plus sécurisé pour tout le monde; Plus rapide que l'attente d'un bus, moins polluant, moins bruyant, moins stressant. »

« 5 à 10 minutes à pied est très acceptable, attention néanmoins aux personnes handicapées et fatiguées. »

« Permet d'attendre dans des conditions plus confortables que d'être debout tassé dans un bus, et de pouvoir travailler en attendant. »

« Le bus n'est pas fiable (retard, panne, manque de personnel, grève) et pas confortable (saturation). Une jetée permet de rejoindre à son rythme l'avion, et offre généralement une belle vue sur la plateforme. »

Les participants reconnaissent que cette infrastructure permettra de fluidifier et de réduire les temps de parcours, sans rupture de charge et d'être plus conforme aux standards internationaux.

Éliminer la rupture de charge entre le terminal et les avions est perçu comme une bonne façon de rendre l'accès plus aisé pour tous les publics, notamment pour les passagers en situation de handicap. Cette configuration est également perçue comme plus fiable, écologique, sécurisée et apaisée.



« Les CCI franciliennes soutiennent le principe de mise en œuvre de cet équipement en faveur, d'une part, de la qualité de services offerte aux voyageurs en cœur d'aérogare et, d'autre part, de la décarbonation des activités au sol. »

« L'EPT Grand-Orly Seine Bièvre note positivement les investissements projetés pour faciliter l'accès direct des avions au contact des terminaux et interdire à terme l'usage des moteurs auxiliaires des avions au sol. »

Des avis pointent cependant un risque d'allongement du parcours de marche, significatif pour certaines personnes. Sont parfois évoquées des solutions de type tapis roulants pour faciliter le parcours.

Ainsi, seule une quarantaine de répondants souhaitent maintenir la solution bus pour rejoindre les avions, tout en améliorant ce service tant au niveau du parcours que de son accessibilité. Ces participants mettent en avant la nécessité de conserver des options de transport variées pour répondre aux besoins de tous les usagers (notamment familles et PSH) et la possibilité d'électrifier les bus.



« Meilleure gestion des personnes en situation de handicap. »

« Choix du bus, car : valise cabine, gestion de la famille. »

Une demande d'accompagnement et d'infrastructures adaptées pour les usagers en situation de handicap

Les personnes en situation de handicap (PSH) et les personnes à mobilité réduite (PMR) ont fait l'objet d'une attention particulière de la part des participants, exprimée à travers de nombreux avis lors de cette concertation.



« Accessibilité au handicap. Surtout y penser et ne pas oublier. »
« Meilleur accès à l'aéroport pour seniors et handicapés. »



« De gros progrès sont fait mais peut toujours faire mieux. »

« Il conviendra de tirer des enseignements des JOP pour l'accueil de tous les publics. »

Une demande d'équipements à destination des PSH

L'installation d'équipements pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite est une priorité. La création de la nouvelle jetée d'embarquement reliée au terminal par une passerelle piétonne est évoquée, mais les

nombreux équipements complémentaires présentés dans le projet sont également plébiscités, tels que des ascenseurs, des voiturettes électriques, des salles de change, des espaces de calme et de silence (« quiet rooms ») ou encore des espaces d'accueil dédiés.



« Plus d'ascenseurs. »

« Créer un terminal ou un accès extérieur dédié aux personnes en situation de handicap qui les amènerait directement aux avions sans passer par le terminal passagers normal. »

« Rampes accès, accès prioritaires. »



« Proportion (...) d'équipements particuliers (ascenseurs, salles de change, "quiet rooms", rafraîchissement des espaces d'accueil). »

Pour les participants, le renforcement de l'hospitalité pour les personnes en situation de handicap passe de manière essentielle par un accompagnement humain adapté et facilité.



« La commune estime également nécessaire le renforcement de l'hospitalité pour les personnes en situation de handicap. Au-delà de l'aménagement de l'aéroport, c'est aussi l'accompagnement humain qui doit être privilégié. »



« Plus de personnel dédié à la réception des personnes en situation de handicap et les rediriger vers des solutions rapides/prioritaires afin qu'elles n'aient pas à faire la queue durant des heures. Possibilité pour les accompagnateurs de les emmener jusqu'aux terminaux. Élargir et approfondir les formations des salariés à la gestion de toutes les situations de handicap. Que cette formation soit récurrente pour tenir compte des évolutions. »

FOCUS SUR LES ATELIERS PARTICIPATIFS

L'objectif de cet atelier participatif était d'exprimer les attentes et les solutions concrètes proposées pour améliorer l'hospitalité et la qualité de service, avec un retour d'expérience des utilisateurs de l'aéroport Paris-Orly. Il était également proposé de définir les leviers d'action pour faciliter le parcours des personnes en situation de handicap (PSH), en imaginant les freins et solutions possibles sur un parcours laissé à la libre appréciation des participants, pour tout type de handicap.

Les discussions ont mis en évidence plusieurs axes d'amélioration.

Les participants ont souligné la nécessité de réduire les temps d'attente à l'enregistrement, aux contrôles de sûreté et des passeports, et à la livraison des bagages. La fluidité des parcours intra-aéroportuaires, notamment entre les différents halls, est également jugée cruciale.

La signalétique actuelle est parfois perçue comme stressante ou peu claire. Les participants ont proposé des solutions comme l'amélioration de la signalisation affichée, mais aussi le développement d'une application mobile dédiée pour guider les passagers. Les participants ont pu débattre du besoin de concilier un renforcement de la digitalisation de l'expérience client, tout en maintenant une

présence humaine rassurante et visible.

La diversification des commerces et des services, y compris une meilleure offre de restauration et des espaces de jeux pour enfants (les plus souvent cités), a été largement demandée. Les attentes incluent, enfin, l'amélioration du confort des espaces d'attente.

Les discussions sur les mesures spécifiques pour les PSH ont mis en avant une demande récurrente d'augmentation de la présence et de la formation continue des personnels dédiés à l'accompagnement de ces passagers. Les participants ont souligné l'importance de disposer de plus d'ascenseurs, de rampes d'accès, de salles de change, et de « quiet rooms ». Il est également suggéré d'améliorer la signalisation des bornes d'appels situées sur les linéaires pour les PSH.

La création d'une application permettant aux PSH d'annoncer leur arrivée en amont pour éviter les temps d'attente a été proposée. De plus, il est recommandé d'intégrer des solutions de biométrie pour faciliter les contrôles de sûreté.

L'amélioration du parcours des PSH et PMR inclut des solutions pour éviter les escalators et préférer les rampes, et la possibilité pour les personnes en fauteuil roulant de conserver leur fauteuil jusqu'aux portes de l'avion et de le récupérer à l'arrivée.

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maintien d'un nombre équivalent de postes avions

Les postes au large transformés se trouvent sur la future emprise de la nouvelle jetée d'embarquement et des 6 postes au contact associés. Ainsi, ces postes au large sont définitivement supprimés.

La demande d'amélioration des conditions de parcours et d'attente des voyageurs

Le Groupe ADP améliore continûment ses terminaux, comme en témoignent les améliorations apportées ces dernières années à Orly 4 (circuits internationaux), Orly 2C (salle d'embarquement), Orly 1 (salle d'embarquement 1A).

Néanmoins, une attention particulière est portée aux enjeux d'hospitalité sur les parcours dès aujourd'hui, en particulier autour de la qualité des parcours, des zones d'attente et des temps d'attente associés aux différents process.

Les éléments d'attention identifiés dans les contributions des participants seront progressivement pris en compte dans les projets prévus d'ici à 2035 : Orly 4 (rue Parisienne dans la salle d'embarquement), Orly 3 (désaturation du hall public), mise à l'étude d'améliorations à Orly 2 et agrandissement de la salle d'embarquement 1b.

Par ailleurs, l'information en temps réel et le site internet sont aussi des outils en évolution constante pour améliorer l'expérience passagers dans nos terminaux. Ainsi l'actualisation des temps d'attente en continu permet désormais aux passagers d'être informés de la durée de leur parcours.

Les attentes en terme d'hospitalité sur les typologies de clients nécessitant une attention particulière (PSH, familles, seniors)

Le Groupe ADP positionne l'accueil des personnes en situation de handicap au cœur de sa démarche d'hospitalité, avec l'ambition de faciliter leur parcours en améliorant l'accessibilité et l'offre de services et de devenir, ainsi, un véritable acteur de l'inclusion. Cette démarche qui répond à un enjeu sociétal majeur de besoin d'autonomie des PSH doit désormais positionner l'assistance comme un recours choisi lors du passage dans les installations parisiennes.

Les améliorations qui découlent de cette démarche bénéficient à tous les passagers en situation de handicap, qu'ils soient assistés ou autonomes.

Le Groupe ADP a déployé cette année un certain nombre d'actions de sa feuille de route accessibilité qui couvrent tous les types de handicap :

- ◆ une amélioration de l'accessibilité du site internet ;
- ◆ des guides en « Facile à lire et à comprendre » (méthode FALC) présentant de façon simplifiée les parcours Départ, Arrivée et Correspondance ;
- ◆ des messages de bienvenue et d'information en langue des signes internationale (LSI) ;
- ◆ des « fauteuils à êtreindre » pour réduire le stress des personnes ayant un trouble du spectre autistique.

Cette année a aussi été fortement marquée par le défi de l'accueil des Jeux Paralympiques de Paris 2024, avec plus de 2 000 accrédités accueillis avec succès. Le Groupe ADP a ainsi tenu l'engagement de livrer à la porte de l'avion les fauteuils des parathlètes et travaille - en lien avec les compagnies aériennes et les assistants en escale - à la pérennisation de ce process.

Ces améliorations, tant sur les services que sur les aménagements, vont se poursuivre dans les années à venir, fort de cet héritage des Jeux Olympiques de Paris 2024, avec par exemple, l'étude portant sur le déploiement de bandes de guidage avec balises sonores, et le suivi des formations proposées au personnel de la communauté aéroportuaire.

Pour accompagner cette démarche, il existe un comité consultatif des personnes en situation de handicap. Il est complété de groupes de travail dédiés afin de proposer une réponse adaptée de nos services et des aménagements selon les spécificités de chaque handicap. Le groupe ADP s'engage à pérenniser la démarche initialement fixée

pour un an autour d'une comitologie qui est en cours de définition.

Cette attention portée à l'accueil des personnes demandant une attention spécifique va conduire le Groupe ADP à accentuer, dans les prochains mois, l'effort de conception des services offerts dans le cadre du projet Paris-Orly 2035, notamment au sein des pôles d'accueil parking : prise en charge des bagages, accessibilité du TCSP, services annexes. Cette réflexion portera aussi sur la définition des critères d'accessibilité des véhicules au contact.

Retrouvez en page 115 l'ensemble des engagements pris par le Groupe ADP pour donner suite à la concertation de Paris-Orly 2035.



AXE 4 : DÉVELOPPER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE TOURNÉE VERS LES TERRITOIRES

Les avis reçus

Ce sont 864 avis qui traitent de l'axe 4 du projet Paris-Orly 2035, relatif à la stratégie de développement d'une offre immobilière tournée vers les territoires. Parmi ces avis, les principales contributions traitent de la localisation des zones

ou encore des différents impacts de ses aménagements. Une proportion équivalente d'avis identifie les activités que les participants souhaitent ou ne souhaitent pas voir s'implanter dans ces zones. Enfin, la question des emplois générés par le volet immobilier du projet Paris-Orly 2035 est également mise en avant dans les avis.

NOMBRE D'AVIS EXPRIMÉS SUR L'AXE 4 DU PROJET

THÉMATIQUE	NOMBRE D'AVIS
Général sur la programmation immobilière Paris-Orly 2035 (principe, appréciation, localisation, aménagement, impacts...)	338
Activités et services attendus sur les zones de programmation	374
Impact sur l'offre d'emplois	22
Avis collectés lors des travaux en atelier participatif dédié	130
Total avis sur l'axe 4	864



Les réponses des participants au questionnaire sur l'axe 4 du projet

Les 338 avis recueillis sont majoritairement favorables à la stratégie de programmation immobilière proposée par le projet Paris-Orly 2035.

Environ 150 avis expriment un avis favorable à ce volet du projet ou à la localisation des zones de programmation.

Une cinquantaine d'avis complémentaires soulignent que cette stratégie est source d'attractivité pour le territoire et de diversification de l'offre immobilière.



« L'immobilier est indispensable au développement et à l'accompagnement des territoires. »

« Les zones sont bien réparties et ce sont des zones qui actuellement ne sont pas des mieux exploitée. »

« Bonne répartition des zones à proximité des communes. »



« Les CPME se réjouissent du projet de développement de projets immobiliers diversifiés pour répondre aux besoins industriels, tout en intégrant à proximité de la mixité économique. »

« Par ailleurs, les CCI franciliennes approuvent le recyclage foncier de certains parkings de surface à proximité de la gare multimodale, dans le secteur de Cœur d'Orly par exemple, vers des projets de développement immobilier économique diversifiés, voire de la renaturation en tant que besoin. »

Une stratégie à bâtir en cohérence avec les territoires

Les contributions mettent également en avant l'importance de développer une offre immobilière corrélée aux besoins des territoires environnants. Une vraie attente de mise en cohérence entre la stratégie du Groupe ADP et celle de ses partenaires est exprimée, dans le respect des dynamiques territoriales. À ce titre, les avis sont favorables aux premières propositions présentées dans le projet, ou tout du moins soulignent le bien-fondé de la méthode de travail engagée par le Groupe ADP, qui permet une bonne coopération avec les collectivités avoisinantes .



« Ces premières orientations, concernant le choix des secteurs d'activité à développer, semblent converger avec celles qui sont définies dans votre projet et les relations de travail étroites que nous avons construites jusqu'à présent permettront, nous en sommes sûrs, de construire des projets cohérents et partagés, visant à valoriser ce territoire à fort potentiel. (...) L'objectif pour Wissous est de s'assurer que les opérations qui voient le jour soient également au service de ses habitants et qu'elles contribuent à la valorisation de son territoire. »

« Dans son projet Paris-Orly 2035, le Groupe ADP s'engage à associer les acteurs du territoire dans la programmation des parcs d'activités de Paris-Orly en mettant l'accent sur la complémentarité avec l'offre du Sud francilien. L'objectif est de favoriser la création d'emplois et de renforcer le tissu économique local en encourageant l'implantation d'entreprises innovantes et porteuses de valeur ajoutée. Une programmation qui s'inscrit dans le dispositif Territoires d'industrie porté par l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et la communauté d'agglomération de Paris-Saclay. »



Une partie des participants franchement opposés au développement immobilier

A contrario, on comptabilise une centaine d'avis défavorables à la création de nouvelles zones de programmation immobilière. La majeure partie d'entre eux s'oppose par principe à tout projet de construction sur un territoire déjà vécu comme densément construit. Les participants évoquent la difficulté de porter d'un côté un message d'ambition environnementale et, de l'autre, de bâtir sur de nouveaux espaces. La question de l'« imperméabilisation » ou de l'« artificialisation » des sols est évoquée à une quinzaine de reprises par les participants. À cet effet, quelques contributions expriment le souhait que les projets immobiliers intègrent des mesures de compensation environnementale, telles que la désimperméabilisation et la revégétalisation d'autres espaces.

Enfin, des participants questionnent le Groupe ADP sur l'impact qu'aura localement le développement immobilier sur l'environnement, le trafic routier, le stationnement ou les transports collectifs.

Ils redoutent plus généralement l'arrivée de nouveaux salariés et habitants sur un territoire qu'ils jugent déjà « saturé ».



« Inquiet, car déployer l'offre immobilière aura pour conséquence d'augmenter le trafic routier et la surpopulation du secteur. »

« Il y a trop d'immeubles, il est temps de faire des espaces vert. »



« Je suis farouchement contre toute implantation d'activités supplémentaires. Je demande à ce que les riverains via les communes soient informés régulièrement de l'évolution des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique tout au long du projet. »



« La Ville estime cet accroissement d'activité contraire à la volonté du groupe de préserver l'environnement et la biodiversité. Elle entre en totale contradiction avec l'objectif de réduction de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols, tel qu'indiqué à de nombreuses reprises par ADP. »

« Nous attendons du Groupe ADP, grand consommateur d'espaces perméables, la poursuite de leur engagement en faveur de la transition écologique, notamment par la mise en œuvre systématique de compensation de revégétalisation; des informations plus précises sur les projets de reboisement, ainsi qu'une gestion plus ambitieuse des eaux pluviales. »

« Ces zones étant situées à proximité immédiate des lieux de vie des habitants de notre ville, la nature des activités susceptibles de s'implanter ne devra pas venir détériorer le cadre de vie des habitants de notre ville. »

Des sujets d'attention

Enfin, une faible proportion des avis collectés n'exprime pas de soutien ni d'opposition à la programmation immobilière, mais met en avant des attentes ou sujets d'attention. Ils attirent l'attention du Groupe ADP sur :



« (Implantation nécessaire) proche des transports. »

« Des bâtiments et architecture bas carbone ; tout projet devrait être autonome en énergie et récupérer l'eau sanitaire et l'épurer + être d'une conception A++++ écologique avec accès et parkings mobilités douces. »

- ◆ la nécessité de connecter convenablement ces espaces en transports collectifs, routes, pistes cyclables ou stationnement pour une bonne accessibilité ;
- ◆ le besoin d'information des riverains et communes riveraines sur l'avenir des terrains libres ou leur disponibilité pour des projets ;
- ◆ la nécessité de concevoir les bâtiments ou l'aménagement de manière sobre, écologique, voire réversible.



« Les bâtiments d'activité projetés par le Groupe ADP se devront, pour leur part, de répondre aux derniers standards de performance environnementale et énergétique : matériaux biosourcés, prise en compte du confort d'hiver et du confort d'été, toitures productives d'énergie, labels et certifications imposés aux opérateurs. En cas de déconstruction de bâtiments ou de rénovation, le territoire compte sur la volonté du groupe ADP de s'engager dans une démarche de réemploi de matériaux. La commune (Saint-Maur-des-Fossés) comprend donc l'objectif d'ADP de valoriser ces espaces et d'élaborer sa stratégie en concertation avec les villes environnantes et les acteurs socio-économiques, en vue d'une bonne intégration dans le bassin d'emploi. Pour autant, ce n'est qu'au moment de la concrétisation de ces projets que pourra être appréciée réellement la compatibilité des aménagements avec les enjeux environnementaux de réduction de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols et avec les enjeux sanitaires. »



« Je souhaite davantage de précisions sur jusqu'où va s'étendre l'offre immobilière. »

Les activités attendues sur les aires de programmation immobilière

Les participants étaient invités à s'exprimer sur les activités qu'ils souhaitent voir développer sur les zones de programmation immobilière. Dans l'ordre décroissant des mentions favorables, voici un panorama des activités ayant été citées en réponse à la question dédiée du questionnaire en ligne ou par mention via les autres modalités de concertation.

Les deux activités les plus citées comptent une quarantaine de citations chacune.

Les **activités économiques ou services visant la décarbonation** recueillent le plus d'attentes, en cohérence avec la démarche de transition environnementale engagée par le Groupe ADP. On retrouve par exemple dans cette catégorie le secteur des énergies renouvelables.

Les participants demandent dans les mêmes proportions de développer des **bâtiments hybrides, mixant tertiaire et plateaux techniques d'activités (bâtiments dits « techtaires »)**.

Trois types d'implantation recueillent entre 20 et 30 avis.

L'offre de **commerces** est un besoin non négligeable du projet pour les répondants. Ces derniers sont favorables au développement de ce secteur et soulignent que l'intégration de commerces diversifiés permettra de répondre aux besoins quotidiens des résidents et des salariés de la zone. La **formation professionnelle et l'enseignement** sont plébiscités de longue date sur le territoire, en lien avec les activités et métiers existant sur la plateforme. Les zones de développement immobilier sont perçues comme une opportunité de développer cette activité.



« Filière (de la R&D jusqu'au déploiement et la formation) d'énergie et de systèmes décarbonés pour l'aviation, avec bancs de test sur place. »

« Activités de décarbonation (production d'hydrogène, réparation de panneaux photovoltaïques, etc. »



« Campus des métiers de l'aéronautique / l'aéroportuaire »



« Au même titre que le territoire, la ville souhaite que puisse être créée un nouveau lieu de formation autour de l'industrie, des métiers techniques sur la plateforme. La programmation économique de ces sites devra également intégrer les besoins des entreprises présentes sur le Sénia qui doivent faire l'objet de mutations, notamment en lien avec le projet de reconversion du secteur nord de la zone Sénia. »



« Nous avons des projets industriels, aujourd'hui, qui ne demandent qu'à s'implanter. L'attractivité du territoire est encouragée par l'arrivée des transports collectifs (L14, L18, T7...), y compris à l'international. Aujourd'hui, les projets industriels sont là. Nous en recevons tous les jours. Mais ils ne trouvent pas forcément le foncier adapté. Pour cela nous devons avoir la capacité de produire, de sanctuariser du foncier, de réserver du foncier industriel, qui a été perdu au fil des années pour d'autres vocations, et de réserver ce foncier à cette activité et construire des locaux d'activités qui sont adaptés à ces entreprises. »

Dans des proportions similaires, les participants estiment que le foncier identifié devrait pouvoir accueillir des **campus industriels sur de grandes parcelles**, dans une optique de réindustrialisation du territoire. Les avis pointent régulièrement un manque de foncier disponible sur le territoire.

Sur une dizaine d'avis, on retrouve ensuite les activités **logistiques**, nécessaires

à l'activité économique du territoire. Les participants estiment tout de même important de travailler à leur emplacement optimal pour limiter les impacts de cette activité. S'exprime aussi une volonté de voir s'y développer **l'économie sociale et solidaire et l'hôtellerie - restauration**. Cette dernière est à la fois plébiscitée pour répondre aux besoins des salariés et riverains de la plateforme, mais aussi en lien avec le pôle économique du MIN de Rungis, l'un des grands marqueurs du territoire.



« Arrêtez d'envahir avec vos entrepôts le peu de zones vertes qui subsistent encore. »

Toujours dans ces proportions, les participants expriment un besoin **d'espaces verts** et de maintenir un taux **d'espaces libres à la parcelle** significatif, au bénéfice de la détente, de la promenade, mais aussi de renforcer ou créer des continuités écologiques pour la biodiversité.



« Hôtellerie pour les familles et voyageurs, sous-traitants de l'aéronautique, etc. »



« Les acteurs économiques attirent l'attention sur des enjeux du projet d'aménagement : envisager le développement de l'offre hôtelière du hub en lien avec les polarités voisines (Icade, future Cité de la gastronomie, etc.) pour toutes les clientèles (touristiques et d'affaires). »

Enfin, une demande de **logement et d'hébergement** apparaît, parfois pour demander la création de nouveaux logements ou, au contraire, pour souligner un refus de voir se construire des logements dans une zone aéroportuaire.



« Personnels travaillant à, ou avec l'aéroport doivent être prioritaires sur les logements proches d'Orly. »

Dans des proportions plus faibles, on retrouve enfin les propositions d'activités suivantes :

- ◆ lieux culturels et de loisirs (musées, spectacles, parcs à thème, cinémas...);
- ◆ autres tertiaires;
- ◆ incubateurs et locaux d'entreprises;
- ◆ services au public (services publics, crèches, écoles...);
- ◆ hôtels industriels sur les parcelles de plus petites tailles;
- ◆ autres industries;
- ◆ recherche et développement.



« Cette nouvelle offre d'activités va générer des besoins supplémentaires pour la population résidente du territoire ou itinérante de l'aéroport. Comme proposé à Madame la Directrice de l'Aéroport, il serait pertinent d'envisager qu'ADP initie des actions visant à une intégration globale dans le tissu territorial avec des infrastructures telles que cinémas, complexes sportifs, espaces verts aménagés pour le loisir, accessible aux habitants, aux salariés et aux voyageurs. »



« Essonne Développement s'inscrit dans la perspective de renforcer l'accueil de start-up sur la plateforme. Pour cela, celle-ci bénéficiera progressivement d'une amélioration des réseaux de transport qui constitue un atout décisif pour l'accès aux talents qui sont essentiels pour les entreprises innovantes. »





*Atelier Immobilier, Maison de l'environnement Paris-Orly
à Athis-Mons, le 4 avril 2024.*

L'emploi, une thématique évoquée par une faible part des participants

Dans le cadre du projet Paris-Orly 2035, les participants reconnaissent que le Groupe ADP porte une ambition forte pour le territoire avec un impact positif sur l'emploi. La majorité des avis relatifs à cette question est positif sur le projet ou anticipe un impact positif.

En lien avec la proposition d'implanter de la formation professionnelle sur site, les participants demandent ici de manière générale un accompagnement vers l'emploi, notamment via la formation, et une accessibilité géographique des lieux de travail, pour faire bénéficier en premier lieu les populations riveraines des emplois créés par le développement de l'activité aéroportuaire.

De manière très marginale, des participants questionnent la réalité des créations d'emplois et l'évolution des effectifs salariés sur la plateforme.



*« Création de l'emploi avec l'arrivée de nouvelles lignes de transport.
Rendre la zone plus attractive. »*

*« Nous saluons l'engagement en faveur de la création de zones d'activités pour
les PME/PMI, qui renforcera l'offre d'emploi sur notre territoire. »*

*« Les enjeux socio-économiques : la commune prend acte de ces prévisions
dont la réalisation contribuera au dynamisme économique du territoire (dans
la mesure où les projets auront été co-élaborés avec tous les acteurs concernés. »*

*« Les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne appellent à protéger les emplois
qualifiés présents sur site, en travaillant avec les salariés et les acteurs du territoire
à un plan de développement dédié à Orly, en soulignant les intérêts économiques
et sociaux des deux départements, ainsi que le prolongement de la ligne 14
du métro et celui, à venir, de la ligne 18. »*

FOCUS SUR LES ATELIERS PARTICIPATIFS

L'objectif des deux ateliers participatifs était d'identifier les programmes attractifs à développer pour la plateforme, en complémentarité avec les attentes des territoires concernant la programmation immobilière. Il s'agissait également de déterminer les services et usages souhaités pour créer des lieux de vie attractifs pour les usagers (riverains, salariés, passagers...), tout en assurant la perméabilité et les continuités avec les zones environnantes.

Cet axe a largement rassemblé les thématiques de développement autour de l'agroalimentaire, la santé, la culture, et la formation, ainsi que l'enseignement. Il est également demandé de renforcer les continuités écologiques et d'améliorer la qualité des espaces partagés pour préserver la nature sur la plateforme, tout

en construisant de manière durable aux abords de celle-ci. Plusieurs demandes de services ont émergé, notamment pour la restauration, le sport, la culture, et des crèches. L'idée de créer différents quartiers sur la plateforme, avec des vocations culturelles et de loisirs (comme des cinémas), a également été exprimée.

Un dialogue ouvert et constructif est attendu entre les différents acteurs du territoire pour définir une vision partagée de l'avenir du territoire sud-francilien.

La concertation est jugée nécessaire pour garantir la compatibilité des aménagements avec les enjeux environnementaux, économiques et sociaux, et pour assurer une cohérence dans le développement des projets immobiliers et des infrastructures.

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Proposer un développement immobilier qui soit exemplaire « notamment sur le plan environnemental et sociétal »

Le Groupe ADP souhaite un développement immobilier exemplaire sur le plan environnemental et sociétal.

Cela inclut le déploiement d'une stratégie bas carbone et de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) sur l'ensemble du patrimoine immobilier au travers notamment d'une labellisation Biodiversity, certifiant les projets immobiliers intégrant la biodiversité.

Le Groupe ADP accompagnera également ses locataires dans leurs démarches environnementales, notamment par la distribution d'un livret d'accueil environnemental de sensibilisation active à ces sujets.

L'alliance environnementale constituée par l'aéroport et ses partenaires démontre la volonté réelle et concrète d'une stratégie qui implique l'ensemble des acteurs présents sur la plateforme.

Le développement d'un pôle industriel et productif répondant aux besoins des entreprises, de l'innovation et aux attentes des territoires

Le développement d'un pôle industriel et productif répondant aux besoins des entreprises, de l'innovation et aux attentes des territoires est une priorité.

Le Groupe ADP inscrira à ce titre le projet « Grand Cœur d'Orly » comme site clés en main « France 2030 », avec le soutien de Grand-Orly Seine Bièvre dans le cadre du programme « Territoires d'industrie ».

Cette inscription permet de consolider la démarche de programmation prospective autour de « sites productifs évolutifs » qui accompagneront la croissance des activités économiques sur le site aéroportuaire.

L'ambition de créer un nouvel écosystème de formation, associant les acteurs de la communauté aéroportuaire, les filières de développement et les territoires

En réponse aux attentes formulées pour une meilleure accessibilité des emplois de la plateforme, Paris-Orly a l'ambition de créer un nouvel écosystème de formation associant les acteurs de la communauté aéroportuaire, les filières de développement et les territoires. Une des premières propositions en ce sens est l'accueil d'un centre de formation professionnelle des métiers de l'aérien, de l'aéronautique et de l'aéroport. Des rencontres avec des partenaires tels que l'Association pour la formation aux métiers de l'aérien (AFMAE), la Faculté des métiers Essonne (FDME) et la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) sont en cours pour concrétiser cette initiative.

Proposer une offre de services élargie en synergie avec les offres des territoires

Concernant les zones de programmation immobilière, reliées à leur riveraineté, le Groupe ADP s'engage à proposer une offre de services élargie, en synergie avec les offres déjà présentes sur les territoires et adaptées aux besoins. La poursuite du programme d'hospitalité hors aérogare a déjà donné lieu à de premières réalisations telles que des aménagements sportifs, des espaces de détente, de restauration et des espaces verts.

En complément de l'offre locale existante, nous prévoyons l'implantation de services

spécifiques tels que ceux liés à la santé et à la culture, différenciés par quartiers pour s'adapter aux besoins et attentes.

Modalités de suivi des engagements

Un événement annuel présentant toutes les démarches initiées sera organisé pour continuer à nourrir la réflexion avec les collectivités et les différentes parties prenantes pertinentes.

Retrouvez en page 115 l'ensemble des engagements pris par le Groupe ADP pour donner suite à la concertation de Paris-Orly 2035.







6

**LES SUITES DE
LA CONCERTATION**



LA POURSUITE DU DIALOGUE AVEC LE TERRITOIRE

La concertation sur le projet Paris-Orly 2035 a permis de recueillir de nombreuses contributions et de rencontrer une grande diversité de publics, parfois pour la première fois. La prise en compte des préoccupations et suggestions exprimées se traduit d'ores et déjà par des modifications du projet initial ou encore des études complémentaires à mener.

La poursuite du dialogue territorial

L'aéroport Paris-Orly est fier du dialogue mis en place avec son territoire d'appartenance. La concertation préalable pour le projet Paris-Orly 2035 a renforcé encore ce dialogue continu avec les parties prenantes locales. Le Groupe ADP s'engage à maintenir et à approfondir ces échanges pour s'assurer que le projet évolue en accord avec les attentes et les besoins des collectivités et des habitants concernés, tout comme avec les salariés, clients, associations, partenaires, professionnels, compagnies et tous ceux qui font vivre la plateforme aéroportuaire.

Le dialogue territorial se poursuivra dans le cadre des dispositifs existants tels que les commissions consultatives de l'environnement (CCE) et les commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR), la Maison de l'environnement de Paris-Orly à Athis-Mons ou encore le site www.entrevoisins.org. Ces commissions, instances et lieux d'échanges sont des lieux de travail, d'écoute et d'information essentiels.

Pour que le dialogue sur le projet Paris-Orly 2035 continue, l'organisation d'un événement annuel a été actée, afin de présenter toutes les démarches initiées et continuer à nourrir la réflexion avec les collectivités et les différentes parties prenantes pertinentes. Ce rendez-vous permettra de faire un point d'étape sur les axes du projet, de vous donner la parole et d'assurer un suivi transparent des engagements pris.

Par ailleurs, le site internet dédié au projet parisorly2035.groupe-adp.com sera pérennisé pour offrir une plateforme d'information et de suivi ouvert à tous. Ce site permettra de diffuser le présent bilan de concertation, ainsi que les documents et informations relatifs aux prochaines étapes du projet.

La poursuite du dialogue territorial est un engagement ferme du Groupe ADP pour garantir que le projet Paris-Orly 2035 se déploie de manière harmonieuse, en adéquation avec les attentes et les besoins des territoires concernés.

Le tableau suivant reprend les engagements issus de la concertation, ainsi que leurs dates de rendu associées, permettant de partager les suites de la concertation.

LES PROCHAINES ÉTAPES DES ENGAGEMENTS PRIS

Le tableau suivant reprend les engagements issus de la concertation, ainsi que les échéances qui leur sont associées, permettant de partager les suites de la concertation.

AXE	ENGAGEMENT	CALENDRIER	
		2024	2025
TRANSVERSE	Réaliser un point d'étape annuel sur le projet Paris-Orly 2035 auprès du public		
	Pérenniser le site internet parisorly2035.groupe-adp.com		
	Achever les premières études techniques afin de lancer, en 2025, l'instruction de la première procédure environnementale assortie d'une enquête publique		
	Compenser les émissions carbone liées à l'aménagement de la plateforme porté dans le projet		
	Lancer l'étude sur le partenariat d'écologie industrielle avec le MIN de Rungis dès l'automne 2024		
	Explorer les possibilités de soutien aux projets d'aménagement des collectivités les plus survolées (lutte contre l'habitat insalubre, insonorisation d'équipements publics, aménagements paysagers)		
ACCÈS 	Être partie prenante de l'étude IDFM sur la réutilisation d'Orlyval, dont le lancement est prévu fin 2024	Fin 2024	
	Faire évoluer le projet en supprimant le pôle d'accueil prévu le long de la RN7	Acté	
	Lancer un groupe de travail avec les professionnels sur l'accès aux terminaux	3 ^e trimestre 2024	
	Étudier la faisabilité du prolongement du TCSP à l'est de la plateforme	2025	
	Présenter l'avancement des études menées par les équipes du Groupe ADP pour des projets à moyen terme de continuités cyclables	3 ^e trimestre 2025 (Semaine de la mobilité)	
ÉNERGIE 	Prolonger les échanges avec l'EPT12 portant, sur le schéma directeur énergie territorial, de sorte à assurer la bonne complémentarité des différents projets énergétiques prévus (sur et hors de la plateforme), en regard des besoins du territoire	2025	
	Contacteur l'ensemble des partenaires ayant manifesté leur intérêt pour le développement de projets énergétiques avec le Groupe ADP	4 ^e trimestre 2024	
	Mettre en place la première chaire captation CO₂ en contexte aéroportuaire en France, en partenariat avec la Fondation Saclay	4 ^e trimestre 2024	
	Poursuivre les études sur le projet de méthanisation avec la RIVED et le MIN de Rungis dans le prolongement de l'étude de pré-faisabilité	4 ^e trimestre 2024	
	Réaliser une restitution de l'étude zéro imperméabilisation nette, portant sur le potentiel de réinfiltration des eaux pluviales sur la plateforme dans le cadre de la stratégie ZIN	1 ^{er} trimestre 2025	
BIODIVERSITÉ 	Pérenniser la Journée annuelle de la Biodiversité à destination du grand public et des professionnels : partage d'ateliers scientifiques, échanges autour de la biodiversité et visites de la plateforme	Mai 2025	
	Contacteur l'ensemble des partenaires ayant manifesté leur intérêt pour le développement d'un projet Biodiversité	4 ^e trimestre 2024	
	Renouveler les labels Aérobio et ÉcoJardin	Automne 2024	
	S'engager à réduire les éclairages nocturnes, notamment en déployant un éclairage intelligent des postes avions	Fin 2025	
HOSPITALITÉ 	Réaliser la refonte de l'offre de commerces d'Orly 4	2024-2026	
	Lancer une réflexion sur le réagencement de la zone d'enregistrement d'Orly 3	Octobre 2024	
	Rénover les portes d'embarquement E d'Orly 3	Fin 2025	
	Lancer une étude sur l'élargissement de la salle d'embarquement d'Orly 1B	Octobre 2024	
	Pérenniser le Comité consultatif des personnes en situation de handicap (CCPSH)	1 à 2 fois / an en 2025	
	Lancer une réflexion sur les espaces et les équipements dédiés aux familles	Octobre 2024	
IMMOBILIER 	Inscrire « Grand Cœur d'Orly » comme site clés en main « France 2030 », avec le soutien de Grand-Orly Seine Bièvre dans le cadre du programme « Territoires d'industrie »	4 ^e trimestre 2024	
	Lancer un projet de création d'un centre de formation professionnelle des métiers de l'aéroport	Automne 2024	
	Accompagner les clients-locataires-occupants dans les démarches (livret d'accueil environnemental)	2 ^e trimestre 2025	
	Réaliser un rendez-vous annuel portant sur l'offre immobilière et le développement des projets	Octobre-novembre 2025	
	Déployer une stratégie bas carbone et RSE sur l'ensemble du patrimoine immobilier du Groupe ADP	2 ^e trimestre 2025	
	Obtenir la labellisation Biodiversity	4 ^e trimestre 2025	
	Déployer le programme « hospitalité hors les murs » à travers la végétalisation d'espaces autour de Cœur d'Orly et grâce à l'installation d'équipements	4 ^e trimestre 2025	





7

ANNEXES



SOMMAIRE DES ANNEXES

CAHIERS D'ACTEURS	119
Mairie de Wissous	119
Belway	130
EPT Grand-Orly Seine Bièvre	136
Mairie de Villeneuve-le-Roi	151
Mobility Partner	165
Mairie de Chevilly-Larue	168
Mairie d'Athis-Mons	170
Départements Essonne et Val de Marne	179
Mairie d'Ablon-sur-Seine	183
Mairie de Chilly-Mazarin	198
Mairie d'Orly	201
CPME91, CPME92, CPME94	206
CCI Paris Ile-de-France (CCIR), Val-de-Marne (CCID 94), Essonne (CCIT 91)	209
Groupe RATP	222
Mairie d'Antony	228
Mairie de Chelles	233
Mairie de Morangis	235
Association Mieux se Déplacer à Bicyclette	242
Essonne Développement	248
Mairie de Saint-Maur-des-Fossés	254
REGISTRE NUMÉRIQUE	283
Mairie de Villeneuve-Saint-Georges	283
CAHIERS CITÉ DE L'AIR	289
Soutien de la Mairie d'Athis-Mons	289
Cité de l'air - présentation du projet	291

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR



Ville de Wissous

MAIRIE DE WISSOUS

Idéalement située à 8 km au sud de Paris dans le Département de l'Essonne (limitrophe avec le 92 et 94), Wissous est une ville de 7 062 habitants dynamique, attractive et aux multiples facettes.

Le centre-ville historique avec son église classée et les anciennes fermes agricoles, donnent à Wissous une allure de petit village ; se développent autour des zones pavillonnaires avec des grands Parcs, des espaces verts et des nombreux équipements culturels et sportifs d'envergures comme le théâtre Saint-Exupéry, l'espace Wissous plage ou encore le centre Omnisport le Cucheron.

Plus en périphérie la commune dispose du Domaine de Montjean et son château, avec un parc de 20 hectares classé espace naturel sensible, de nombreux espaces agricoles et de zones industrielles accueillants environ 14.000 salariés.

La ville de Wissous est au cœur d'un territoire en fort développement, le Grand-Orly, avec des nombreux enjeux notamment la proximité du Mine de Rungis, de l'aéroport de Paris-Orly et d'importantes infrastructure de transports (Orlyval, A6, A 10).

Membre de la communauté d'agglomération Paris-Saclay, Wissous se veut ambitieuse, ouverte et porteuse de projets innovants.

/ CONTACT /

Nom acteur : Mairie de Wissous
Maire : Florian Gallant
Directrice de cabinet : Laetitia Hamon
Chargée de missions : Eléonore Di Mario
Adresse : Place de la libération
Téléphone : 01 64 47 27 27
Mail : contact@wissous.fr

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

CONTRIBUTION DE LA COMMUNE DE WISSOUS A LA CONSULTATION PUBLIQUE DU PROJET PARIS-ORLY-2035

La commune de Wissous a pris connaissance, avec beaucoup d'intérêt, du projet d'aménagement Paris-Orly 2035. Celui-ci a l'ambition d'anticiper, à l'échelle de la plateforme d'Orly, les enjeux de demain, sur quatre grandes thématiques : mobilité, environnement, qualité de service et développement de l'offre immobilière

AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

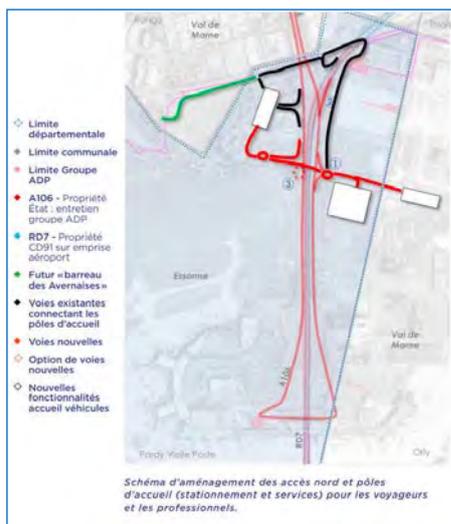
Au-delà de l'arrivée de nouvelles lignes de transport en commun (Lignes 18 et 14), ADP souhaite faire d'Orly un véritable pôle multimodal, au service non seulement de l'aéroport, mais aussi du territoire. Cette approche est en accord et en cohérence avec les différentes démarches engagées pour la valorisation du territoire du Grand Orly, telle que le plan partenarial d'aménagement.

Votre projet s'appuie sur trois principaux dispositifs :

1. La refonte complète du modèle des accès via le déploiement de quatre parcs de stationnement et de dépose-minute à l'entrée de la plateforme ;
2. La mise en service d'un transport collectif en site propre interne (TCSP). Celui-ci devrait relier les quatre parcs de stationnement aux terminaux et à la gare multimodale ;
3. Le développement des modes doux.

La mise en cohérence des modalités de rabattement

La création de parcs de stationnement à l'entrée de la plateforme, les aménagements routiers proposés et la mise en service d'un TCSP devraient permettre d'accentuer le report modal, de 42% dans le scénario « sans projet », à 61% dans le scénario « avec projet ».



Ces installations devraient ainsi limiter les flux routiers au sein de la plateforme, déjà extrêmement saturée et à l'origine

2

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



d'une part importante de la pollution de l'air et des émissions de CO2. La question du report du trafic aux entrées de la plateforme, induite par ce projet, est évoquée et une « légère dégradation » du trafic est attendue.

Pour Wissous, il serait intéressant de connaître plus en détail les impacts de ce report de trafic notamment sur la circulation de la RD167, même si la création du barreau des Avernoises par ADP devrait permettre de fluidifier celle-ci et surtout, pour Wissous, d'éviter un déplacement du trafic au niveau du Bois de Montjean et du cœur de ville.

La refonte des accès à la plateforme pour garantir un accès à tous aux transports collectifs

Les parcs de stationnement seraient également au service des riverains et des habitants limitrophes qui souhaiteraient déposer leur voiture pour ensuite emprunter les transports en commun. Afin que ce cheminement trouve son sens, il sera nécessaire de proposer la gratuité du stationnement aux personnes disposant d'un Passe Navigo.

De plus notre commune souffre d'ores et déjà de stationnements abusifs liés à notre proximité avec la plateforme aéroportuaire. En vue de résoudre ce problème, Wissous souhaite que la tarification des parcs de stationnement, ainsi que celle du TCSP, soit au prix le plus compétitif pour inciter les usagers à utiliser ces parcs plutôt que les parkings illégaux ou les espaces publics de la ville.

La création d'un Transport collectif en site propre (TCSP)

Concernant le projet de TCSP, celui-ci viendrait connecter les parcs de stationnement aux terminaux, aux pôles d'emploi et d'activité, ainsi qu'à la gare intermodale. Son tracé est encore approximatif et nous ne comprenons pas s'il intégrera ou pas une partie de l'infrastructure existante de l'Orlyval, qui actuellement connecte déjà les différents terminaux entre eux et ensuite la gare de l'RER B d'Antony.

Comme évoqué à plusieurs reprises lors de nos échanges, la commune de Wissous est traversée par de nombreuses infrastructures de transports, mais ne bénéficie pas pour autant d'une gare de transport en commun pour ses 7 062 habitants et environ 14 000 salariés, dont une grande partie issue des zones d'activités dans l'emprise aéroportuaire.

L'ouverture d'une gare de l'Orlyval à Wissous est indispensable pour désenclaver notre territoire grâce à une connexion directe à la gare multimodale d'Orly et, également, aux réseaux de transport en commun francilien.

La proposition d'utilisation des parcs de stationnement par les habitants du secteur, souhaitant ensuite rejoindre la gare multimodale, nous semble utile et pertinente. Par contre, pour Wissous, elle n'est pas satisfaisante, car seule l'ouverture d'une gare de l'Orlyval sur la ville pourra apporter le niveau de service attendu par les habitants.

De plus, l'accès en transport en commun avec l'ouverture d'une gare de l'Orlyval est un prérequis essentiel pour un développement qualitatif des zones d'activités économiques,

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



L'objectif souhaité et partagé avec la communauté d'agglomération Paris-Saclay dans le cadre notamment du projet de création d'une zone économique unique « Les Portes d'Orly ». Le parc d'activité des Avernaises se trouvant à proximité immédiate d'une future gare de l'Orlyval, son ouverture permettrait de répondre aux attentes d'accessibilité de cette zone.

Enfin, le projet Paris-Orly 2035 intègre un réseau maillé de mode doux (par exemple le plan vélo). Une piste cyclable est prévue en 2030, afin de relier le parc d'activité des Avernaises sur Wissous à Orly 1 via Orlytech. La programmation en 2030 nous semble lointaine, notamment au vu de la construction du parc d'activité. Pour rappel, l'utilisation de cette piste cyclable a été prise en compte dans les prévisions du trafic routier présentées lors de l'enquête publique pour l'autorisation environnementale.

« L'ouverture d'une gare de l'Orlyval à Wissous est indispensable pour désenclaver notre territoire grâce à une connexion directe à la gare multimodale d'Orly et, également, aux réseaux de transport en commun francilien. »

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN RÉPONDANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE.

Le projet Paris-Orly 2035 vise à créer un « Hub énergies » : les énergies « bas carbone » produites au cœur de la plateforme appuieront la décarbonation des opérations aéroportuaires et seront mises à disposition des territoires voisins de l'aéroport. Cet engagement, au bénéfice des territoires, est accompagné par la préservation et le développement de la biodiversité sur et autour de la plateforme.



Les aménagements proposés dans le cadre du projet Paris-Orly 2035 sont de deux natures :

1. Création de nouvelles installations de production et distribution d'énergie :

- Mise en service d'une station multi-énergie accessible 7j/7 et 24h/24 au sud de la plateforme ;
- Augmentation des capacités géothermiques avec la mise en service d'un second puits et de nouvelles pompes à chaleur ;
- Création d'une centrale de méthanisation sur la plateforme ;

- Développement du solaire photovoltaïque.

- ### 2. Désimperméabilisation, réensemencement et reboisement de surfaces
- via notamment la création de partenariats avec les collectivités avoisinantes, afin de favoriser les continuités écologiques grâce à des corridors de biodiversité préservant les déplacements de la faune.

Création d'un « Hub énergies »

La ville de Wissous est bien sûr favorable à la production d'énergies renouvelables.

En ce qui concerne le développement de la **géothermie**, nous souhaitons rappeler que cette énergie a un fort potentiel et est très prometteuse sur notre territoire, le nombre de puits par nappe étant limité, il est par contre nécessaire de mener une concertation préalable avec les élus, à l'échelle de chaque nappe, afin de trouver un accord sur l'utilisation équitable de celle-ci par chaque commune et ainsi éviter un déploiement dans une logique du « premier arrivé, premier servi ».

Pour le développement d'un site de **méthanisation**, l'expérience montre que ces installations peuvent entraîner des nuisances olfactives et sont très sensibles en zone urbaine. On peut aussi s'interroger sur les impacts d'une telle installation sur la qualité de l'air et

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



de l'environnement. Quand bien même ce projet ne serait pas sur la ville de Wissous, nous serons très vigilants à cette implantation. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons être associés en amont à l'élaboration de ce projet.

Dans une logique de développement des énergies « bas carbone » et au service du territoire, il nous semble important qu'ADP s'interroge en priorité sur l'utilisation **des énergies fatales disponibles** sur ce territoire avant même l'utilisation des énergies renouvelables, comme cela est préconisé par l'ADEME (efficacité, sobriété, énergies renouvelables). Le développement d'un data center sur la commune de Wissous va notamment générer une quantité importante de chaleur qui, si elle n'est pas récupérée grâce à l'engagement de l'ensemble des utilisateurs, risque d'être perdue et gaspillée.

A propos de la création d'une **station multi-services**, elle permettra concrètement d'apporter des services à la plateforme aéroportuaire et aux entreprises du territoire. Cependant cela va entraîner un trafic routier important dans une zone déjà saturée, c'est pour ces raisons qu'ADP participe à la réouverture d'un tronçon du chemin d'Antony à Savigny au sud de la plateforme.

Quant à **l'électrification** des activités aéroportuaires, celle-ci va permettre de réduire les pollutions et nuisances, mais implique le renforcement du réseau de transport électrique. Pour Wissous il est important de savoir concrètement quelles sont les infrastructures à déployer sur le territoire pour permettre ce renforcement, et ses impacts. En effet Wissous est déjà traversée par des lignes à très haute tension avec plusieurs pylônes qui ont un impact visuel important et est

opposée à l'implantation d'autres équipements de ce type sur son territoire.

Artificialisation des sols et corridor écologique

Le mode d'occupation des sols (MOS), l'outil d'occupation des sols développé par l'Institut Paris Région, considère la majeure partie des espaces herbacés de l'aéroport comme déjà artificialisés. C'est la raison pour laquelle le bilan de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers du projet Paris-Orly 2035 est considéré comme nul au vu des objectifs de la zéro artificialisation nette (ZAN).

En réalité, les opérations prévues dans ce projet vont bel et bien **artificialiser des espaces** ouverts, actuellement en prairies. Lors de l'enquête publique pour l'autorisation environnementale du projet de création du parc d'activité des Avernaises, par exemple, de nombreuses remarques ont été faites à ce sujet, dont certaines par la commune, exprimant l'incompréhension face à cette classification dans le MOS qui peut paraître incohérente. En conséquence il serait, à notre sens, important qu'ADP en tienne compte pour partie, dans son programme de compensation écologique.

D'ailleurs, la ville se réjouit de la volonté d'ADP de préserver des espaces qui pourraient être urbanisés, notamment la parcelle qui jouxte le parc d'activité des Avernaises. Il s'agit d'un engagement fort, qui va permettre de maintenir un **corridor écologique existant** se prolongeant jusqu'au domaine de Montjean à Wissous et ainsi à améliorer son fonctionnement écologique et sa biodiversité.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Approché équilibrée

D'autres facteurs peuvent permettre d'atteindre les objectifs environnementaux ambitieux souhaités par le projet Paris-Orly 2035. Nous pensons notamment à la question des restrictions du couvre-feu et du niveau de bruit des avions dans la période nocturne (22h00-23h30) actuellement en discussion au sein des différentes instances.

Permettez-nous de profiter de cette contribution pour vous exprimer notre position sur ce sujet.

Nous sommes convaincus, et les chiffres de l'étude d'impact le confirment, qu'une restriction ferme de M<17 le soir à partir de 22h00, comme proposé dans les scénarios A et B de l'étude d'impact sur l'approche équilibrée, aurait l'avantage d'avoir des impacts positifs (qualité air et réduction du bruit) pour les habitants, non seulement dans la période entre 22h00 et l'heure du couvre-feu, mais aussi tout au long de la journée.

Cette restriction imposerait aux compagnies aériennes de baser leurs avions de nouvelle génération en priorité sur l'aéroport d'Orly, plutôt que sur d'autres aéroports européens.

En effet, sans cette restriction, les compagnies aériennes auraient tout naturellement tendance à installer en priorité ces avions dans les aéroports avec une grande amplitude horaire, dans le but de maximiser les économies de carburant générées par ces nouveaux appareils. Orly risquerait donc de voir arriver les avions de nouvelle génération qu'à la fin du cycle de renouvellement de la flotte, qui est déjà engagé par les compagnies aériennes, mais qui risque de durer plusieurs années, vu l'ampleur

des investissements et les délais de production de ces derniers.

Le scénario C qui paraît à première vue le plus ambitieux, puisqu'il interdit les décollages **et** les atterrissages dès 23h00, n'impose pas la restriction de niveau de bruit des appareils à M<17.

Au final ce scénario apporterait un repli de 30 minutes, mais sans entraîner des réductions de bruit considérables tout au long de la journée.

De plus, celui-ci risque d'induire le détournement de nombreux vols sur l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, notamment ceux qui arriveraient en retard à Orly et n'auraient plus la possibilité d'atterrir. Ces avions, de retour à Orly le matin suivant, vont survoler les quartiers les plus densifiés de Wissous et ainsi augmenter la gêne sonore de nos habitants.

C'est pour cette raison que nous sommes plus favorables au scénario B, qui nous semble être le scénario du compromis. D'un côté, il impose des restrictions de bruit ambitieuses pour les compagnies aériennes, qui vont permettre une nette amélioration de la gêne sonore tout au long de la journée. De l'autre, il réduit l'amplitude horaire en fixant un couvre-feu pour les décollages à partir de 23h00 au lieu de 23h30 actuellement, en sachant que c'est bien les décollages qui sont à l'origine de la plus grande partie de la gêne sonore ressentie par nos habitants, que ça soit sur le scénario A ou B.

Bien évidemment, nos propos n'ont du sens qu'à condition que ces restrictions soient respectées. En effet nous savons qu'aujourd'hui de nombreuses dérogations sont accordées aux compagnies aériennes pour des atterrissages et des décollages au-delà

7

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



des horaires fixés par le couvre-feu. La restriction horaire proposée dans le scénario B ne peut apporter des bénéfices aux habitants qu'à condition d'être rigoureusement respectée et cela implique de repenser le régime des sanctions, afin qu'il soit réellement efficace et dissuasif. De la même façon, il est impératif qu'aucune exception soit permise pour la restriction M<17 après 22h00.

Par ailleurs, les **stations de mesure du bruit** sont actuellement installées le long des trajectoires, mais aucune station n'est présente parallèlement aux pistes. Il nous paraît indispensable qu'une station de mesure de bruit soit installée au nord de la plateforme, sur Wissous.

En effet, depuis un certain temps, les riverains nous font part de gêne sonore ressentie dans des zones habituellement épargnées. Nous nous si cette gêne sonore n'est pas due à la mise en place des nouvelles de décollage et d'atterrissage, qui pourraient entraîner une perception du bruit différente sur les villes parallèles aux pistes. Seule l'implantation d'une station de mesure sur Wissous permettrait d'objectiver ce ressenti et de mesurer l'impact réel de ces nouvelles procédures au même titre que pour les villes survolées.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



CAHIER
D'ACTEUR

AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROPORT.

Les aménagements proposés sur cette thématique sont de trois natures

1. La création d'une nouvelle jetée d'embarquement reliée au terminal par une passerelle piétonne appelée « skybridge » permettant d'accéder directement aux avions. Les voyageurs ne seront plus obligés de prendre un bus pour rejoindre l'avion depuis le terminal, réduisant ainsi les nuisances au sol ;
2. L'installation d'équipements pour les personnes en situation de handicap (PSH) et à mobilité réduite ;
3. L'optimisation de l'aménagement aéronautique pour anticiper les évolutions de matériel vers des technologies plus propre et favoriser la décarbonation.

L'ambition d'ADP est, tout en gardant le même nombre de mouvements d'avions et de passagers, de moderniser l'aéroport afin d'offrir une meilleure qualité de service aux utilisateurs.

La commune est favorable à ces évolutions qui vont participer à la décarbonisation des activités aéroportuaires et donc à la réduction des nuisances sur son territoire telles que la pollution de l'air et le bruit de fond.

La ville est aussi particulièrement sensible à la démarche à destination des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite et se

félicite de l'engagement d'ADP pour améliorer leur parcours sur la plateforme.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 4 : DÉPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE EN COMPLÉMENTARITÉ DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN.

L'évolution du contexte socio-économique du début de la décennie 2020 a amené ADP à une révision profonde de sa vision programmatique sur ses réserves foncières centrales et périphériques.

Le projet Paris-Orly 2035 prévoit de proposer une offre immobilière complémentaire à celle des territoires avoisinants ; définie avec ses partenaires et évolutive, celle-ci doit permettre de renforcer l'intégration de l'aéroport dans le tissu métropolitain.

unique pôle économique majeur et d'envergure « Les Porte d'Orly ».

Cela s'est traduit par l'élaboration d'un schéma directeur de développement économique qui définit une stratégie à long terme autour des leviers d'intervention suivants :

- L'amélioration des usages du foncier ;
- La qualité d'usage ;
- La fonctionnalité et la connectivité ;
- La régénération du bâti ;
- Les synergies.



Ce schéma directeur a aussi l'ambition de favoriser certains secteurs d'activité, comme par exemple l'industrie ou le tertiaire. En ce qui concerne la logistique, la commune est défavorable à l'installation d'activités logistiques au nord de la plateforme (soit sur le site des Aveniraises) et considère qu'il est plus pertinent d'installer ces dernières au sud de la plateforme sur le secteur de Vandavel.

La commune est sensible aux projets de développement économique portés sur son territoire, à la fois d'un point de vue stratégique et d'un point de vue urbanistique. En effet, une grande partie des réserves foncières d'ADP se trouve sur le territoire de Wissous : 22 hectares sur le secteur des Aveniraises et 7 sur le secteur de Vandavel.

Ces premières orientations, concernant le choix des secteurs d'activité à développer, semblent converger avec celles qui sont définies dans votre projet et les relations de travail étroites que nous avons construites jusqu'à présent permettent, nous en sommes sûrs, de construire des projets cohérents et partagés, visant à valoriser ce territoire à fort potentiel.

Via l'Agglomération Paris-Saclay, la commune de Wissous porte, avec les villes de Champlan, Longjumeau, Chilly-Mazarin et Massy, l'ambition de restructurer et redynamiser l'ensemble des zones économiques vieillissantes avec l'objectif de créer un seul et

Au-delà de ces orientations générales, la commune restera attentive à chaque nouvelle opération immobilière, notamment à ses impacts pour les habitants de Wissous. En effet,

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



même si les projets immobiliers d'ADP se veulent ambitieux d'un point de vue environnemental, des impacts et des nuisances sont inévitables.

C'est la raison pour laquelle la commune a tenu à apporter sa contribution au projet du parc d'activité des Avernaises, présenté lors de l'enquête publique, via une délibération qui a été votée en conseil municipal le 8 février dernier et que nous joignons à ce courrier.

L'objectif pour Wissous est de s'assurer que les opérations qui voient le jour soient également au **service de ces habitants** et elles contribuent à la **valorisation de son territoire**.

Sur ce dernier point, au niveau du parc des Avernaises, il s'agit concrètement de respecter l'ambition portée par les élus d'améliorer nos entrées de ville et sécuriser nos axes routiers majeurs tel que la RD167.

Comme il est rappelé dans la délibération, des équipements importants sont en construction (collège, gymnase, cuisine centrale...) à proximité immédiate du parc d'activité des Avernaises. Dans l'étude de prévision de trafic, les flux générés par ces équipements n'ont pas été pris en considération.

/

Avec le projet d'aménagement « Paris-Orly 2035 », ADP souhaite partager sa stratégie de transformation vers un nouveau modèle aéroportuaire en cherchant à créer les conditions d'un développement plus soutenable et innovant, indispensable pour Orly, l'un des aéroports les plus urbanisés d'Europe.

Pour ce faire ADP propose une série d'indicateurs pour décrire l'état initial (2018 ou 2019) et l'état attendu à 2035. Pour une bonne réussite de cette feuille de route ambitieuse, il nous semble indispensable que ces indicateurs fassent l'objet d'une projection et d'une évaluation à mi-parcours.

La commune apprécie le choix d'ADP d'organiser une concertation volontaire sur ce projet stratégique auprès de l'ensemble des parties prenantes et espère que celui-ci va contribuer à valoriser notre beau territoire.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

BELWAY

BELWAY
la nouvelle philosophie du transport

Pour répondre aux objectifs ambitieux d'Aéroport Paris-Orly, Belway propose une solution de TCSP en réseau, reliant directement les parkings éloignés à chaque terminal, tout en réutilisant l'infrastructure d'OrlyVal

BELWAY, UNE SOLUTION DE MOBILITE PIONNIERE POUR L'AEROPORT PARIS-ORLY

Résumé de la contribution sur le projet Paris-Orly 2035

BELWAY propose une solution pour une décarbonation significative des mobilités, tout en offrant des prestations de haut niveau, qui répond aux objectifs ambitieux d'Aéroport Paris-Orly

BELWAY, c'est d'abord un transport collectif :

- ✓ disponible en continu, sans horaire et sans attente,
- ✓ rapide, frugale et durable,
- ✓ économique à l'implantation comme à l'exploitation.

La courte vidéo sur <https://belway.fr/la-solution-belway/> vous permettra de vous projeter.

CONTACT

Nom acteur : Cyril POINSOT, DGA société BELWAY
Adresse : 388, avenue des Bigochets 78670 Villennes-sur-Seine
Téléphone : 06 77 28 53 95
Mail : c.poinsot@belway.fr

1

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



/

BELWAY, la nouvelle philosophie du transport

/

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

L'ambition d'un territoire pionnier

L'ambition de l'Aéroport Paris-Orly est de devenir l'un des principaux pôles d'échanges multimodaux de la région Ile-de-France.

Mais malgré la mise en service des nouveaux modes de transports collectifs, les projections faites par ADP pour 2035 mettent en évidence un risque d'aggravation de la saturation des accès à l'aéroport.

L'ambition est aussi zéro émission nette au sol en 2030

Ces défis très ambitieux ne peuvent pas être relevés avec des solutions classiques.

Il faut des solutions totalement novatrices comme celle que propose BELWAY.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

Comment convaincre les usagers de ce nouveau mode d'accès à la plateforme d'Aéroport Paris-Orly ?

Pour les voyageurs et les employés, l'usage du mode routier est actuellement prédominant.

Les nouvelles lignes de métro 14 et 18, vont réduire cet usage, mais pas le supprimer, comme l'a indiqué Justine Coutard, directrice de l'aéroport Paris-Orly.

Pour inciter les automobilistes à utiliser les futurs parkings périphériques, il faut proposer un TCSP performant et surtout attrayant.

Et pour être un succès, l'accès à destination pour les usagers doit être :

- très rapide,
- disponible en continu.

C'est ce que propose BELWAY, avec un nouveau Transport Public en Site Propre sous forme de réseau

Il doit permettre d'assurer des prestations très attractives et performantes :

- Trajets directs de chaque parking à chaque terminal en 6-8 minutes,
- Trajets parking- zones d'activité en particulier OrlyTech et Orly Parc en 6-8 minutes
- Départ en 30 secondes à 3 minutes
- Service à horaire étendu, disponible en continu.

Et cependant à un coût de réalisation et d'exploitation beaucoup plus faible qu'un TCSP classique. En effet, il n'y a pas de conducteur.

Belway propose un TCSP en réseau reliant les différentes zones d'accès, tout en intégrant l'infrastructure d'OrlyVal.

OrlyVal pourra être réaménagé sous forme de boucle reliant le Terminal 1, le Terminal 2, le Terminal 3 et la gare du métro (ligne 14 et ligne 18) au terminal 4.

Le réseau pourra se prolonger vers le nord vers pont de Rungis, vers le sud vers Orly Parc, et bien entendu vers les parkings éloignés.

L'infrastructure d'OrlyVal, pourrait recevoir aussi plusieurs stations dont une déportée à OrlyTech.

Par ailleurs, la proposition d'enregistrer les bagages au niveau des parkings périphériques est une prestation pertinente qui est compatible avec la Solution et qu'il est possible d'étudier

La solution technique de TCSP selon Belway, c'est :

- un réseau de voies pour véhicules légers, dédiées, sécurisées reliant différentes stations
- Une flotte de navettes sans conducteur de construction automobile, électriques, de 6 à 10 places.
- La possibilité d'une flotte de véhicules utilitaires légers sans conducteur
- Les voies pouvant être utilisées par certains véhicules extérieurs en mode automatisé, et demain, par des robotaxis ?

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Belway propose de faire bénéficier à Aéroport Paris-Orly des avancées du véhicule automatisé et du numérique.

Dans la solution proposée par Belway, du fait que les navettes peuvent se rendre directement au terminal choisi par l'usager, on peut imaginer qu'aux stations des parkings éloignés, il y ait des déposes minute et même des taxis/VTC pour réduire le nombre de véhicules se rendant devant les terminaux.

Dans la solution proposée par Belway, la liaison sera directe entre OrlyTech et Orly Parc sans changement de véhicule, et sans passer devant les Terminaux.

BELWAY se différencie des solutions connues de véhicules automatisés

Par rapport aux PRT, Personal Rapid Transit, (Londres Heathrow) par une utilisation de techniques qui permet de faire rouler les véhicules à bonne vitesse.

Dans le cas de l'Aéroport Paris-Orly, l'objectif est une vitesse commerciale de 60 à 80 km/h en fonction des tronçons.

Par rapport aux navettes autonomes de type Navya, le fait que les voies sont sécurisées, sans piéton, sans vélo, sans autre véhicule comme sont les voies ferrées pour les trains et les métros, permet avec les technologies d'aujourd'hui de pouvoir rouler à bonne vitesse, en toute sécurité.

Il est possible de proposer des temps de parcours bien plus courts que ceux de ces deux solutions, et plus courts que ceux d'un tramway.

Enfin, le TCSP selon Belway dispose d'une capacité de quelques milliers de personnes par heure à plus de 6 000 pers/h sur les tronçons les plus chargés.

Cette capacité est adaptable dans le temps sans nouvel investissement que celui d'augmenter le nombre de navettes.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN RÉPONDANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE.

Un TCSP décarboné et sobre

La solution de TCSP proposé par BELWAY utilise des véhicules 100% électriques, de faible poids, ne se déplaçant que lorsqu'il y a de la demande.

C'est une solution plus **sobre en énergie** que les solutions classiques qui utilisent des véhicules lourds.

C'est aussi un TCSP **sans consommation électrique en heures de pointe**, les navettes se rechargeant seules en heures creuses.

Jusqu'à un TCSP à énergie positive

La mise en place de panneaux solaires sur une partie du réseau doit permettre de rendre le transport en commun à énergie positive, c'est-à-dire pouvant fournir plus d'énergie électrique renouvelable qu'il n'en consomme.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROPORT.

Une meilleure qualité de service de mobilité

La réalisation du réseau maillé BELWAY permettra d'améliorer nettement la qualité de service, notamment en garantissant aux usagers de la plateforme, voyageurs et salariés, des temps de parcours réduits, sans

attente tout en réduisant la congestion routière.

Un accueil plus efficient pour les PMR

Les stations de plein pied et l'accès aux navettes à niveau permettront d'améliorer l'accès PMR.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



EPT GRAND-ORLY SEINE BIEVRE

L'Établissement Public Territorial (EPT) Grand-Orly Seine Bièvre est une structure intercommunale créée en 2016 dans le cadre de la mise en place de la Métropole du Grand Paris en application de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) du 7 août 2015. Cette intercommunalité comprend 24 communes réparties entre les départements de l'Essonne et du Val de Marne. Plus de 722 000 personnes habitent au sein du Grand Orly Seine Bièvre.

En application de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) et de la loi du 7 août 2015, l'EPT exerce diverses compétences qui relèvent de la politique de la ville et du renouvellement urbain de l'aménagement, de la construction et de la gestion d'équipements culturels, socioculturels, socio-éducatifs et sportifs d'intérêt territorial, de l'assainissement et de l'eau, de la gestion des déchets ménagers et assimilés, du développement économique et de l'action sociale d'intérêt territorial. Il a également la charge d'élaborer un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI). Par ailleurs, l'EPT exerce des compétences différentes selon les communes, en fonction de l'EPCI auquel elles appartenaient avant le 1er janvier 2016 ou de la volonté de transfert des communes.

FAIRE DE L'AÉROPORT D'ORLY UN EMBLEMME DE LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE, ÉCONOMIQUE ET URBAINE DU TERRITOIRE

Le territoire du Grand-Orly Seine Bièvre se satisfait de l'engagement d'un projet d'ampleur sur l'aéroport d'Orly, acteur stratégique de son développement économique, mais également marqueur géographique et vecteur de nuisances pour les habitants. Il souhaite que le projet Paris-Orly 2035 constitue un emblème de la transition environnementale, économique et urbaine engagée à son échelle à travers sa labélisation en tant que Territoire d'industrie, son Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUI) et son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) en cours d'élaboration.

Les attentes vis-à-vis de l'aéroport sont grandes, tant sur le plan urbain (« landside »), que sur le plan aéroportuaire (« airside »).

Il importe donc que ce projet donne à comprendre la stratégie globale du Groupe ADP au sein de la plateforme, s'inscrive et réponde aux dynamiques plus larges du Grand Orly, et qu'il s'engage à réduire les nuisances sonores et les impacts environnementaux et climatiques du trafic aérien qu'il génère, indissociable de son fonctionnement.

CONTACT

Président : Michel Leprêtre

Cabinet du Président : Julien Zoughebi - julien.zoughebi@grandorlyseinebievre.fr

Direction de la Stratégie Territoriale et Environnementale : François Favard - francois.favard@grandorlyseinebievre.fr

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



FAIRE DE L'AÉROPORT D'ORLY UN EMBLEME DE LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE, ECONOMIQUE ET URBAINE DU TERRITOIRE/ AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

Dans son cahier d'acteur, l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre souhaite que le projet Orly 2035 puisse répondre à deux objectifs :

Un impact positif sur le développement territorial du Grand-Orly :

L'EPT demande que l'évolution de la **desserte en transports en commun et de la desserte automobile** soit pensée à l'échelle élargie du Grand Orly (cf. le projet d'échangeur, le devenir d'Orlyval, le prolongement du T9, des lignes 14 et 18...). La connexion avec la **future gare TGV** doit être renforcée dans une logique d'intermodalité air-fer. Une attention toute particulière est demandée quant au positionnement et à la tarification des parkings, pour qu'ils n'induisent pas de circulation dans les quartiers environnants et concourent à lutter contre le **stationnement sauvage** qui envahit les villes avoisinantes.

L'EPT se satisfait des projets de **production et distribution d'énergie**. Il veillera à ce que le projet de puit de géothermie puisse desservir les immeubles et équipements situés à proximité de l'aéroport, en cohérence avec son schéma directeur des énergies territorial.

Il note positivement les investissements projetés pour faciliter **l'accès direct des avions au contact des terminaux** et interdire à terme l'usage des moteurs auxiliaires des avions au sol.

Il soutient également le repositionnement économique en faveur des **entreprises industrielles à forte valeur ajoutée et des PME/PMI**. L'EPT tient cependant à ce que le projet porté par le Groupe ADP soit l'opportunité de créer un **centre de formation mixte sur les métiers de l'aérien, de l'industrie et de la maintenance** afin que les emplois proposés sur la plateforme bénéficient pleinement aux habitants du territoire.

L'EPT sera également vigilant à la **qualité architecturale et urbaine des projets immobiliers** qui seront développés, à l'offre de services qui sera proposée aux salariés et visiteurs, au respect du principe de **zéro imperméabilisation nette des sols** et à la création de véritables **espaces verts** ouverts à tous, en réponse au phénomène d'ilot de chaleur urbain.

La réduction des nuisances aériennes :

Paris-Orly 2035 aborde à la marge et de manière indirecte les questions liées aux nuisances aériennes. Il s'agit cependant de raisonner dans le contexte singulier de l'élaboration d'une **étude d'impact selon l'approche équilibrée et le choix le scénario A par l'Etat**.

Les termes du vœu du Conseil territorial du 2 avril 2024 sont rappelés :

- Les restrictions horaires et le couvre-feu ne sont pas suffisamment respectés, notamment durant la période estivale ;
- La performance des aéronefs et le renouvellement de la flotte ne permettra pas d'atteindre l'objectif affiché dans le cadre de l'EIAE de baisse de 6dB ;
- L'évolution du trafic aérien doit être conforme aux objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone.

L'EPT propose ainsi de **renforcer le respect du couvre-feu** par l'instauration d'une marge de sécurité en amont, durant laquelle aucun mouvement ne serait programmé (hors aléas climatiques et retards des aéroports d'origine). Ceci nécessite de revoir la **programmation des créneaux** opérée par la COHOR, en priorisant les compagnies basées, et de renforcer la modulation tarifaire et des taxes afin qu'elles soient dissuasives.

L'EPT demande enfin au **Groupe Air France**, et au gouvernement, de revoir la décision qu'Air France quitte l'aéroport.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

La refonte des accès à la plateforme pour garantir un accès à tous aux transports collectifs

Le Groupe ADP veut réduire la place de la voiture sur la plateforme et notamment au droit des aéroports pour amplifier l'usage des transports en commun en appui de l'arrivée des métros 14 et 18 du Grand Paris Express, réduire l'impact carbone de la plateforme (41% des émissions de CO₂ sont dues aux accès terrestres), améliorer la fluidité des accès à l'aéroport et la qualité urbaine au droit des terminaux.



Parking de l'aéroport d'Orly. Source EPT

Cela passera notamment par le repositionnement de 9 000 places de stationnement dans 4 parkings à étages situés aux franges de la plateforme, au sein d'Orlytech et de Cœur d'Orly à Paray-Vieille-Poste, en bordure de RN7 et au sein d'Orlyparc à Athis-Mons.

Le territoire est demandeur de précisions sur les points suivants :

- Quelle est la répartition projetée des parcs de stationnement et du nombre de places par parking ?
- Quels seront les impacts en termes de circulation aux alentours ? Proposer des aménagements routiers pour éviter ces impacts.
- Quelle est leur localisation exacte et quel est l'usage actuel des fonciers qui seront mobilisés ?

- Ces parkings à étages seront pour partie construits sur des sites perméables. Quelle compensation est envisagée dans le respect du principe « zéro imperméabilisation nette » porté par le Groupe ADP ?
- Ces parkings à étage seront-ils modulables et évolutifs dans le temps pour accueillir d'autres fonctions ?
- Quelle est l'offre de service envisagée dans ces parkings ? Le territoire souhaite être associé à sa définition en lien avec la programmation projetée sur les fonciers économiques.
- Quels seront les fonciers libérés par la suppression des parkings de surface ? Le territoire note positivement la perspective de leur reconversion en projets immobiliers et sites de renaturation, et souhaite être associé aux études de programmations économiques et paysagères qui seront menées sur ces fonciers libérés.

Le territoire souhaite que soient d'ores et déjà prises en considération les demandes suivantes :

- Le parking proposé en bordure de RN7 à Athis-Mons augmentera les flux d'un réseau viaire déjà saturé. Couplé à une image peu urbaine de cette porte de l'Essonne, ce parking est à repositionner ailleurs.
- La localisation et la tarification des parkings doivent concourir à lutter contre le stationnement sauvage qui envahit les villes avoisinantes (notamment Rungis, Athis-Mons et même Vitry-sur-Seine sur notre territoire). Ces villes ne doivent pas devenir le parking de l'aéroport. Le Groupe ADP doit davantage se mobiliser aux côtés des collectivités à ce sujet.

3

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

- Un travail doit être engagé entre le Groupe ADP et le Groupe SNCF pour mutualiser le parking projeté à proximité de la future gare TGV avec l'aéroport.

Le Groupe ADP propose de réaliser un nouvel échangeur routier au-dessus de l'A106 et la RD7 au nord de la plateforme pour faciliter l'accès aux parkings projetés à proximité et faciliter les déplacements est-ouest.

Cette proposition rencontre l'assentiment du territoire au regard du fonctionnement très contraint du plan de circulation autour de l'aéroport, mais il est demandeur de précisions complémentaires sur :

- La connexion de cet échangeur à l'ouest avec le projet de barreau des Avenaises porté par le Département du Val-de-Marne et la voirie d'Orlytech, et à l'est avec les voiries existantes au nord de Cœur d'Orly (continuité avec la rue d'Amsterdam ?). Cet échangeur participera-t-il bien au réseau viaire du territoire et pas uniquement à la desserte des parkings ? Est-il prévu une étude de circulation sur le secteur ?
- La configuration de cet échangeur et la possibilité d'y faire circuler des vélos en toute sécurité ainsi que les piétons.
- Les perspectives de report des flux de circulation, les impacts positifs ou négatifs sur le réseau viaire alentours.
- L'impact de cet échangeur sur l'imperméabilisation des sols et les compensations envisagées.

La création d'un Transport collectif en site propre (TCSP) pour desservir la plateforme

Le Groupe ADP envisage la réalisation d'un TCSP pour répondre au besoin de connexion entre les nouveaux parkings déportés et les terminaux et faciliter l'accès des visiteurs et salariés en tout point de la plateforme, depuis le réseau de transport en commun existant et à venir.

Cette infrastructure permettrait en effet de répondre positivement au besoin de déplacement en transport en commun à l'échelle plus globale de la plateforme, en connectant le pôle gare L14/L18, les transports en commun existant (Orlyval, T7) et projeté (bus 393), les terminaux, les principales zones d'emplois et les parkings de rabattement.

Les projections annoncées laissent d'ailleurs entrevoir une hausse très significative de la part modale des transports en commun grâce à sa mise en œuvre : de 9% à 40% pour les salariés et de 32% à 61% pour les voyageurs.

Le territoire appuie très fortement cette perspective et, soucieux de la bonne réalisation de ce projet de TCSP, souhaiterait des précisions sur les points suivants :

- Comment le Groupe ADP envisage-t-il l'intégration urbaine du TCSP au droit des terminaux ? Quel en sera l'impact sur l'organisation actuelle des circulations ? L'aménagement du TCSP sera-t-il bien compatible avec la végétalisation du parvis portée par ailleurs dans le projet Paris-Orly 2035 ?
- Comment le Groupe ADP envisage-t-il l'articulation du TCSP avec le métro Orlyval ? Celui-ci ne peut-il pas constituer la desserte interne de l'aéroport ou du moins y concourir via l'ajout de stations et son prolongement ?



Métro Orlyval. Source EPT

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

- Comment le Groupe ADP envisage-t-il l'articulation entre le projet de TCSP, Orlyval et les autres projets de transports en commun à venir tels que le prolongement du bus 393 depuis le carrefour de la résistance à Thiais (dont les tracés se superposent pour partie) mais aussi le prolongement du tramway T9 depuis le centre-ville d'Orly plus au nord ?
- Quelle sera la tarification pour ce TCSP ? Sera-t-il gratuit pour tous ses utilisateurs ? Sinon quelles en seront les modalités de tarification : intégration dans le pass Navigo, billet couplé avec le parking pour les visiteurs, gratuit pour les salariés de la plateforme ? Il conviendra de veiller ici à faciliter l'accès des habitants des villes voisines à l'aéroport.
- Le plan vélo « Paris-Orly by Cycle 2030 » prévoit la réalisation dès 2024 de pistes cyclables continues et sécurisées au droit des terminaux. Comment ces aménagements s'articuleront avec le TCSP ?
- Sera-t-il envisageable d'améliorer significativement l'accès cyclable à la station de métro M14 face au terminal 3 en reconfigurant les routes de la partie centrale (qui devraient accueillir un trafic moins important) notamment pour améliorer l'accès vélo au métro depuis l'Essonne ?

La mise en cohérence des modalités de rabatement par les transports en commun et le réseau cyclable

Outre l'articulation pointée ci-dessus entre le TCSP et les autres infrastructures de transport pour laquelle des échanges sont en cours entre le Groupe ADP et Ile-de-France Mobilités (IDFM), le territoire souhaite qu'une vision plus large de l'évolution du réseau de transport en commun soit élaborée et portée de manière partenariale à l'échelle du Grand-Orly, en lien avec IDFM, la Société des Grands Projets (SGP, ex Société du Grand Paris), les Départements du Val-de-Marne

et de l'Essonne, et la Communauté d'agglomération Paris-Saclay.

Sont en effet à prendre en compte et soutenir collectivement :

- Le devenir d'Orlyval et le souhait des acteurs locaux d'en faire une infrastructure de desserte locale avec la création de nouvelles stations.
- Le prolongement du tramway T9 depuis le centre-ville d'Orly.
- Les prolongements des lignes de métro L14 à Morangis et L18 à l'est.
- La desserte de la gare TGV Pont de Rungis prévue à horizon 2030, afin d'en faire l'équivalent d'un terminal de l'aéroport.



Tramway T9. Source EPT

L'accès aux emplois de la plateforme pour les habitants de la rive droite de la Seine, et notamment de Valenton et Villeneuve-Saint-Georges pour notre territoire, restera problématique dans les prochaines années, alors même que leurs habitants subissent les nuisances sonores liées à l'aéroport. Il convient que le Groupe ADP se saisisse de ce sujet aux côtés des collectivités pour que le réseau de transport en commun soit amélioré dans cette partie du territoire.

La sur-tarification prévue par IDFM pour l'accès à l'aéroport des visiteurs ponctuels (ticket à 11,50 € par personne) est à réinterroger car elle vient fortement contraindre les habitants désireux de prendre l'avion dès lors qu'ils ne disposent pas d'un pass Navigo. Son application interroge par ailleurs, le TCSP mis en place

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



par le Groupe ADP constituant un moyen potentiel de s'y soustraire moyennant une rupture de charge à Orly-Thiais – Pont de Rungis.

Outre le renforcement du réseau de transport en commun, l'amélioration des conditions de déplacement et de rabattement vers les gares passera également par le déploiement d'un réseau de pistes cyclables.

Le territoire se satisfait de l'ambition portée par le Groupe ADP en la matière dans son plan « Paris-Orly by Cycle 2030 ».

Il tient à ce que des garanties lui soient apportées quant à la qualité des aménagements réalisés. Il est nécessaire de proposer aux cyclistes de réelles pistes dédiées, continues et sécurisées, dont le gabarit permette la circulation des vélos cargo (en appui du déploiement de la cyclologistique).



Pistes cyclables continues et sécurisées. Source EPT

Le traitement des carrefours devra être conçu de manière à assurer la sécurité des cyclistes, en leur assurant notamment la priorité, selon les recommandations du Cerema.

Le Groupe ADP porte dans ce cadre la création d'une continuité cyclable est-ouest permettant le franchissement sécurisé de la RD7 et de l'A106. Le territoire souhaite que ce point soit précisé en lien avec le projet d'échangeur routier.

Le territoire note à regret l'absence de projet de piste cyclables sur plusieurs axes de circulation internes à la plateforme,

alors même que la circulation peut y être soutenues aux heures de pointe.

Il souhaite que le Groupe ADP vienne en appui technique et financier de la réalisation des continuités projetées par les collectivités territoriales, telles qu'identifiées en page 80 du dossier de concertation : rue Charles Tillon à Orly et Thiais, secteur des Avernaises et Orlytech à Rungis et Paray-Vieille-Poste, contournement sud de l'aéroport à Paray-Vieille-Poste.

PARIS-ORLY 2035

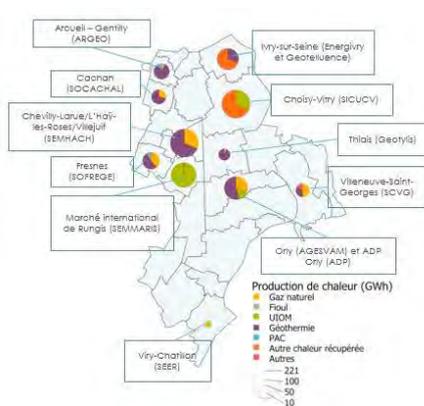
CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN RÉPONDANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE.

Le renforcement de la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique de l'aéroport

La production de chaleur de l'aéroport d'Orly repose actuellement à 54% sur des énergies renouvelables grâce au puits de géothermie profonde mis en service en 2011 et à la récupération de la chaleur de l'usine d'incinération du MIN de Rungis.



Production des réseaux de chaleur en 2020

Le territoire se satisfait de la volonté du Groupe ADP d'augmenter cette part à travers :

- Le projet d'implantation d'une centrale de méthanisation en limite de Morangis et Paray-Vieille-Poste, actuellement à l'étude avec la Régie pour la valorisation et l'exploitation des déchets de la région de Rungis (RIVED) et le MIN de Rungis.
- La perspective d'implantation d'un 2^{ème} puits de géothermie profonde à Wissous.
- Le développement du solaire photovoltaïque sur les toitures des bâtiments, des ombrières sur les parkings, et potentiellement sur les prairies aéroportuaires, en complément des centrales solaires mises en service avec la société

UrbanSolar dans le Gard, le Var et en Charente. Le site de Tivano pourrait accueillir ces équipements tout en participant à la continuité végétale

Le territoire demande à ce que ces sources d'énergie décarbonées profitent aussi aux villes et territoires à proximité de l'aéroport en approvisionnant l'habitat dense.

Ces perspectives sont actuellement prises en compte dans le schéma directeur des énergies territorial en cours d'élaboration. Le territoire souhaite être partie prenante du projet de puits de géothermie afin de travailler au raccordement des immeubles et équipements publics situés à proximité, actuellement chauffés au gaz.

Le territoire note par ailleurs la volonté du Groupe ADP de doubler l'alimentation électrique très haute tension 225 kV en lien avec RTE pour garantir la robustesse du réseau et répondre aux besoins de transition énergétique de la plateforme (véhicules électriques, alimentation des avions au sol, etc.).

L'avitaillement des véhicules et des avions en nouvelles énergies

Le territoire note avec intérêt la mise en service programmée :

- D'une station multi-énergie à Wissous proposant de l'hydrogène gazeux, du gaz naturel pour véhicules (GNV) et des bornes de recharge électrique accessible 24h/24h, 7j/7 aux usagers de la plateforme mais également au reste du territoire.
- De stations de recharge électrique rapides au nord de l'aéroport, à Paray-Vieille-Poste, pour les salariés et les passagers.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Ces stations répondent à l'enjeu de transition énergétique de la mobilité, et notamment des véhicules lourds, tel que porté par le territoire dans son plan logistique territorial.

Si les sites visés sont aujourd'hui non bâtis et perméables, il souhaite connaître les mesures de compensation envisagée dans le respect du principe de « zéro imperméabilisation nette » du Groupe ADP.



Station d'avitaillement en hydrogène taxis Source EPT

Le territoire note également la perspective d'implantation à moyen-long terme, d'une usine de liquéfaction, voire de production d'hydrogène par électrolyse en limite d'Athis-Mons et Villeneuve-le-Roi, au sud-est de la plateforme.

Ce projet répond à la volonté du Groupe ADP de soutenir la décarbonation du trafic aérien et de rendre possible l'approvisionnement de futurs avions à hydrogène, quand bien même cette perspective restée éloignée à ce jour.

Le territoire s'inscrit dans cette volonté mais souhaite que des garanties soient apportées le moment venu sur la sécurité d'une installation classée de ce type pour les habitants et salariés des quartiers environnants et son impact sur l'environnement. Il souhaite également des précisions sur l'impact de l'alimentation possible de cette usine par pipeline (si production d'hydrogène hors site) que ce soit en phase chantier (nature des travaux) et en phase d'exploitation (risques, contraintes d'urbanisme, etc.).

Plus globalement, le territoire souhaiterait connaître l'usage et les caractéristiques actuels des sites identifiés pour ces lieux de production et de distribution énergétique (centrale de méthanisation, puits de géothermie, station multi-énergie, station de recharge rapide...).

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROPORT.

Perspective d'évolution du trafic aérien

Le Groupe ADP base son projet Paris-Orly 2035 sur une hausse modérée du trafic passager de 0,6% / an, pour atteindre 37,7 millions de passagers en 2035 contre 32,6 millions en 2023. Cet objectif repose uniquement sur une hausse de l'emport (nombre de passagers par avion), le nombre de mouvements (décollages et atterrissages) restant stable de son côté par rapport à celui de l'année 2019 (autour de 229 000 mouvements / an).

Le territoire note positivement l'absence de hausse des mouvements d'ici 2035. Il considère cependant ce niveau de trafic comme un plafond à ne plus dépasser dans les décennies à venir. Les mesures mises en place pour en réduire le bruit, l'impact environnemental et climatique, doivent pleinement bénéficier aux habitants et au territoire, et ne doivent pas être annihilées à terme par une hausse du nombre de vols, tel que le secteur aérien continue de le porter à l'échelle mondiale.

L'augmentation du nombre de postes de stationnement d'avions au contact des terminaux

L'aéroport d'Orly compte aujourd'hui 97 postes de stationnement dont seulement 61 sont au contact direct des terminaux via des passerelles ou indirect via des cheminements piétons. Les autres postes sont basés plus au large et oblige les compagnies aériennes à recourir à des bus pour permettre aux passagers de relier les terminaux, complexifiant ainsi la circulation sur la piste (enjeux de sécurité et de coordination pour le respect des horaires).

Partageant le souci d'améliorer la qualité de service offerte au passager, le territoire soutient le projet de construction d'une nouvelle jetée, permettant de transformer 6 postes au large en 6 postes au contact, via la réalisation d'une passerelle « skybridge ». Celle-ci passera au-dessus des voies de

circulation des avions existantes, évitant de rallonger le temps de roulage des avions et limitant la consommation d'espace : seuls 10 ha seront imperméabilisés et compensés par la déconstruction puis la renaturation de l'ancienne piste 1.



Avions au contact des terminaux. Source EPT

Le territoire souhaiterait pouvoir disposer d'une vue d'ensemble sur les postes au contact et au large, après travaux. Il note positivement que le Groupe ADP anticipe les évolutions suivantes dans ses projets de modernisation des installations aéroportuaires :

- L'évolution des formes d'avions (types d'avion affrétés par les compagnies aériennes, avion à hydrogène à terme).
- Les tractage des avions au sol par des taxibots électriques.
- L'alimentation électrique des avions au sol (évitant l'usage des moteurs auxiliaires).

La nécessaire réduction des nuisances sonores, des impacts environnementaux et climatiques comme fondement du projet Paris-Orly 2035

138 995 habitants à proximité de l'aéroport sont confrontés actuellement à des seuils de bruit $L_{den} > 55dB$ dépassant les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Les acteurs de l'aérien doivent ainsi se saisir du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement en cours et à venir, des cartes de bruit de 4^{ème} échéance et de l'étude d'impact en approche équilibrée réalisée par la préfecture du Val-de-Marne sur laquelle le gouvernement s'est exprimé au mois d'avril, pour réduire autant que de possible le bruit à la source par le renouvellement des flottes d'avion, l'évolution des procédures de vols et au besoin, des restrictions d'exploitation de l'aéroport.

Le projet Paris-Orly 2035, essentiellement à visée d'aménagement, n'aura pas d'effet direct sur les nuisances sonores, hormis la stabilisation du nombre de mouvements d'ici 2035. Le projet prend néanmoins à son compte la perspective de renouvellement des flottes d'avion par les compagnies aériennes et le Groupe ADP projette une baisse de 47% des habitants concernés par ce seuil de nuisance. Ils ne seraient plus que 65 418 à cet horizon de temps.

Soucieux de porter une voix éclairée sur l'évolution du trafic aérien et de l'aéroport d'Orly, les élus du territoire ont auditionné entre le 27 mars et 29 mars 2024 plusieurs acteurs et experts de l'aérien : l'autorité indépendante ACNUSA, l'ADEME, BruitParif, AirParif, l'association DRAPO, le Groupe Air France, le constructeur Airbus, le Groupe ADP et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), auxquels s'ajoute la contribution de l'association PRISALT.

Ces auditions ont permis à l'exécutif d'émettre un vœu sur l'avenir de la plateforme aéroportuaire lors du Conseil territorial du 2 avril 2024, partagé par 80% des élus du territoire. Ce vœu¹ prend en considération les enjeux économiques, environnementaux et sociaux notamment de santé publique, les différentes échelles d'application des leviers d'action potentiels, le rôle des différents acteurs avec en particulier l'essentielle implication de l'État en tant qu'autorité régulatrice et actionnaire des compagnies aériennes ou du Groupe ADP.

Ce vœu exprime les grandes orientations que les élus souhaitent voir prises en considération pour l'avenir de l'aéroport d'Orly et du secteur aérien :

- La recherche du meilleur rapport entre la limitation des impacts sur la santé des habitants, le climat et l'environnement et la limitation de l'impact socio-économique.
- La nécessité d'explorer tous les leviers susceptibles de réduire les nuisances de l'aéroport et ses impacts sur la base des scénarios de transition bas carbone de l'ADEME, des travaux de BruitParif et AirParif, en application de la Stratégie Nationale Bas Carbone : report modal vers le ferroviaire pour les trajets domestiques et européens, mesures incitatives pour réduire les émissions de CO₂, la pollution de l'air (NO_x, particules fines) et les nuisances sonores à travers des conceptions d'avions innovantes et le renouvellement accéléré des flottes.
- Le besoin d'apporter des garanties au territoire quant à l'atteinte des objectifs prescrits dans le PPBE : engagement de la DGAC en matière d'évolution des procédures de vols, de respect des protections environnementales et de restriction des avions les plus bruyants, et engagement des compagnies sur leurs objectifs de renouvellement des flottes d'avions.
- La volonté du territoire que la compagnie aérienne Air France réétudie son départ programmé de la plateforme d'Orly.
- La demande d'organisation d'une concertation territoriale, associant les acteurs locaux et les populations impactées par la plate-forme avant tout choix définitif d'un scénario de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.
- La demande de l'EPT de disposer de représentant.e.s au sein de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport.

¹ <https://publiact.fr/documentPublic/288716>

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



L'Etat a retenu le scénario A de l'étude d'impact en approche équilibrée dans le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation sur l'aérodrome de Paris Orly soumis à la consultation publique entre le 29 avril et le 29 juillet 2024. Sur la base des auditions qu'il a organisées, le territoire émet de grandes réserves sur ce choix car les réductions de bruit des aéronefs affichées par les constructeurs ne semblent pas totalement se confirmer dans la réalité selon BruitParif, notamment lors des atterrissages. Le territoire craint que le seul renouvellement de la flotte ne permette pas d'atteindre les objectifs fixés par le PPBE et demande une vraie évaluation in situ de sa mise en œuvre.

Si le vœu voté par le Conseil territorial ne se prononce pas sur un allongement du couvre-feu, il réaffirme la nécessité de faire strictement respecter les restrictions qui s'appliquent à l'aéroport d'Orly et demande des engagements fermes de la part de l'Etat dans son rôle d'actionnaire d'ADP et du groupe Air France, et de régulateur du trafic aérien. Les auditions ont d'ailleurs montré l'importance de la programmation des créneaux horaires, en particulier en bord de nuit.

C'est pourquoi le territoire demande que soient investigués :

- La limitation voire la non-programmation des vols 45 mn avant le couvre-feu, afin de prévoir une marge permettant aux compagnies de gérer les éventuels aléas qu'ils soient climatiques, liés à la saturation du trafic aérien ou à un retard au départ, tout en respectant scrupuleusement le couvre-feu. L'augmentation de la part des vols low-cost entraînent en effet une forme d'embouteillage en fin de journée, notamment en été, du fait de la démultiplication des rotations pour rentabiliser les coûts de matériel et de personnel. Le groupe Air France s'impose une telle marge actuellement.
- Le renforcement de la modulation de la tarification en défaveur des atterrissages et décollages aux créneaux horaires les plus tardifs,

notamment dans cette marge horaire de 45 min entre 22h45 et 23h30.

- La réservation prioritaire des créneaux après 22h aux avions des compagnies basées à Orly et aux avions les plus performants en termes de réduction des nuisances sonores.

Le territoire souhaite être mieux informé et consulté sur la programmation des créneaux horaires par la COHOR (Association en charge d'allouer et surveiller la bonne utilisation des créneaux horaires) aux côtés des compagnies aériennes, d'ADP, la DGAC ceci afin que la dimension locale et la santé des riverains soient prises en compte dans les arbitrages.

Il souhaite que l'impact environnemental des reports des avions à Roissy-Charles De Gaulle lors des arrivées après le couvre-feu, pour un retour des avions à Orly le lendemain matin, soit reconnu comme négatif par tous et que le respect de la programmation des créneaux horaires intègre cette contrainte environnementale incontestable.

L'avenir du monde aérien et le nombre des flux aériens doivent participer à la Stratégie Nationale Bas Carbone à partager avec les partenaires européens. Selon l'ADEME, une modération et une baisse du trafic sont à organiser pour répondre rapidement aux questions environnementales et de santé des riverains.

Les points de vigilance du territoire suite au départ annoncé d'Air-France à Orly

Le territoire a émis le vœu le 2 avril 2024 que la compagnie Air France réétudie son départ programmé de la plateforme d'Orly. Dans l'hypothèse où ce départ serait partiel ou total dans les prochaines années (à l'exception de la ligne d'aménagement du territoire vers la Corse), le territoire demande :

- Le maintien du nombre d'emplois du Groupe Air France - KLM sur Orly à minima au même niveau qu'actuellement.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



- Des engagements (objectifs chiffrés) sur les perspectives de création d'emploi communiquées par Transavia.
- Le maintien et le développement d'Air France Industrie sur la plateforme aéroportuaire d'Orly.
- La participation d'Air France et/ou de Transavia aux actions territoriales de sensibilisation aux métiers de l'aérien auprès des habitants.
- La réalisation d'une étude d'impact du départ de la compagnie Air France sur la clientèle affaires de l'aéroport : impact sur leurs pratiques, besoins à satisfaire, etc.
- La réalisation d'une campagne de communication auprès des entreprises les informant de la montée en gamme de Transavia en substitution d'Air France : maintien des liaisons existantes, nouvelles liaisons à l'échelle européenne, voire internationale, mise en œuvre d'une offre dédiée premium (« forfait Max »), récupération possible des miles...

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 4 : DÉPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE EN COMPLÉMENTARITÉ DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN.

Une programmation économique en phase avec les ambitions du territoire

Le Groupe ADP identifie 8 sites de mutation foncière projetée d'ici 2035, dont :

- 2 projets constituent des coups partis : les parcs d'activités PME/PMI des Avernaises à Wissous / Paray-Vieille-Poste et Othello à Athis-Mons.
- 2 secteurs de requalification de sites économiques existants : Orlyparc à Athis-Mons et Orlytech à Paray-Vieille-Poste.
- 3 secteurs à développer, dont la programmation économique est à définir : Tivano à Athis-Mons, Vendavel à Wissous et surtout Cœur d'Orly à Paray-Vieille-Poste et Orly.
- 1 secteur à l'étude avec la Métropole : la Grusie à Villeneuve-le-Roi.

Le territoire est parfaitement en phase avec le repositionnement programmatique proposé par le Groupe ADP, engagé suite à la crise du Covid-19, aux évolutions sociétales et du rapport au travail (moins de demande en bureaux, évolution de l'hôtellerie et des modes de consommation, etc.). La programmation tournée vers les PME/PMI à vocation artisanales et industrielles répond aux enjeux et aux ambitions du territoire.

Le territoire souhaiterait connaître le nombre et le type d'emplois potentiellement créés sur ces nouveaux sites, et sera vigilant sur une répartition équilibrée du type d'activité autour de l'aéroport.

Les perspectives offertes par les projets des Avernaises et Othello, ainsi que par les requalifications à terme des sites économiques existants, concourront à proposer une offre immobilière d'activité, structurellement en sous-offre sur le territoire.

Le territoire soutient par ailleurs le positionnement de Cœur d'Orly en faveur des entreprises industrielles à forte valeur ajoutée (ingénierie, laboratoires, recherche et développement, prototypage, etc.), qu'il s'agisse de start-ups ou de grands comptes, avec une programmation souple et évolutive offrant des possibilités de croissance sur place.



Cœur d'Orly. Source EPT

Les propositions immobilières de type campus industriels, hôtels industriels ou bâtiments mixant tertiaires et plateaux techniques (« techtaire ») y répondent parfaitement.

Dans le cadre de sa labélisation en tant que « Territoire d'industrie » et en réponse au programme d'investissements d'avenir « France 2030 », le territoire a classé le nord de la plateforme comme foncier industriel stratégique, en accord avec ADP.

Le territoire souhaite par ailleurs que le Groupe ADP et le Groupe Air France - KLM contribuent à la création d'un nouveau lieu de formation autour de l'industrie / des métiers techniques sur la plateforme intégrant la présence des formations AF – Transavia (AFMAE et Jérémie).

Ce positionnement en faveur d'un immobilier productif innovant, intégré dans le tissu urbain de la zone dense, ainsi que les projets de développement économique porté par le Groupe ADP sur la plateforme aéroportuaire seront intégrés dans le Plan

13

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) en cours d'élaboration (orientations d'aménagement et de programmation thématique sur l'économie productive et sectorielle sur le périmètre de l'aéroport).

Il reste, enfin, en demande d'information sur le devenir des autres fonciers de la plateforme, non identifiés comme mutables à ce jour : maintien de l'occupation actuelle (à préciser), potentielle localisation des futurs parkings, etc. ?

Une gestion foncière et immobilière devant s'accompagner d'une gestion des sols

Le territoire est satisfait de la volonté du Groupe ADP de porter un projet d'aménagement d'ensemble de la plateforme visant à la « zéro imperméabilisation nette », à la neutralité hydrique et à la croissance de l'indice de biodiversité. Il s'agit là d'un enjeu majeur pour le territoire, urbanisé à 94%.

Cela va dans le sens des actions déjà menées par le passé : plus grand système de traitement des eaux pluviales (STEP) aéroportuaire européen, gestion des prairies aéroportuaires (500 ha) sans produits phytosanitaires depuis 2015.

Acteur volontaire, le Groupe ADP se devra de porter de hautes ambitions en matière d'infiltration des eaux pluviales, de réduction des îlots de chaleur, de revégétalisation de la plateforme et de constitution de réels îlots de fraîcheur naturels pour les passagers et les salariés.

Le territoire souhaite ainsi :

- Que tout projet consommateur d'espaces perméables fasse l'objet d'une compensation par la désimperméabilisation d'une surface équivalente et sa renaturation. Cette compensation doit être réalisée dans les mêmes délais, voire anticipée lorsque cela est possible.
- Que tout projet sur un espace imperméabilisé soit l'opportunité de recréer des espaces de pleine terre revégétalisés, à minima en respect de l'ambition portée par le PLUi.

- Que la « zéro imperméabilisation nette » et la neutralité hydrique passe avant tout par la pleine terre végétalisée et des noues infiltrantes que par des techniques alternatives de types toitures végétalisées, bassins de stockage, etc.
- Que soit expertisée la capacité du Groupe ADP d'infiltrer au-delà des pluies courantes (jusqu'à la pluie trentennale).

Ces orientations valent pour les projets de relocalisation des parkings, de production et de distribution d'énergie. Elles valent également pour les futurs projets immobiliers qui émergeront sur la plateforme. Le territoire reste en attente d'information à ce sujet.

Proposer un aménagement soucieux de la qualité de vie des voyageurs et salariés de la plateforme

Le projet Paris-Orly 2035 met l'accent sur les espaces reboisés et/ou préservés pour leur biodiversité.

Le territoire souhaiterait disposer de davantage d'information sur les projets de reboisement du Groupe ADP, les éléments figurant dans le dossier ne permettant pas de les localiser ni de les quantifier aisément.

Si ces projets de reboisement sont importants en matière de captation de carbone, de rafraîchissement de l'air et de biodiversité, ils n'apportent pas directement de plus-value pour les passagers et salariés de la plateforme. C'est pourquoi le territoire souhaite que le projet Paris-Orly 2035 soit l'opportunité de définir plusieurs espaces verts accessibles au public, lieu d'agrément et de convivialité qui font cruellement défaut aujourd'hui. Ces espaces devront être de bonne taille et potentiellement aménagés pour des usages de loisirs (ex : tables de pique-nique).

Ces espaces verts seront à inscrire dans un corridor écologique à créer avec le projet du SENIA, lui-même porteur de la création de 2 parcs ouverts au public et d'espaces extérieurs largement déminéralisés et végétalisés.



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

De la même manière, il convient que les projets immobiliers intègrent une offre de commerces et de services de proximité à destination des passagers et des salariés, afin d'en faire des lieux vivants.

Cette offre pourra également s'adresser aux habitants, afin d'inscrire l'aéroport dans la ville et de tisser des liens directs avec les quartiers environnants. Elle devra être définie en concertation avec les villes voisines pour établir des complémentarités avec l'offre commerciale existante.

Le projet de TCSP est en ce sens intéressant car il permettra non seulement aux passagers d'accéder aisément aux terminaux, aux salariés de rejoindre les sites d'activités les plus éloignés (Avernaises Orlytech, Othello et Orlyparc notamment), mais également de bénéficier de l'ensemble de l'offre de service de la plateforme. Il en va de même du déploiement du réseau cyclable et pour le prolongement du métro L14 jusqu'à Morangis pour les habitants essonnais.

Cette amélioration des déplacements, couplée à l'intégration des projets immobiliers de l'aéroport dans la ville, nécessitera de penser l'évolution du système viaire à une échelle plus large que la plateforme.

L'élargissement et la requalification en boulevard urbain de la rue Charles Tillon à Orly et Thiais est ici incontournable pour améliorer les conditions de déplacement est-ouest sur cet axe, partager l'espace public aujourd'hui dédié à 100% au trafic motorisé, et tisser des liens urbains avec le projet du SENIA (12 000 habitants attendus à terme), la gare RER C / L14 et la future gare TGV à Pont de Rungis. Il conviendra que le Groupe ADP prenne toute sa part à ce projet, situé aux franges de la zone industrielle nord.



Rue Charles Tillon Source EPT

Ce projet est indissociable de la requalification de la RD7 et de la création du barreau des Avernaises portés par le Département du Val-de-Marne, avec le carrefour du « Cockpit » au cœur de ce système.

Les espaces publics au sein de la plateforme devront être conçus de manière inclusive pour assurer une marchabilité confortable, non genrée et sécurisée pour tous les usagers (personnes handicapées, âgées, avec une valise ou une poussette...) mais aussi en favorisant la fraîcheur par une végétation adaptée.

Les bâtiments d'activité projetés par le Groupe ADP se devront, pour leur part, de répondre aux derniers standards de performance environnementale et énergétique : matériaux biosourcés, prise en compte du confort d'hiver et du confort d'été, toitures productives d'énergie, labels et certifications imposés aux opérateurs.

En cas de déconstruction de bâtiments ou de rénovation, le territoire compte sur la volonté du groupe ADP de s'engager dans une démarche de réemploi de matériaux de construction afin de contribuer à la préservation des ressources naturelles en diminuant le volume des déchets à l'image de ce qui se fait pour la réhabilitation des pistes.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



COMMUNE DE VILLENEUVE-LE-ROI (94)

Villeneuve-le-Roi compte 21 129 habitants (Insee, 2021). Plus d'un tiers de son territoire est occupé par l'aéroport de Paris-Orly. En raison de cette particularité, elle doit faire face à de fortes contraintes d'urbanisme (PEB) sur 4/5^{ème} de sa surface. La ville est donc principalement touchée par les nuisances générées par la plateforme, aussi bien en termes de bruit que de pollution de l'air.

UN PROJET INSUFFISANT FACE AUX ENJEUX SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX

L'aéroport de Paris-Orly est la plateforme d'Europe la plus enclavée dans un tissu urbain très dense, préexistant. Du fait de cette spécificité, **l'aéroport génère un certain nombre de nuisances sonores et environnementales.** Pour cette raison, son exploitation est réglementée, avec l'instauration d'un couvre-feu depuis 1968, et par le plafonnement de son trafic à 200 000 mouvements annuels (arrêté du 6 oct. 1994). Face à l'urgence climatique, la communauté scientifique ne cesse d'alerter sur **l'impact du secteur aérien sur les émissions de gaz à effet de serre.** Elle demande la limitation du trafic aérien pour minimiser la pollution de l'air et les nuisances sonores, seule mesure efficace pour réduire ces émissions avant 2030 selon l'ADEME. A cela, il faut rajouter **les effets sur la santé des populations riveraines** (risques accrus de maladies

cardiovasculaires, troubles psychiques et psychologiques, troubles de l'attention et du sommeil, perte de 36 mois de vie en bonne santé par habitant). Le coût sanitaire et social de l'aéroport est par ailleurs estimé à 1,6 milliard d'euros par an.

Le problème persistant, notamment en période nocturne, l'actuel Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport d'Orly a fixé l'objectif de réduire de 6 décibels les nuisances sonores entre 22 heures et 6 heures.

La commune estime que tout projet d'aménagement de la plateforme ne peut être réalisé sans prendre en considération ces éléments majeurs.

Villeneuve-le-Roi rappelle enfin la **nécessité d'entretenir un dialogue avec les territoires et les riverains**, à chaque étape de conception d'un tel projet, comme formulé par le Groupe ADP dans le cadre de ce projet Paris-Orly 2035.

CONTACT

Commune de Villeneuve-le-Roi,

Adresse : Hôtel de Ville, place de la vieille église, 94290 Villeneuve-le-Roi,

Contact : 01 49 61 42 42.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



UN PROJET INSUFFISANT FACE AUX ENJEUX SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

La commune constate un certain nombre d'approximations quant aux projets présentés par ADP (imprécisions dans les cartes reproduites dans le dossier de concertation, manque de données sur l'étude d'impact menée par ADP, manque de documents relatifs à l'étude acoustique, manque de perspectives détaillées avant/après-projet).

La commune estime **que l'essentiel du projet présenté repose sur des éléments extérieurs aux actions du Groupe, tels que l'arrivée de nouveaux transports en commun.** Le groupe s'appuie essentiellement sur le cadre réglementaire qui lui est fixé, sans pour autant afficher une vision plus ambitieuse pour faire de l'aéroport de Paris-Orly un exemple mondial de plateforme véritablement éco-responsable, tournée vers l'avenir et les territoires limitrophes.

L'accent est mis sur l'éco-responsabilité et le respect de l'environnement, sans pour autant que soit établi un programme qui puisse réellement y répondre. **En ce sens, la commune note une tendance au greenwashing.**

Le projet affiche des actions concrètes peu ambitieuses dans une perspective à 11 ans, en décalage avec l'ampleur de l'urgence climatique et sanitaire. La commune émet un **avis défavorable quant à l'augmentation du trafic aérien annoncée par ADP**, passant ainsi

de 205 600 mouvements annuels (selon les chiffres de 2023) à environ 232 000. Soit une augmentation de 13%.

Par ailleurs, **l'arrivée d'un nombre plus important de passagers laisse présager une dégradation de la qualité de vie des riverains**, mais également de la qualité de l'air, avec le risque d'un nombre croissant d'avions gros-porteurs, et la saturation des axes de circulation (transports en commun, voies routières) empruntés au quotidien par les Villeneuvois, que les nouveaux services annoncés dans le projet Paris-Orly 2035 ne pourront pas réguler. A ce titre, le développement des activités liées à l'aéroport (hôtels, campus industriels, etc.) est une forte source d'inquiétude.

De surcroît, ces divers points interrogent très vivement quant à la réalisation des objectifs communiqués par le groupe ADP, notamment sur les objectifs à atteindre en termes de nuisances sonores. **L'objectif principal de réduction de 6dB du bruit en période nocturne ne pourra pas être atteint sans extension du couvre-feu.**

La commune estime enfin que ce **projet d'aménagement doit être réalisé en pleine concertation avec les villes limitrophes**, afin d'assurer une véritable amélioration de la qualité de

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



vie dans cette zone particulièrement touchée par l'aérien.

Selon le principe du pollueur-payeur tel que défini dans l'article L110-1 du Code de l'Environnement, les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur. Dans cette logique, il semble tout à fait légitime qu'ADP défende activement et mette en place des mesures à la hauteur des enjeux sanitaires et environnementaux, notamment pour le bien-être des riverains.

Pour toutes ces raisons, la Ville demande, dans le cadre du projet Paris-Orly 2035 :

- **Le respect des 200 000 mouvements**, en conformité avec l'arrêté du 6 octobre 1994,
- **Le respect et l'extension du couvre-feu**, seule mesure se rapprochant de l'objectif fixé par le PPBE de réduction de 6 décibels du bruit entre 22 heures et 6 heures, repris par le Groupe ADP dans le cadre du présent projet (scénario C de l'Etude d'impact selon l'approche équilibrée),
- **La limitation à 8% du trafic annuel des avions gros-porteurs**, plus polluants et plus bruyants,
- **L'aboutissement du projet de la Grusie**, en partenariat avec la Métropole du Grand Paris,
- **La requalification des terrains appartenant à ADP**, situés à Villeneuve-le-Roi, actuellement à l'état de friches, en espaces

naturels ou agricoles, et en accord avec la collectivité,

- L'engagement de la part d'ADP de ne pas installer de parcs de stationnement ni de bâtiments industriels ou hôteliers sur la collectivité. Celle-ci n'ayant pas vocation à être territoire-servant de la plateforme.
- La mise en œuvre d'une législation portant sur l'interdiction de l'installation de parcs de stationnement sauvages, facteurs de nuisances dans les secteurs pavillonnaires,
- La révision de la réglementation du système de traitement des eaux pluviales, afin d'éviter tout versement dans l'Orge, et l'adoption du principe du « Zéro Rejet » (gestion des eaux pluviales à la parcelle par leur infiltration à 100%),
- **Le rallongement de la piste 3**, qui permettrait de diminuer les nuisances sonores, et qui ne figure pas dans le projet Paris-Orly 2035,
- Le respect des engagements pris en termes de concertation et de dialogue avec les riverains et communes limitrophes.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

Les transports en commun

La Ville constate que les projets évoqués dans cet axe reposent essentiellement sur le déploiement de nouvelles lignes de métro, mis en œuvre par des organismes extérieurs à ADP.

Si elle se réjouit de l'arrivée de la ligne 14, reliée directement par le bus 482 avec le centre-ville, la commune estime que l'amélioration du réseau avait pour **seule priorité d'aboutir à une meilleure desserte de l'aéroport, au détriment des territoires riverains.**

Au regard de l'augmentation du trafic aérien annoncé et du nombre de passagers, les propositions annoncées par le groupe (évolution du parc automobile, meilleure desserte des transports en commun) sont loin d'être suffisantes.

Diminuer l'empreinte carbone par la limitation du trafic aérien

La décarbonation des mobilités liées à l'aéroport est un enjeu majeur de la décennie, afin de réduire l'empreinte environnementale de la plateforme, notamment ses émissions carbone.

La commune déplore le manque d'actions concrètes et efficaces pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. **Outre les émissions au sol, ADP doit prendre en considération les aéronefs, cœur de l'activité de la**

plateforme, et principale cause de pollution sonore et atmosphérique.

En effet, comme le souligne le projet actuel du Plan de Prévention dans l'Atmosphère (PPA) d'Ile-de-France, **« les émissions des plateformes aéroportuaires proviennent pour 88 % des mouvements des avions »**. La commune rappelle également que le bilan des émissions polluantes en Ile-de-France, établi par Airparif en octobre 2022, faisait état d'une augmentation de la pollution aux oxydes d'azote émis par le trafic aérien des trois aéroports majeurs d'Ile-de-France de plus 18% entre 2005 et 2019. Le secteur aérien est ainsi le deuxième pollueur aux oxydes d'azote d'Ile-de-France, et le seul qui soit en hausse.

La part croissante des compagnies low-cost sur la plateforme, notamment avec le départ d'Air France, devient un facteur aggravant.

Selon l'étude « Above the clouds: European aviation emissions in 2023 » de l'ONG Transport & Environment, parue le 19 avril 2024, « les compagnies aériennes low-cost polluent plus que jamais auparavant, selon les dernières données sur les émissions ». Les compagnies low-cost effectuent des rotations jusqu'à 8 vols dans la journée, vers des destinations intra-européennes ou méditerranéennes. Des programmations difficilement soutenables, avec des dépassements du couvre-feu effectués au détriment des riverains, et plus globalement de l'environnement.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

La Ville demande ainsi le respect des 200 000 mouvements annuels, tel que fixé par l'arrêté du 6 octobre 1994, afin de limiter l'ampleur de la pollution de l'air. Sans quoi, la politique de décarbonation de Paris-Orly 2035 sera inefficace face à l'ampleur des enjeux.



La nécessaire limitation des avions gros-porteurs

La Ville exprime son inquiétude face à l'augmentation du nombre de passagers, couplée à la « **hausse progressive de l'emport** ».

Face à ces 5 millions de passagers supplémentaires, la Ville exprime également sa crainte quant au risque de l'utilisation accrue des avions gros-porteurs, qui génèrent déjà à eux seuls plus de 25% des nuisances sonores.

La Ville demande qu'ADP impose une **limitation de ces aéronefs à 8% du trafic aérien sur la plateforme Paris-Orly.**

L'inquiétante saturation croissante des axes de circulation

La Ville partage le constat de la **saturation des axes de circulation.** Les riverains en subissent les conséquences au quotidien, dans l'ensemble de leurs activités (travail, loisirs, domicile). Cet

impact se ressent d'autant plus en période estivale en raison de la hausse de l'activité de la plateforme, au détriment des habitants qui voient leur quotidien encore plus dégradé. Ce phénomène participe activement à l'augmentation de la pollution de l'air en cette période de l'année, déjà croissante en raison de la hausse des mouvements aériens.

Une vigilance accrue face aux parcs de stationnement illégaux

Ce premier axe évoque également la création de parcs de stationnement. La Ville demande des précisions quant à ces nouveaux aménagements, facteurs de nuisances : emplacements exacts, superficies, capacité d'accueils, nombre d'étages, etc.

La Ville rappelle son refus quant à l'installation de telles structures sur le territoire de la commune.

En raison de l'accroissement du nombre de passagers, la commune exprime sa crainte quant à la propagation de parkings sauvages en plein cœur de quartiers résidentiels et pavillonnaires, tels que le Frais Rosset, en raison de leur proximité avec l'aéroport. Ces parcs entraînent dégradations, incivilités, et de fortes nuisances pour les habitants, tout en faisant concurrence aux structures d'ADP. En complément des actions qu'elle mène elle-même pour combattre ce fléau, la commune demande **qu'une coopération soit réellement établie avec ADP, en lien avec les autorités, afin d'éviter ce type d'installation, causée par la présence de la plateforme aéroportuaire.**

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



CAHIER
D'ACTEUR

L'objectif serait ainsi d'aboutir à une législation relative à l'interdiction de ces parcs de stationnement discount sauvages.

La Ville a également constaté une hausse du stationnement anarchique. Ne souhaitant pas payer les parkings ou se garer sur les déposes-minutes pour déposer, attendre ou récupérer leurs proches, un certain nombre d'automobilistes stationnent, moteurs allumés, le long des axes de circulation, des ronds-points, et au niveau des entrées de ville. Une nuisance supplémentaire pour les riverains. L'accroissement des passagers augmentera le risque de ce type de phénomène.

De toute évidence, la limitation du nombre de passagers est une nécessité afin d'éviter l'artificialisation des sols et l'augmentation des nuisances.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN RÉPONDANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE.

Dans ce deuxième axe, le groupe ADP revient principalement sur l'utilisation des énergies renouvelables, de ses projets actuels (pompes à chaleur sur géothermie existante, doublement de l'alimentation électrique très haute tension, électrification des postes avion au contact) et futurs (création d'un hub énergie au bénéfice de l'aéroport et du territoire, le développement de l'électrification des usages avec bornes électriques et installations photovoltaïques).

Diversifier les sources d'énergie et développer la part du renouvelable est une volonté commune. Instaurer une collaboration avec les villes et les riverains est indispensable pour développer les méthodes de demain qui profiteront à l'ensemble du territoire.

La compensation carbone ne sera efficace qu'avec la limitation du trafic aérien

Le Groupe ADP affiche sa volonté de préserver la biodiversité, avec une attention particulière sur la trame bleue et verte. Un projet de reboisement aux abords de l'aéroport est notamment annoncé. 900 arbres, par exemple, devraient être plantés afin d'améliorer l'indice de biodiversité de la plateforme et contribuer à la captation carbone. Dans son souhait de redonner une place importante à la nature dans un cadre aussi urbanisé, la Ville comprend la volonté de compensation carbone et approuve « la création de partenariats avec les collectivités avoisinantes afin de

favoriser les continuités écologiques grâce à des corridors de biodiversité préservant les déplacements de la faune, la renaturation de zones artificialisées, la valorisation de l'eau ».

Elle tient cependant à mettre en perspective une tribune de l'ONU, « les compensations carbone ne nous sauveront pas », et les conclusions du rapport du GIEC. Ces deux institutions démontrent que les environnements naturels sont incapables d'absorber toutes les émissions émises. Les spécialistes pointent également un **décalage temporel entre le moment de l'émission - quand le voyageur prend son vol - et le temps nécessaire pour que les forêts tout juste plantées absorbent réellement ce carbone.** C'est l'une des raisons qui poussent les scientifiques à demander la limitation du trafic aérien avant 2030. Une mesure par ailleurs reprise dans le rapport « Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien » de l'ADEME.



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



En outre, cette volonté de renaturation est loin d'être suffisante compte tenu de l'impact du secteur aérien, et plus particulièrement de l'aéroport de Paris-Orly dans cette zone urbaine aussi dense qui l'entoure.

En ce sens, et comme indiqué dans l'axe 1, **la Ville rappelle sa demande de respecter le seuil de 200 000 mouvements annuels**, seule mesure qui répondra aux exigences affichées par ADP pour participer à la décarbonation de son secteur d'activités.

Réviser la gestion des eaux pluviales

La Ville prend acte de l'engagement d'ADP au sujet de la gestion des eaux pluviales, en s'appuyant sur le cadre réglementaire et un système interne performant.

L'aéroport Paris-Orly est autorisé à rejeter ces eaux dans l'Orge, à environ 200 mètres de la Seine. Cela crée des débordements dans les quartiers de la ville, des risques de contamination. Surtout, l'environnement naturel s'en retrouve dégradé.

La Ville demande que le Groupe ADP dépasse le simple cadre réglementaire en mettant en place une solution qui puisse stopper durablement et définitivement ces risques majeurs pour la santé des riverains et la qualité des cours d'eau.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROPORT.

Face à l'augmentation des mouvements annuels et des passagers, ADP propose « la création d'une nouvelle jetée pour accéder directement aux avions sans créer de poste avion supplémentaire », « une hospitalité renforcée pour les personnes en situation de handicap », et « l'optimisation de l'aménagement aéronautique pour anticiper les évolutions de matériel et favoriser la décarbonation ». La Ville s'alarme de l'insuffisance des mesures prises face à l'enjeu sanitaire.

Le respect des 200 000 mouvements annuels



Dans le dossier de concertation, ADP fait état d'une « évolution du trafic modérée à l'horizon 2035 ». Il s'agit en réalité d'une augmentation du trafic. Celui-ci atteindra le seuil de 2018, soit environ 230 000 mouvements, bien au-delà du trafic actuel et des **limites fixées par l'arrêté du 6 octobre 1994 (200 000 mouvements par an)** « pour

protéger les riverains contre les nuisances sonores ».

Cette augmentation sera effective dès 2026 et sera constante jusqu'en 2035. Aucune précision n'est véritablement donnée après l'horizon 2035.

Il est également indiqué qu'« à nombre de mouvements stables, la composition du trafic (International/Schengen/Domestique) varie d'ici 2035 avec une part de mouvements internationaux en augmentation (compensée par une baisse de la part des vols domestiques). La Ville exprime à nouveau son inquiétude quant à **l'utilisation croissante des avions gros-porteurs, et du low-cost**, comme indiqué précédemment.

Ces prévisions s'inscrivent **en totale contradiction avec les engagements pris par ADP** pour faire de Paris-Orly un aéroport « résolument tourné vers la décarbonation, la biodiversité et l'innovation verte ».

L'accompagnement des passagers : un nécessaire retour au contact humain

La Ville prend acte de la création d'une nouvelle jetée pour accéder directement aux avions sans créer de poste avion supplémentaire. La commune estime que **tout nouveau projet de construction serait en effet dommageable**.

En définitive, la Ville préférerait un « accompagnement des riverains ».

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Elle estime également nécessaire le renforcement de l'hospitalité pour les personnes en situation de handicap. Au-delà de l'aménagement de l'aéroport, c'est aussi l'accompagnement humain qui doit être privilégié.

L'hospitalité globale doit également tenir compte de la qualité d'accueil des passagers. Depuis plusieurs années, la Ville constate une lente et inexorable suppression de postes (hôtes d'accueil, enregistrement des bagages, etc.), au profit de la machine et de bornes automatiques. Les clients se retrouvent ainsi sans véritable contact humain. Un phénomène regrettable qui ne fait que dégrader l'hospitalité du deuxième aéroport de France.

Depuis 2010, **le personnel d'ADP ne cesse de s'effriter, passant de 3000 à 2000 en 2020**. Un phénomène qui a débuté antérieurement à la crise sanitaire liée au Covid-19.

L'insuffisance du renouvellement des flottes et du bio-carburant pour réduire les émissions de gaz à effet de serre

La commune constate que la réduction des effets de gaz à effet de serre repose peu sur les actions directes du projet de Paris-Orly, plutôt suiveur que précurseur.

Selon le rapport de l'ADEME, « élaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien », le renouvellement des flottes et l'usage de nouveaux carburants sont des processus lents, qui n'auront d'effets que sur le long terme. La modération du trafic aérien est le seul scénario permettant le plus de minimiser la pollution de l'air et les nuisances

sonores. L'ADEME précise à ce titre que **« le levier de la réduction absolue ou relative du trafic est le levier associé aux plus grands bénéfices environnementaux dans le cadre de la transition bas carbone du secteur aérien »**.

A cela, il faut rajouter la situation actuelle des constructeurs, qui enregistrent des records de commandes mais peinent à livrer les avions, avec un allongement des délais. La crise que traverse Boeing vient également directement impacter le renouvellement des flottes et le calendrier prévu. A ce titre, les hypothèses envisagées par le cabinet CGX dans le cadre de l'Étude d'impact selon l'approche Équilibrée du PPBE de l'aéroport d'Orly ne sont pas atteignables.

Ainsi, malgré toutes les dispositions prises par ADP, les objectifs de décarbonation ne pourront donc être atteints si le renouvellement des aéronefs et l'usage de bio-carburants n'est pas couplée à une limitation du trafic aérien, comme indiqué précédemment.

La nécessité de l'extension du couvre-feu pour réduire les nuisances sonores

La Ville conteste fermement l'impact positif « significatif » du projet d'ADP sur les nuisances sonores. Les études d'impact présentées dans le dossier de concertation sont incomplètes et imprécises. A ce titre, la Ville tient à rappeler le manque de stations de mesure relatives au bruit et à la qualité de l'air sur la plateforme. En nombre insuffisant, elles ne sont pas non plus positionnées en fonction du vent dominant. Un déploiement de balises tout autour de la plateforme, de façon

10

PARIS-ORLY 2035

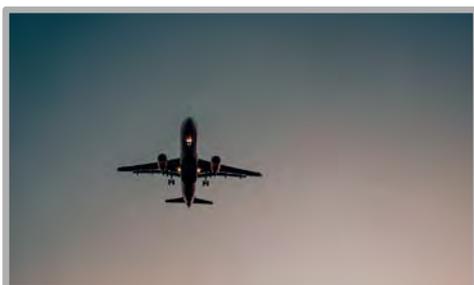
CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



circulaire, permettrait de mieux prendre en compte la pollution, le bruit, et de pouvoir coupler ces données. Celles-ci doivent par ailleurs être en libre accès pour les riverains.

La commune demande à ADP de se rapprocher auprès des observatoires indépendants tels que Bruitparif.

Selon les données de ce laboratoire francilien, le remplacement très hypothétique de tous les aéronefs par des A 320 Neo, les plus performants sur le marché actuel, ne permettra d'atteindre qu'une diminution du bruit de 3 décibels. Ce niveau reste très éloigné de l'objectif de réduction de 6 décibels en période nocturne, fixé par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), et repris par ADP lui-même dans ce projet à horizon 2035.



Dans ce cadre, la Ville rappelle à nouveau qu'il est urgent de mettre en œuvre des solutions à court terme pour diminuer les nuisances sonores, bien avant 2035. Le bruit des avions a notamment un impact sur l'état de santé perçu, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Il est facteur de troubles psychiques et psychologiques, d'apprentissage et de

l'attention. Il favorise la perte de productivité. La mortalité est également plus élevée par maladie cardiovasculaire (Etude DEBATS, Université G. Eiffel / Acnusa). Au total, les habitants perdent jusqu'à **36 mois de vie en bonne santé** (Bruitparif/OMS), et le **coût sanitaire et social du bruit de l'aéroport représente 1,6 milliard d'euros par an** (Bruitparif).

La Ville demande qu'ADP se prononce favorablement au rallongement du couvre-feu pour se rapprocher des huit heures de sommeil consécutif, tel que préconisé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Cette extension est envisagée dans le cadre de l'Etude d'Impact de l'Approche Equilibrée (scénario C). Selon les études menées par Bruitparif, cette mesure est la seule permettant de se rapprocher de l'objectif de réduction de 6 décibels durant la période 22 heures – 6 heures. Cette mesure entrerait en conformité avec le PPBE de la Métropole du Grand Paris voté à l'unanimité des 131 communes membres, mais également des préconisations de l'ACNUSA et de l'ADEME. Cette extension est par ailleurs économiquement soutenable par le secteur aérien, puisque cela ne concerne que six avions par jour, tous déplacés dans la journée. Elle diminuerait enfin le coût sanitaire et social du bruit de l'aéroport de 315 millions d'euros (données Bruitparif).

ADP respecterait ainsi le souhait d'une grande majorité d'associations, élus et riverains de l'aéroport. Fin avril, cette mesure était soutenue **par plus de 220 élus** (députés, sénateurs, représentants de départements et de la Région Ile-de-France, Président de la

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Métropole du Grand Paris) et membres de la société civile, dans une lettre commune adressée au Gouvernement. Environ **2000 Villeneuvois se sont prononcés** pour cette extension.

L'allongement de la piste 3, une nécessité pour la qualité de vie des riverains

La Ville prend acte de l'annonce d'ADP : « pas de poste avion supplémentaire, ni d'allongement de piste, et un accueil passagers amélioré par rapport à la situation sans projet ».

La Ville rappelle que le rallongement de la piste 3 fait partie des propositions des riverains et des associations depuis de longues années, afin que les avions puissent survoler les populations à des niveaux plus élevés. Elle demande ainsi une étude afin de mesurer le bénéfice sonore de ce rallongement sur les populations.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 4 : DÉPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE EN COMPLÉMENTARITÉ DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN.

La Ville estime nécessaire la concertation avec les collectivités limitrophes pour tout projet immobilier, vœu également souligné par ADP.

A ce stade de la concertation, des incertitudes et des imprécisions persistent quant aux projets annoncés. La Ville demande à ADP d'être informée à chaque nouvelle étape.

Un accroissement d'activité sur la plateforme... pour quels bénéfices ?

La Ville constate la distinction entre réserves foncières périphériques et centrales, et la volonté de développer « une offre tournée vers les territoires riverains, définie en lien avec eux, [devant] permettre de renforcer l'intégration de l'aéroport dans le tissu métropolitain ».

Selon le dossier de concertation, il est essentiellement question de la création de campus industriels sur les grandes parcelles, d'hôtels industriels sur les parcelles de taille plus petite, de bâtiments hybrides mixant tertiaire et plateaux techniques d'activité.

Saturation et dégradation des axes routiers, accumulation des nuisances sonores (avions, automobiles, camions, bus...), artificialisation des sols, bétonnisation..., la Ville alerte des **impacts néfastes sur la qualité de vie des riverains que pourraient engendrer ces projets immobiliers.**

A nouveau, la Ville estime cet accroissement d'activité contraire à

la volonté du groupe de préserver l'environnement et la biodiversité. Elle entre en totale contradiction avec l'objectif de réduction de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols, tel qu'indiqué à de nombreuses reprises par ADP.

La Ville s'interroge également des réelles retombées économiques sur son territoire, compte-tenu de la diminution du nombre d'emplois concernés par la plateforme.

Selon les données fournies par ADP, seuls 121 « habitations salariés » sont comptabilisées, actuellement, à Villeneuve-le-Roi. Soit la moitié par rapport aux années 2010.

Selon la Contribution économique et sociale de l'aéroport d'Orly présentée lors de la Commission Consultative de l'Environnement du 9 février 2024, la plateforme comptabiliserait 25 000 emplois (ETP) à travers l'ensemble des activités présentes sur le site aéroportuaire. Soit une diminution de 3 000 emplois par rapport à 2016. L'étude évoque le chiffre de 48 000 emplois franciliens en 2022, loin des 68 900 de 2016.

Au regard de ces chiffres, **le facteur emploi ne peut plus être la raison-prétexte pour mener des projets de construction au détriment de la santé** des riverains et de leur cadre de vie. A ce titre, la Ville demande qu'ADP fournisse de plus

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

amples précisions quant à la répartition des salariés par activité et par commune autour de Paris-Orly.

Quid des parcelles villeneuvoises appartenant à ADP ?



La commune rappelle l'existence de terrains et pavillons dans le quartier du Frais-Rosset appartenant au groupe ADP. Il est regrettable qu'ils ne soient pas intégrés au projet Paris-Orly 2035. La Ville demande plus de précisions quant aux pistes de requalification envisagées par ADP sur ces terrains. Ces parcelles, à l'état de friches depuis plusieurs années, causent un certain nombre de désagréments pour des riverains. Des bloc-stops ont dû être installés par la municipalité afin de limiter les squats. A cela, se rajoutent les jardins partagés, malheureusement peu entretenus, et des pavillons murés ou détuilés.

La Ville se tient prête à engager à un vaste programme de requalification. **Des espaces naturels, boisés et/ou agricoles pourraient être envisagés.**

Projet de la Grusie avec la Métropole du Grand Paris

La Ville prend acte de l'intégration du projet de la Grusie dans le projet Paris-Orly 2035.

Ce projet, en lien avec la Métropole du Grand Paris, a pour objectif de revaloriser ce secteur de la ville, notamment des friches.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR



Mobility Partner est une société implantée à 14 kilomètres d'Orly proposant un service de mobilité partagée de véhicules électriques, fabriqués en France ou en Europe.

Notre solution répond la problématique du réchauffement climatique et à la nécessité d'émettre moins de gaz à effet de serre lors de nos déplacements. Nos véhicules sont légers et adaptés aux trajets du quotidien.

/ UN SERVICE DE MOBILITÉ INNOVANT ET PERMETTANT LA DÉCARBONATION DES TRAJETS VERS ORLY ET AU DÉPART D'ORLY /

Les trajets en voiture individuelle et en taxi représentent près des 2/3 des trajets à destination ou au départ d'Orly. Mobility Partner propose des services de mobilité partagée adaptés aux petits trajets.

Le fonctionnement est simple : nous mettons à disposition des véhicules pour qu'il soient utilisés par groupes de 5 ou 6 personnes.

Nous regroupons les personnes dont les besoins de déplacements se complètent et nous sélectionnons le véhicule adapté.

Nos véhicules sont bien plus légers que les voitures individuelles, consomment moins d'électricité, moins de matériaux. Ils sont également simples à entretenir.

Notre service de mobilité partagée permet également de partager les coûts et est donc bien plus accessible qu'une location longue durée classique.

Ce service permettrait au projet Paris-Orly 2035 de proposer une alternative à l'utilisation de la voiture individuelle pour se rendre à l'aéroport ou pour en partir. C'est une solution pour réduire l'impact carbone des trajets en voiture. Enfin, c'est une solution pour proposer un nouveau mode de transport, complémentaire aux transports en commun, un véritable système intégré de transports.

De plus, Paris-Orly a l'opportunité de faire appel à une entreprise locale, dynamique et innovante pour participer à l'objectif de décarbonation.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



/
Jean-Marie Madoré
/

Nom acteur : Mobility Partner
Adresse : 23 rue Alexis Duparchy 91600 Savigny sur Orge
Téléphone : 0640300590
Mail : jean-marie.madore@mobilitypartner.fr

/
**UN SERVICE DE MOBILITÉ INNOVANT ET PERMETTANT LA
 DÉCARBONATION DES TRAJETS VERS ORLY ET AU DÉPART
 D'ORLY**
 /

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

Contexte de prise de conscience environnementale

Le projet de Paris-Orly 2035 illustre la nécessité de réduire notre impact sur l'environnement, contenir le réchauffement climatique et ainsi faire en sorte que notre planète soit préservée.

Afin d'atteindre les objectifs européens de décarbonation, nos déplacements doivent être optimisés, ainsi que notre consommation d'énergie. Cela signifie que nos habitudes vont être bouleversées. Plus vite nous adapterons nos façons de nous déplacer, plus il sera facile de le faire. En conséquence, les services proposés aux voyageurs notamment, vont se développer. Nous pouvons penser à un service de mobilité intégré (MaaS) sujet faisant l'objet d'études lancées

par le Cerema auxquelles Mobility Partner a participé.

Si nous voulons limiter l'usage de la voiture, celle-ci doit être intégrée au projet. Ne pas la prendre en compte serait oublier une maillon de la chaîne des solutions.

Enfin, en région parisienne particulièrement, les transports sont directement liés à l'immobilier. Comment optimiser les trajets entre le domicile et le travail ? Comment optimiser les trajets entre le domicile et les lieux d'activité économique ?

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

La refonte des accès à la plateforme pour garantir un accès à tous aux transports collectifs

La mobilité deviendra, d'après les experts, intermodale. Elle ne doit oublier personne, la dimension inclusive peut devenir le gain de cette nouvelle mobilité.

Mobility Partner propose des services de mobilité partagée et citoyenne. Il favorise les rapports humains par la création de petites communautés d'utilisateurs. Il a aussi été imaginé pour s'articuler autour des besoins des personnes âgées et des personnes qui ne disposent pas du permis de conduire.

La mise en cohérence des modalités de rabattement

Mobility Partner propose des services permettant de compléter les autres offres de mobilité de transports en commun (ligne 18 et 14) ou de Paris-Orly by cycle.

Nos véhicules sont disponibles tous les jours 24h/24.

Nos véhicules bénéficient d'une empreinte au sol très faible. La Microlino par exemple (fig. 1) que nous proposons, pèse 500kgs dispose d'une autonomie de 170kms et utilise 1/3 d'une place de stationnement standard et peut se recharger sur une prise domestique classique en 3 heures. Il est inutile d'installer des bornes de recharge gourmandes en matériaux et complexes à mettre en oeuvre. Ce véhicule peut transporter 2 personnes ainsi qu'une grosse valise, une petite valise et un sac à dos. Elle serait parfaite pour transporter des salariés de Paris-Orly, des entreprises

attendant ou des clients de l'aéroport.

La Microlino pourrait bénéficier de places de stationnement dédiées équipées de prise de recharge, notamment au sein des parcs de stationnement qui seront créés au nord et au sud de la plateforme.



Fig. 1 La Microlino

Le déploiement du partage de ce svéhicules permettrait de participer à la décongestion des routes et de faire mentir les projections à l'horizon 2035 prévoyant une aggravation de la saturation des accès.

La création d'un Transport collectif en site propre (TCSP)

Notre service peut aussi être imaginé comme un vecteur de développement de l'usage des transports collectifs. Nos services pourront être intégrés à l'offre de transports publics pour une expérience nouvelle de mobilité.

Nous pensons chez Mobility Partner que ces véhicules doivent donner envie de se déplacer. Nos véhicules se distinguent des véhicules type SUV par leur parfaite adéquation aux besoins de déplacements du quotidien.



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE • LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ

CABINET DU MAIRE
Tél : 01 45 60 18 00

Réf : SD/FL n° 77 / 24
cabinetmaire@ville-chevilly-larue.fr

Le 23 mai 2024

Madame Justine COUTARD
Directrice de l'Aéroport d'Orly Groupe ADP
Orly 4 - Bâtiment 400 Module S0
CS 90055
94396 Orly Aéroport Cedex

OBJET : Consultation relative au projet « Paris Orly 2035 »

Madame la Directrice,

Dans le cadre de la concertation Paris-Orly 2035, je souhaite par le présent courrier vous faire tout d'abord part de l'intérêt que je porte à ce projet d'aménagement stratégique pour notre territoire et notre commune de Chevilly-Larue.

Je me réjouis de constater que le Groupe ADP prend pleinement sa part pour agir en faveur de la décarbonation du territoire. Je me tiens toujours mobilisée et vigilante quant aux enjeux aériens de la plateforme, liés notamment aux compagnies usagères et aux nuisances générées par l'activité. Je veux néanmoins souligner l'importance et l'effet levier que constitue l'action d'un acteur aussi majeur du territoire, de par le foncier qu'il occupe et le nombre d'emplois qu'il génère. Je souhaite donc vous témoigner l'estime que je porte à ce projet qui œuvre pour la réduction de l'empreinte carbone de votre activité.

Je veux également porter à votre attention des remarques concernant des éléments structurants du projet que vous soumettez à consultation.

Le projet d'aménagement Paris-Orly 2035 inscrit la décarbonation des modes de transports au sein et pour l'accès à la plateforme aéroportuaire. Pour ce faire, le document prévoit notamment l'encouragement du report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs. Votre stratégie s'appuie principalement sur la suppression des parkings jouxtant l'aéroport et du « dépose minute » parallèlement à un accroissement de l'offre de transports collectifs (Ligne 14, 18, TGV, TCSP...) et à l'implantation de parcs de stationnement en amont de la plateforme.

HÔTEL DE VILLE

88 avenue du Général de Gaulle • 94669 Chevilly-Larue Cedex • Tél : 01 45 60 18 00 • ville-chevilly-larue.fr

Je partage la nécessité de la réduction des émissions carbone et de la gestion du trafic liés aux flux de véhicules. Cependant, la proximité de notre commune à la plateforme conduit actuellement les chevillais à se rendre par voiture à l'aéroport. Le report modal vers les transports collectifs, et notamment par la ligne 14, ne serait effectif que si le tarif imposé par IDFM n'était pas aussi rédhibitoire. Par mesure de justice pour les habitants des communes proches de l'Aéroport d'Orly, il est essentiel d'obtenir un tarif spécifique, tel qu'actuellement appliqué autour de l'Aéroport Roissy Charles de Gaulle par exemple. Dans le même sens, le maintien de l'OrlyVal comme ligne de desserte locale et à un tarif de droit commun est un enjeu majeur pour les habitants et pour la décarbonation des modes de transports aux alentours de l'aéroport. De même, le prolongement de la ligne 14 vers Morangis permettrait de réduire la congestion du trafic routier, notamment sous la plateforme. Enfin, à ma connaissance, il n'est fait aucune mention dans votre projet du tarif ou de l'éventuelle gratuité des navettes permettant de rallier l'aéroport depuis les parcs de stationnements que vous projetez de créer.

Aussi, il me paraît essentiel que les projets visant à réduire l'impact de la voiture aux abords de la plateforme s'accompagnent de mesures permettant de ne pas sanctionner les habitants des communes voisines de l'Aéroport d'Orly. Il serait donc opportun que le Groupe ADP appuie la demande des élus locaux concernant les points évoqués ci-avant, notamment pour une tarification spécifique de la ligne 14 et qu'il inscrive dès maintenant la gratuité des navettes dans le projet Paris Orly 2035.

D'autres part, je me réjouis de voir figurer dans le document le projet d'usine de méthanisation en cours d'étude avec la RIVED, que j'ai l'honneur de présider, et la SEMMARIS. La conception de ce projet à haute valeur écologique est le fruit d'un travail partenarial entre les acteurs économiques du territoire et les collectivités. Je veux souligner le caractère vertueux de cet écosystème industriel en lien avec les acteurs publics pour le développement des énergies bas carbone. La mise à disposition de navettes pour les employés en horaires décalés du MIN et de l'aéroport est également une mesure importante pour le report modal et l'amélioration des conditions de travail.

Ce partenariat renforce ma conviction de l'intérêt d'une stratégie commune entre les acteurs économiques majeurs du territoire et les élus locaux sur certains sujets, notamment la désimperméabilisation des sols sur les fonciers maîtrisés par le MIN et le Groupe ADP. Je me tiens disposée à continuer d'œuvrer en ce sens à vos côtés.

Je vous prie de croire, Madame la Directrice, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Stéphanie DAUMIN
Maire de Chevilly-Larue



DÉPARTEMENT
DE L'ESSONNE



Ville d'Athis-Mons

ARRONDISSEMENT
DE PALAISEAU

N°CM2024-033
MOTION

Le nombre de Conseillers
Municipaux en exercice
est de 39
Le Maire d'ATHIS-
MONS certifie que la
convocation et le compte
rendu de la présente
délibération ont été
affichés à la Mairie
conformément aux articles
L2121-10 et L2121-25 du
CGCT

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
COMMUNE D'ATHIS-MONS

EXTRAIT DU REGISTRE
DES
DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du mercredi 03 avril 2024

L'an DEUX MIL VINGT QUATRE, LE 03 AVRIL
à 19 heures 03

Le Conseil Municipal de la Commune d'ATHIS-MONS, légalement
convoqué, s'est réuni à l'Espace René L'HELGUEN, sous la
Présidence de Monsieur Jean-Jacques GROUSSEAU, Maire
d'Athis-Mons,

PRÉSENTS :

M. GROUSSEAU, M. SAC, Mme HEBBADJ, M. CONAN, Mme
MATTIVI, M. MIR, Mme LINEK, M.LALOUCI, M.RIBERO, M.
GÜNDÜZ (jusqu'au point CM2024-017), M. CHAMBRY, M. ELBILIA,
M. ABDESSELAM, Mme MOREAU, Mme AÏT TAYEB (jusqu'au point
CM2024-022), M. DELAVEAU, Mme DUSSON-DUTHOIT, M.
LEBON, Mme SOW, Mme BOUVIER, Mme LUBILU MULAMBA,
Mme LAMOUR, M. TAMIN, Mme MOKHTARI, Mme ARTIGAUD,
M. PETETIN, M. NEAU, M. DUMAINE, M. TOUCHON, Mme AÏM.
Formant la majorité des membres en exercice

ABSENTS EXCUSES ET REPRESENTÉS :

M. GÜNDÜZ	qui donne pouvoir à	M. TAMIN (à partir du point CM2024-018)
Mme BEAUDOIN Mme AIT TAYEB	qui donne pouvoir à qui donne pouvoir à	M. SAC M.ABDESSELAM (à partir du point CM2024-023) Mme HEBBADJ
M. DE SOUSA ANTUNES	qui donne pouvoir à	Mme MOREAU
M. OGER	qui donne pouvoir à	Mme RIBERO
Mme VERNADE	qui donne pouvoir à	Mme BOUVIER
M. TOUIZA	qui donne pouvoir à	M.LALOUCI
M.TAHARI	qui donne pouvoir à	
Mme SILVA DE SOUSA	qui donne pouvoir à	Mme ARTIGAUD
Mme DURAND	qui donne pouvoir à	Mme AÏM

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux formé auprès du Maire dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal Administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification, ou dans un délai de deux mois à compter de la réponse du Maire si un recours gracieux a été introduit. Ce recours contentieux peut être formulé par voie dématérialisée via l'application « télérecours citoyens » (accessible à partir du site www.telerecours.fr).

Accusé de réception en préfecture
le 03/04/2024 à 10h03 - en vertu de
l'article R122-10 du Code de
Procédure Administrative

ABSENT NON REPRESENTÉ :**M. FINEL****SECRETARE DE SEANCE : M. CHAMBRY****OBJET : MOTION DE LA MAJORITÉ MUNICIPALE CONCERNANT LA CONCERTATION INITIÉE PAR AÉROPORT DE PARIS (ADP) SUR LE SUJET « PARIS-ORLY 2035 ».**

Le groupe Aéroports de Paris (ADP) a annoncé le mercredi 21 février dernier le lancement d'une concertation publique pour un projet d'aménagement de l'aéroport d'Orly, « Paris-Orly 2035 ». Cette concertation, non obligatoire, se déroule depuis le 26 février jusqu'au 26 mai et vise à recueillir l'avis de l'ensemble des parties prenantes, compagnies aériennes, autorités publiques, élus, riverains, professionnels et associations sur la projection de l'aéroport, de ses infrastructures, de la réduction de ses impacts, et de son intégration dans le territoire.

Selon le groupe ADP, « Paris-Orly 2035 » tend vers la transformation du modèle aéroportuaire, prenant acte de la modération de la croissance du trafic tout en cherchant à créer les conditions d'un développement soutenable, autour de 4 axes :

- AXE 1 - La décarbonation et la décongestion des accès à la plateforme, avec une priorité donnée aux transports collectifs et aux mobilités douces.
- AXE 2 - Le développement de la production d'énergies bas carbone dans le cadre d'un projet d'écologie industrielle et territoriale (et la promotion/ densification d'un réservoir de biodiversité).
- AXE 3 - Une meilleure qualité de service offerte aux passagers et aux compagnies par un meilleur dimensionnement de la zone d'embarquement et un dispositif plus efficace côté piste, sans création de postes avion supplémentaires.
- AXE 4 - Le renforcement de l'intégration de l'aéroport dans le tissu métropolitain, par le déploiement d'une offre immobilière résolument inscrite dans l'économie sud-francilienne.

AXE 1 FAVORISER LES MOBILITÉS DÉCARBONÉES ET GARANTIR LA FLUIDITÉ DES ACCÈS LE RENFORCEMENT MASSIF DE L'OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS COLLECTIFS À L'HORIZON 2030

Avec l'arrivée de la ligne 14 en 2024, de la ligne 18 à échéance 2027, la mise en service en 2024 d'une gare routière d'intérêt national en 2024, et de quatre lignes du futur réseau de cars express entre 2026 et 2028, Paris-Orly devient un pôle d'échange multimodal. Le prolongement du tramway T7 vers la gare de Juvisy sur Orge (1^{ère} gare d'Île de France en termes de nombre de voyageur/jour hors Paris) facilitera également cette desserte de la plateforme aéroportuaire en transports en commun et décarbonés, à la fois pour les voyageurs du quotidien, et à la fois pour les usagers des compagnies aériennes de l'aéroport.

2

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux formé auprès du Maire dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal Administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification, ou dans un délai de deux mois à compter de la réponse du Maire si un recours gracieux a été introduit. Ce recours contentieux peut être formulé par voie dématérialisée via l'application « télérecours citoyens » (accessible à partir du site www.telerecours.fr).

Accusé de réception en préfecture
Département de l'Yveline - 78000
Date de réception en préfecture : 10/04/2024

stationnement dans une zone à vocation d'activité et de loisirs, avec une entrée/sortie sur la N7, empruntée par 70 000 véhicules/jour, serait de nature à venir congestionner le trafic plus encore.

Concernant le parc de stationnement identifié N°2 sur la carte, la ville d'Athis-Mons émet un avis favorable sur cette vaste zone déjà artificialisée et qui aujourd'hui n'accueille que très peu d'activité. La ville souhaite néanmoins que des aménagements de l'avenue Bernard Lathière accompagnent la réalisation potentielle de ce futur parc de stationnement. (Aménagements de voirie et calage de feux en conséquence du trafic et permettant d'accueillir les navettes de liaison...)

La réalisation du contournement de l'aéroport d'Orly et le réaménagement complet du carrefour D118/N7 paraissent être indispensables pour faciliter l'accès à un parc de stationnement d'envergure.

Enfin, certains quartiers de la ville souffrent d'ores et déjà de stationnements abusifs liés à la plateforme aéroportuaire, situés à proximité directe d'Orly ou des transports en commun qui y conduisent. La réalisation de parkings illégaux, souvent en pleine zone pavillonnaire, sont également une résultante de la proximité avec Orly. Afin d'enrayer ces phénomènes, la ville d'Athis-Mons souhaite que la tarification du parc de stationnement, ainsi que des navettes permettant d'accéder à la plateforme, puisse se faire au plus juste, afin d'inciter les usagers à utiliser ce parc plutôt que les espaces publics de la ville ou les parkings illégaux qui s'y installent.

La création de parcs de stationnements peut avoir un impact positif à Athis-Mons en offrant une concurrence saine aux développeurs de parkings dits « sauvages » en cœur pavillonnaire. Encore est il nécessaire que cette offre soit compétitive en comparaison aux tarifs proposés par ces entités.

Aussi, nous demandons la gratuité de la navette proposée par Aéroports de Paris en périphérie ; cela implique que l'Etat et les services déconcentrés puissent offrir aux territoires des dispositions légales efficaces permettant d'endiguer les développements de plateformes de stationnement de taille réduite dans les zones pavillonnaires.

Ces éléments conditionneront toute autorisation d'aménagement délivrés par la Ville d'Athis-Mons.

Enfin, concernant l'accessibilité, « Paris-Orly 2035 » intègre dans son projet un réseau maillé de modes doux (vélo notamment). La ville d'Athis-Mons est favorable à ce principe et aux mobilités actives et décarbonées. Elle rappelle que le plan vélo de la plateforme devra nécessairement être connectée au plan vélo de la ville d'Athis-Mons voté en conseil municipal le 3 avril 2024.

4
La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux formé auprès du Maire dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal Administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification, ou dans un délai de deux mois à compter de la réponse du Maire si un recours gracieux a été introduit. Ce recours contentieux peut être formulé par voie dématérialisée via l'application « télérecours citoyens » (accessible à partir du site www.telerecours.fr).

Accusé de réception en préfecture
091219100278-20240403-CM2024-033-DE
Date de réception préfecture : 10/04/2024

AXE 2 DÉVELOPPER LES ÉNERGIES BAS CARBONE EN LIEN AVEC LES BESOINS DU TERRITOIRE

Paris-Orly 2035 vise à faire de l'aéroport un producteur d'énergies décarbonées, à la fois pour répondre aux objectifs 2050, et à la fois pour répondre aux besoins de la plateforme aéroportuaire.

La mise en place de ce « hub énergies » s'articule autour de quatre objectifs principaux :

- La production d'énergie (électricité, chaleur ou froid)
- L'optimisation des rendements des installations de production d'énergie existantes
- Le stockage et la distribution d'énergie au bénéfice des consommateurs de la plateforme et des riverains ;
- La décarbonation des opérations du groupe et de ses partenaires



1- L'étude d'implantation d'une usine de liquéfaction d'hydrogène :

À ce stade, le Groupe ADP a réservé des emprises foncières sur la plateforme Paris-Orly afin d'étudier l'opportunité et la faisabilité technique de l'installation à moyen-long terme. L'hydrogène gazeux (GH2) y serait alors soit produit hors site (import d'hydrogène sous forme gazeuse par pipeline et stockage sur site), ou production et stockage sur site.

5

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux formé auprès du Maire dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification, ou dans un délai de deux mois à compter de la réponse du Maire si un recours gracieux a été introduit. Ce recours contentieux peut être formulé par voie dématérialisée via l'application « télérecours citoyens » (accessible à partir du site www.telerecours.fr)

Accusé de réception en préfecture
le 27/02/2024 à 14h03
Département des Yvelines
Mairie d'ATHIS-MONS

Les emprises réservées apparaissent sur la carte au sud de la plateforme aéroportuaire, sur le territoire d'Athis-Mons. Cette partie du projet de développement des énergies bas carbone ne fera pas partie des priorités du groupe ADP, qui étudie encore son opportunité. Si elle sera soumise à autorisation environnementale puis à enquête publique, la ville d'Athis-Mons tient d'ores et déjà à soulever les enjeux d'insertion paysagère, et la notion de risque pour les populations, d'une installation industrielle sur son territoire.

2- L'augmentation des capacités géothermiques avec un second puits et de nouvelles pompes à chaleur :

Depuis 2011, la plateforme Paris-Orly est équipée d'un système de chauffage par géothermie. Le projet Paris-Orly 2035 intègre l'étude et la réalisation d'un second puits de géothermie au sud-ouest de la plateforme.

La ville d'Athis-Mons est favorable à la production de chaleur par géothermie. En effet elle permet d'éviter le rejet de CO2 dans l'atmosphère, et fait partie de la catégorie des énergies renouvelables (EnR). Aujourd'hui la ville ne bénéficie pas de puits de géothermie sur son territoire. Dans le cadre du projet Orly 2035, la ville d'Athis-Mons souhaite pouvoir profiter de cette nouvelle offre. La géothermie étant principalement utilisée pour alimenter des zones d'habitats denses, et ce second puit étant imaginé au sud-ouest de la plateforme, la connexion avec le réseau de chaleur du quartier plateau/Noyer Renard présenterait une opportunité pour la ville et ses habitants.

La ville d'Athis-Mons manifeste à travers cette contribution sa volonté de pouvoir utiliser la chaleur produite par cette nouvelle source écologique de production.

3- La création d'une centrale de méthanisation pour Paris-Orly

Paris-Orly 2035 prévoit la création d'une centrale de méthanisation, procédé qui permet de valoriser les déchets organiques pour produire de l'énergie. Le groupe ADP envisage à court terme une valorisation jusqu'à 400 tonnes/an de déchets alimentaires, et 6 000 tonnes de déchets verts, issus du M.I.N de Rungis et de l'entretien des prairies de la plateforme aéroportuaire.

La ville d'Athis-Mons rappelle que le bilan carbone de telles installations peuvent varier selon le type d'unités et de modèles développés. Elle sera vigilante quant aux nuisances, olfactives notamment, qu'une unité de méthanisation peut produire pour les riverains.

4- Le choix d'une alimentation solaire photovoltaïque

Dans la continuité de ses actions déjà engagées, le Groupe ADP va mener une étude de faisabilité pour développer le solaire photovoltaïque sur son foncier, notamment sur les parkings

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux formé auprès du Maire dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal Administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification, ou dans un délai de deux mois à compter de la réponse du Maire si un recours gracieux a été introduit. Ce recours contentieux peut être formulé par voie dématérialisée via l'application « télérecours citoyens » (accessible à partir du site www.1616recours.fr)

Accusé de réception en préfecture
 091-000000000-2024-10-04-00000-DE
 Date de réception préfecture : 10/04/2024

ainsi que différents bâtiments de la plateforme. Dans la production d'énergie, le solaire photovoltaïque paraît représenter la solution la plus simple à mettre en œuvre à court terme.

Là encore, la ville d'Athis-Mons est favorable à la production d'électricité décarbonée. Comme indiqué à plusieurs reprises sur le document cadre de la concertation ADP 2035 se veut ambitieux pour évoluer vers un aéroport plus durable, mais aussi respectueux et mieux connecté aux territoires.

L'aéroport Paris-Orly est l'un des plus urbanisés d'Europe, il s'inscrit dans un tissu dense d'une soixantaine de communes regroupant plus de 500 000 habitants. A Athis-Mons les emprises aéroportuaires représentent environ ¼ du territoire communal, avec parfois des enclaves dans la ville.

C'est notamment le cas en bordure du parc d'activité TIVANO, où une parcelle de 5.13 ha est mitoyenne aux habitations. Afin de pouvoir allier les ambitions portées par Paris-Orly 2035 et la préservation du cadre de vie des habitants situés à proximité de cette emprise, la ville d'Athis-Mons serait favorable à l'étude d'implantation d'un champ de panneaux photovoltaïques. Les possibilités de raccordement à proximité du site ainsi que des documents d'urbanisme favorables (PLu, SCOT et PCAEM) sont des atouts, malgré une surface relativement faible.



5- Une biodiversité aéroportuaire sanctuarisée et connectée aux trames verte et bleue du territoire

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux formé auprès du Maire dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal Administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification, ou dans un délai de deux mois à compter de la réponse du Maire si un recours gracieux a été introduit. Ce recours contentieux peut être formulé par voie dématérialisée via l'application « télérecours citoyens » (accessible à partir du site www.telerecours.fr).

Accusé de réception en préfecture
0124 186276 20240405 6120240101
Date de dépôt au Tribunal Administratif de Versailles : 05/04/2024

Le projet Paris-Orly 2035 sanctuarise l'engagement de dédier un tiers des surfaces de l'emprise aéroportuaire à la biodiversité. Sur la création de partenariats avec les collectivités avoisinantes afin de favoriser les continuités écologiques, la ville d'Athis-Mons est favorable à un travail partenarial avec le groupe ADP sur ce sujet.

AXE 3 AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE DE L'AÉROPORT

La ville se félicite que Paris-Orly 2035 ne prévoit pas de création de capacité avion supplémentaire ni de nouvelle piste. En effet, les impacts environnementaux du trafic aérien vont au-delà de la gêne sonore, avec des conséquences directes sur la santé. Il est alors nécessaire de travailler, pour Paris-Orly 2035, à une limitation de l'exposition aux nuisances sonores et environnementales des populations vivant à proximité immédiate de la plateforme aéroportuaire.

Pour cela, toutes les pistes de réduction de bruit doivent être étudiées avec l'ensemble des partenaires concernés. A court terme, des objectifs significatifs en matière de réduction de bruit doivent faire l'objet d'engagement au travers des procédures d'approche revues et de restrictions règlementaires pour les avions les plus bruyants.

A moyen terme, le renouvellement des flottes et des technologies, notamment décarbonées, par les compagnies est nécessaire afin de permettre de bénéficier des dernières améliorations technologiques et environnementales.

Le scénario qui doit être recherché doit être la résultante du meilleur rapport entre la limitation des nuisances aériennes, le plus faible impact socio-économique pour une desserte domestique et internationale de qualité à partir de Paris-Orly, et les objectifs Paris-Orly 2035 qui tendent à améliorer la qualité de service offerte aux passagers et aux compagnies aériennes, et donc à l'attractivité économique de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

AXE 4 DÉVELOPPER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE TOURNÉE VERS LES TERRITOIRES

La feuille de route stratégique immobilière 2023-2030 du Groupe ADP est tournée vers trois objectifs :

- Poursuivre une démarche immobilière de sobriété foncière, aussi bien de conception construction, que d'exploitation ;
- Accompagner les trois types de clients du Groupe ADP : écosystème aéroportuaire, acteurs économiques des territoires, et collaborateurs ;
- Assumer un positionnement en double regard tourné, d'une part, vers l'intérieur de la plateforme de Paris-Orly et son activité aéronautique, et d'autre part, vers l'extérieur de la plateforme, c'est-à-dire résolument tourné vers les territoires ;

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux formé auprès du Maire dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal Administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification, ou dans un délai de deux mois à compter de la réponse du Maire si un recours gracieux a été introduit. Ce recours contentieux peut être formulé par voie dématérialisée via l'application « télérecours citoyens » (accessible à partir du site www.telerecours.fr).

Accusé de réception en préfecture
Département des Yvelines
Date de réception en préfecture : 10/04/2024

Pour la ville d'Athis-Mons, les sites potentiellement identifiés concernent les points suivants identifiés sur la carte :

- N°2. Parc d'activités PME/PMI Othello
- N°3. Secteur Orlyparc - Potentiel de requalification du site existant
- N°5. Secteur Tivano - Programmation économique à définir

Une piste d'évolution du secteur N°5 est d'ores et déjà proposée par la ville d'Athis-Mons dans l'axe 2, point 4 de la présente contribution. Quant au secteur N°3, il est lui-même évoqué dans le cadre de la présente concertation par le groupe ADP dans son axe 1.

En complément, et compte-tenu de la dynamique portée par le groupe ADP en vue du développement de nouvelles zones d'activités, il nous paraît important de rappeler les enjeux d'insertion urbaine, paysagère et environnementale qu'induisent de tels projets sur les zones de vie, situées en proximité.

Il est à noter également qu'au-delà des enjeux purement urbains, se pose par ailleurs la question de l'emploi et de la capacité de ces futurs pôles économiques à se positionner en « générateurs d'emplois qualifiés » au profit notamment des habitants du secteur et / ou du territoire.

Enfin, ces zones étant situées à proximité immédiate des lieux de vie des habitants de notre ville, la nature des activités susceptibles de s'implanter ne devront pas venir détériorer le cadre de vie des habitants de notre ville.

La Ville d'Athis-Mons est favorable au projet d'implantation d'activités économiques, créateur d'emplois sur le secteur dit « Othello » sous ces réserves (insertion paysagère, exemplarité environnementale, impacts sur la circulation). Ce projet devra être présenté par le porteur de projet à la population.

Le Conseil Municipal,

Après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres :

APPROUVE cette motion.

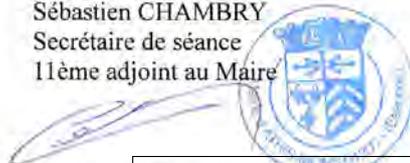
Fait en séance, les jour, mois et an que dessus et ont signé au registre tous les membres présents.

Pour Extrait Conforme,
ATHIS-MONS, le 03 avril 2024

Jean-Jacques GROUSSEAU
Maire d'Athis-Mons



Sébastien CHAMBRY
Secrétaire de séance
11ème adjoint au Maire



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux formé auprès du Maire dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification. Un recours contentieux peut également être introduit au Tribunal Administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification, ou dans un délai de deux mois à compter de la réponse du Maire si un recours gracieux a été introduit. Ce recours contentieux peut être formulé par voie dématérialisée via l'application « télerecours citoyens » (accessible à partir du site www.telerecours.fr).

Accusé de réception en préfecture
N° 2024-04000-01
Date de dépôt au Tribunal Administratif de Versailles : 04/04/2024



DATA/CIPAT

Les Présidents

Monsieur Augustin DE ROMANET
Président directeur général d'ADP
Aéroports de Paris S.A.
1 rue de France
93290 TREMBLAY EN FRANCE

Évry-Courcouronnes et Créteil, le 23 MAI 2024

Monsieur le Président-directeur général,

Aéroport de Paris a entrepris l'élaboration d'un projet d'aménagement intitulé « *Paris-Orly 2035* ». Aussi, nous vous informons que les Départements de l'Essonne et du Val-de-Marne souhaitent conjointement apporter leur contribution à ce document prospectif.

Il s'agit en effet d'une démarche de concertation volontaire lancée le 26 février 2024 avec l'ensemble des parties prenantes : compagnies aériennes, autorités publiques, élus, riverains, professionnels et associations, sur les meilleures solutions à étudier pour atteindre une « *ambition de transition environnementale et d'hospitalité* ». Cette concertation doit s'achever le 26 mai 2024.

Le projet Paris-Orly 2035 participe d'une stratégie visant à mettre en place un nouveau modèle aéroportuaire prenant acte de la modération de la croissance du trafic, tout en cherchant à créer les conditions d'un développement soutenable et innovant. Ce projet Paris-Orly 2035, bâti autour de quatre axes d'aménagement, donne la priorité des accès aux transports collectifs et aux mobilités douces et décarbonées. Il doit également permettre la constitution d'un « *hub énergie* », le développement des énergies bas carbone et vise à améliorer la qualité de service de l'aérogare, ainsi que l'intégration de l'aéroport au tissu métropolitain (développement de l'offre immobilière).

Les Départements de l'Essonne et du Val-de-Marne soutiennent le « *Grand Orly* » en tant que porte d'entrée nationale et internationale du sud francilien et en tant que pôle économique majeur, vecteur et créateur d'emplois directs et indirects. Ils demandent la prise en compte des objectifs des rencontres d'Orly et du projet partenarial d'aménagement « *Grand Orly* », signé en 2020, qui a pour ambition de donner un nouvel élan au développement de ce pôle et d'améliorer son accessibilité, en particulier pour les habitants de ces deux départements, tout en assurant la réduction des nuisances sonores et la santé des riverains.

Aussi, nous saluons l'initiative de cette consultation, et souhaitons vous faire part des principaux éléments, portés et soutenus par le Département de l'Essonne et le Département du Val-de-Marne, qui mériteraient d'être pris en compte ou rappelés dans le cadre de ce document stratégique.

Affaire suivie par : Miguel Figueiredo - DATA/CIPAT - Département de l'Essonne - Tél : 01.60.91.31.92

Hôtel du Département
Boulevard de France
91012 ÉVRY-COURCOURONNES CEDEX

Tél. : 0160919191
essonne.fr



Le courrier doit être adressé à
Monsieur le Président
du Conseil départemental

- 2 -

I. Mobilités

Cet axe était notamment abordé, décliné en résolutions, dans le cadre des rencontres d'Orly de mars et avril 2019 : « *un pôle ancré dans son territoire et connecté à la métropole* » (faciliter l'accès du pôle à l'échelle régionale et locale, développer les mobilités soutenables, etc.).

Projet de TCSP au sein de la plateforme d'Orly

Le projet d'aménagement Paris-Orly 2035 prévoit la mise en service d'un transport collectif en site propre (TCSP) interne pour l'accessibilité du dernier kilomètre. Celui-ci devrait assurer la desserte de l'ensemble des points d'intérêt de la plateforme aéroportuaire.

À ce sujet, nous souhaitons que puissent être étudiées les interactions possibles de ce futur TCSP avec les infrastructures existantes et ce en articulation avec les modes actifs, afin de faciliter l'accès des habitants des Départements de l'Essonne et du Val-de-Marne à la plateforme, et notamment au pôle gare ligne 14 / ligne 18.

Nous souhaitons également qu'une attention particulière soit portée à l'accueil au sein de ce TCSP des personnes en situation de handicap ou des personnes âgées. Nous demandons ainsi à ce que l'enregistrement des bagages placés en soute puisse être réalisé au niveau des parkings périphériques, avant d'accéder à ce futur TSCP.

En outre, le Département de l'Essonne est fortement engagé dans la réalisation de projets visant à décongestionner le réseau routier au sud de la plateforme. Aussi l'impact des futurs parcs de stationnement devra être étudié et partagé afin de garantir qu'ils n'induiront pas de charge supplémentaire sur un secteur déjà sous contrainte.

Nécessité d'une réflexion à une échelle « multipolaire »

Les Départements de l'Essonne et du Val-de-Marne encouragent un développement du « *Grand Orly* » qui s'appuie sur la multipolarité que constitue l'ensemble Massy-Atlantis, en lien avec Saclay, Orly et Evry.

Extension des lignes 14 et 18 du Grand Paris Express

Les Départements de l'Essonne et du Val-de-Marne soutiennent le positionnement d'une gare à Morangis sur la ligne 14 du Grand Paris Express.

Ils demandent, par ailleurs, le prolongement de la future ligne 18 du Grand Paris Express vers l'Est, au-delà de la gare RER de Montgeron-Crosne, jusqu'à Boissy-Saint-Léger RER.

Pérennisation et renforcement d'Orlyval

Les Départements de l'Essonne et du Val-de-Marne demandent à ce que le métro automatique Orlyval soit pérennisé et renforcé entre l'aéroport d'Orly et Antony RER. Nous soutenons ainsi le maintien de l'infrastructure, y compris après l'arrivée du métro sur la plateforme, notamment en étudiant la mise en place de desserte locale (secteur Antony, Wissous, Rungis).

Projet de Gare TGV qui doit prendre en compte la gare TGV de Massy

Les Départements de l'Essonne et du Val-de-Marne soutiennent la création d'une gare TGV à Pont de Rungis Rungis-Aéroport d'Orly. Cependant, cette création devra s'accompagner de précautions pour que la gare TGV de Massy ne soit pas affaiblie.

En outre, les deux Départements souhaitent conditionner explicitement l'ouverture de la future gare TGV de Rungis-Orly à un schéma de desserte préservant la desserte actuelle de Massy-TGV et confortant le lien Orly-Massy par la ligne 18 pour l'axe Atlantique.

- 3 -

Projet de prolongement de la voie des Avernaises

Le Département du Val-de-Marne s'est engagé pour assurer la réalisation du prolongement de la voie des Avernaises, dite « barreau des Avernaises », qui est un projet identifié dans le cadre du projet partenarial d'aménagement (PPA) du « Grand Orly », afin de contribuer à la décongestion des accès routiers à la plateforme aéroportuaire. Le Département du Val-de-Marne assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet attendu, notamment par la Ville de Rungis et Aéroport de Paris, et le Département de l'Essonne assurera la gestion ultérieure de la voie.

Projet de contournement sud d'Orly

Le Département de l'Essonne porte le projet de contournement sud de l'aéroport d'Orly – déviation de Paray-Vieille-Poste, itinéraire est-ouest.

II. Développement économique / emploi

Cet axe était notamment abordé, décliné en résolutions, dans le cadre des rencontres d'Orly de mars et avril 2019 : « *un pôle attractif, support du développement local* » (favoriser en priorité l'accès des populations riveraines aux emplois du pôle, proposer des conditions de vie attractive aux salariés du pôle, etc.).

Le « Grand Orly » doit devenir un pôle industriel d'excellence

Le PPA « Grand Orly », signé le 28 janvier 2020, avait la volonté de porter un projet de développement et d'aménagement durable du Pôle Grand Orly. Il a été initié par l'Etat et signé par les deux Départements et les collectivités locales concernées, les établissements publics de coopération intercommunale, ainsi que différents établissements publics et privés (dont ADP).

Il s'avère que le pôle d'Orly concentre 25 000 emplois. 9 100 de ses employés habitent en Essonne et 4 200 dans le Val-de-Marne. Les métiers gravitent, pour partie, autour d'activités économiques « *traditionnelles* » liées aux domaines de l'aéroportuaire, des services, de la logistique, de l'hôtellerie, de la restauration, etc. Mais l'activité économique concerne également des domaines diversifiés et à forte valeur ajoutée qui touchent aux métiers de l'industrie de pointe, aux domaines tertiaires, etc.). Air France Industrie constitue, à ce titre, un acteur majeur et historique de ce territoire stratégique.

Or, le PPA « Grand Orly » vise notamment à soutenir le développement de l'activité industrielle et productive sur le Pôle d'Orly (mobilisation du foncier, soutien aux investissements industriels, innovation immobilière, etc.).

L'objectif est par conséquent de conforter et de capitaliser sur la fonction industrielle du Pôle d'Orly, et d'accueillir de nouvelles activités associées autour de l'industrie 4.0 en particulier.

Le Département de l'Essonne promeut et encourage le développement d'une industrie dite du futur ou « *4.0* », autour de la plate-forme aéroportuaire. Il s'agit notamment de faire converger les univers virtuels, la conception numérique et la gestion (finance et marketing) avec les produits et objets du monde réel.

À titre de comparaison, si l'on observe l'autre grand pôle économique du Nord de l'Essonne que constitue le Plateau de Saclay, dédié principalement aux filières d'excellence ainsi qu'à la Recherche & Développement, l'ambition des deux Départements est qu'Orly devienne le pôle d'excellence industrielle du nord de l'Essonne et du sud du Val-de-Marne.

- 4 -

L'importance de l'accès aux emplois du pôle

Les projets développés dans le cadre du PPA prennent également en compte et soutiennent les actions déjà mises en place pour améliorer l'accès aux emplois du pôle par l'ensemble des catégories socio-professionnelles du « Grand Orly ».

Délocalisation des activités d'Air France

Par ailleurs, les Départements de l'Essonne et du Val-de-Marne sont vigilants envers la stratégie de la société Air France conduisant au départ de ses activités d'Orly. Le 20 novembre 2023, le Conseil départemental de l'Essonne a voté une motion visant à demander à la société Air France de revoir ce plan, et alerté les services de l'Etat, par l'intermédiaire du Ministère des Transports, sur les conséquences en matière d'aménagement du territoire d'une telle décision si elle se confirmait.

Les Départements de l'Essonne et du Val-de-Marne appellent à protéger les emplois qualifiés présents sur site, en travaillant avec les salariés et les acteurs du territoire à un plan de développement dédié à Orly, en soulignant les intérêts économiques et sociaux des deux départements, ainsi que le prolongement de la ligne 14 du métro et celui, à venir, de la ligne 18.

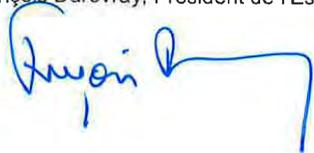
III. Environnement

Cet axe porte sur la réduction de la gêne sonore, la transition énergétique et de la qualité de l'air. Il était notamment abordé, décliné en résolutions, dans le cadre des rencontres d'Orly de mars et avril 2019, et nous souhaitons insister sur ce point. Cet axe sera traité de manière spécifique par nos deux départements dans le cadre de la consultation publique sur le projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation sur l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne).

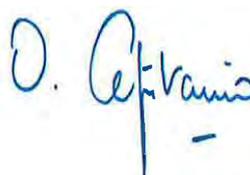
Nous vous prions de croire, Monsieur le Président-directeur général, à l'assurance de nos salutations distinguées.

Bien à tous

François Durovray, Président de l'Essonne



Olivier Capitanio, Président du Val-de-Marne



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



COMMUNE
D'ABLON-SUR-SEINE

CAHIER
D'ACTEUR

Ablon-sur-Seine est une commune de près de 6 000 habitants réputée pour la qualité et la tranquillité de son cadre de vie principalement pavillonnaire. Son tissu urbain est soumis à de nombreuses contraintes : zone inondable, sols argileux, canalisations souterraines dangereuses et surtout, les nuisances dues au bruit des avions de l'aéroport de Paris-Orly qui grèvent la valeur des terrains et qui impactent sensiblement la santé des habitants.

UN PROJET INSUFFISANT FACE AUX ENJEUX SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX

L'aéroport de Paris-Orly est la plateforme d'Europe la plus enclavée dans un tissu urbain très dense, préexistant. Du fait de cette spécificité, **l'aéroport génère un certain nombre de nuisances sonores et environnementales.** Pour cette raison, son exploitation est réglementée, avec l'instauration d'un couvre-feu depuis 1968, et par le plafonnement de son trafic à 200 000 mouvements annuels (arrêté du 6 oct. 1994).

Face à l'urgence climatique, la communauté scientifique ne cesse d'alerter sur **l'impact du secteur aérien sur les émissions de gaz à effet de serre.** Elle demande la limitation du trafic aérien pour minimiser la pollution de l'air et les nuisances sonores, seule mesure efficace pour réduire ces émissions avant 2030 selon l'ADEME. A cela, il faut rajouter **les effets sur la santé des populations riveraines** (risques de maladies cardiovasculaires, troubles psychiques et psychologiques,

troubles de l'attention et du sommeil, perte de 36 mois de vie en bonne santé). Le coût sanitaire et social de l'aéroport est par ailleurs estimé à 1,6 milliard d'euros par an. Le problème persistant, notamment en période nocturne, l'actuel Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport d'Orly a fixé l'objectif de réduire de 6 dB les nuisances sonores entre 22 heures et 6 heures. La commune estime que tout projet d'aménagement de la plateforme ne peut être réalisé sans prendre en considération ces éléments majeurs.

La Ville rappelle enfin la **nécessité d'entretenir un dialogue avec les territoires et les riverains**, à chaque étape de conception d'un tel projet, comme formulé par le Groupe ADP dans le cadre de ce projet Paris-Orly 2035.

CONTACT

ABLON-SUR-SEINE
16, rue du Maréchal Foch 94480 ABLON-SUR-SEINE
urbanisme@ville-ablonsurseine.fr / 01.49.61.33.56

1



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



UN PROJET INSUFFISANT FACE AUX ENJEUX SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

La commune constate un certain nombre d'approximations quant aux projets présentés par ADP (imprécisions dans les cartes reproduites dans le dossier de concertation, manque de données sur l'étude d'impact menée par ADP, manque de documents relatifs à l'étude acoustique, manque de perspectives détaillées avant/après-projet).

La commune estime **que l'essentiel du projet présenté repose sur des éléments extérieurs aux actions du Groupe, tels que l'arrivée de nouveaux transports en commun.** Le groupe s'appuie essentiellement sur le cadre réglementaire qui lui est fixé, sans pour autant afficher une vision plus ambitieuse pour faire de l'aéroport Paris-Orly un exemple mondial de plateforme véritablement éco-responsable, tournée vers l'avenir et les territoires limitrophes.

L'accent est mis sur l'éco-responsabilité et le respect de l'environnement, sans pour autant établir un programme qui puisse réellement y répondre. **En ce sens, la commune note une tendance au greenwashing.**

Le projet affiche des actions concrètes peu ambitieuses dans une perspective à 11 ans, en décalage avec l'ampleur de l'urgence climatique et sanitaire.

La commune émet un **avis défavorable quant à l'augmentation du trafic aérien annoncée par ADP**, passant ainsi de 205 600 mouvements annuels (chiffres de 2023) à environ 232 000. Soit une augmentation de 13%.

Par ailleurs, **l'arrivée d'un nombre plus importants de passagers laisse présager une dégradation de la qualité de vie des riverains**, mais également de la qualité de l'air, avec un nombre croissant d'avions gros-porteurs, et la saturation des axes de circulation (transports en commun, voies routières), que les nouveaux services annoncés dans le projet Paris-Orly 2035 ne pourront pas réguler. A ce titre, le développement des activités liées à l'aéroport (hôtels, campus industriels, etc.) est une forte source d'inquiétude.

De surcroît, ces divers points interrogent très vivement quant à la réalisation des objectifs communiqués par le groupe ADP, notamment sur les objectifs à atteindre en termes de nuisances sonores. **L'objectif principal de réduction de 6dB du bruit en période nocturne ne pourra pas être atteint sans extension du couvre-feu.**

La commune estime enfin que ce **projet d'aménagement doit être réalisé en pleine concertation avec les villes limitrophes**, afin d'assurer une

2



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

véritable amélioration de la qualité de vie dans cette zone particulièrement touchée par l'aérien.

Pour ces raisons, la Ville demande, dans le cadre du projet Paris-Orly 2035 :

- **Le respect des 200 000 mouvements**, en conformité avec l'arrêté du 6 octobre 1994,
- **Le respect et l'extension du couvre-feu**, seule mesure se rapprochant de l'objectif fixé par le PPBE de réduction de 6 décibels du bruit entre 23 heures et 6 heures, repris par le Groupe ADP dans le cadre du présent projet (scénario C de l'Etude d'impact selon l'approche équilibrée),
- **La limitation à 8% du trafic annuel des avions gros-porteurs**, plus polluants et plus bruyants,
- Une vigilance accrue quant à l'installation de parcs de stationnement sauvages,
- La révision de la réglementation du système de traitement des eaux pluviales, afin d'éviter tout versement dans l'Orge,
- **Le rallongement de la piste 3**, qui permettrait de diminuer les nuisances sonores, et qui ne figure pas dans le projet Paris-Orly 2035,
- Le respect des engagements pris en termes de concertation et de dialogue avec les riverains et communes limitrophes.



3

REÇU EN PREFECTURE
le 24/05/2024
Application agréée E-legalite.com

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

Les transports en commun

La Ville constate que les projets évoqués dans cet axe reposent essentiellement sur le déploiement de nouvelles lignes de métro, mis en œuvre par des organismes extérieurs à ADP.

L'amélioration du réseau a pour **seule priorité d'aboutir à une meilleure desserte de l'aéroport, au détriment des territoires riverains.**

Au regard de l'augmentation du trafic aérien annoncé, avec un retour du trafic de 2018, mais également de celle du nombre des passagers, les propositions annoncées par le groupe (évolution du parc automobile, meilleure desserte des transports en commun) sont loin d'être suffisantes.

Diminuer l'empreinte carbone par la limitation du trafic aérien

La décarbonation des mobilités liées à l'aéroport est un enjeu majeur de la décennie, afin de réduire l'empreinte environnementale de la plateforme, notamment ses émissions carbone.

La commune déplore le manque d'actions concrètes et efficaces pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. **Outre les émissions au sol, ADP doit prendre en considération les aéronefs, cœur de l'activité de la plateforme, et principale cause de pollution sonore et atmosphérique.**

En effet, comme le souligne le projet actuel du Plan de Prévention dans

l'Atmosphère (PPA) d'Ile-de-France, **les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur aérien sont causées à 88% par le décollage et l'atterrissage des aéronefs.** La commune rappelle également que le bilan des émissions polluantes en Ile-de-France, établi par Airparif en octobre 2022, faisait état d'une augmentation de la pollution aux oxydes d'azote émis par le trafic aérien des trois aéroports majeurs d'Ile-de-France de plus 18% entre 2005 et 2019. Le secteur aérien est ainsi le deuxième pollueur aux oxydes d'azote d'Ile-de-France, et le seul qui soit en hausse.

La part croissante des compagnies low-cost sur la plateforme, notamment avec le départ d'Air France, devient un facteur aggravant.

Selon l'étude « Above the clouds: European aviation emissions in 2023 » de l'ONG Transport & Environment, parue le 19 avril 2024, « les compagnies aériennes low-cost polluent plus que jamais auparavant, selon les dernières données sur les émissions ». Les compagnies low-cost effectuent des rotations jusqu'à 8 vols dans la journée, vers des destinations intra-européennes ou méditerranéennes. Des programmations difficilement soutenables, avec des dépassements du couvre-feu effectués au détriment des riverains, et plus globalement de l'environnement.

La Ville demande ainsi le respect des 200 000 mouvements annuels, tel que fixé par l'arrêté du 6 octobre 1994, afin de limiter l'ampleur de la pollution de l'air. Sans quoi, la politique de décarbonation de Paris-Orly 2035 sera

4



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



inefficace face à l'ampleur des enjeux.

La nécessaire limitation des avions gros-porteurs

La Ville exprime son inquiétude face à l'augmentation du nombre de passagers, couplée à la « **hausse progressive de l'emport** ».

Face à ces 5 millions de passagers supplémentaires, la Ville exprime également sa crainte quant au risque de l'utilisation accrue des avions gros-porteurs, qui génèrent déjà à eux seuls plus de 25% des nuisances sonores.

La Ville demande qu'ADP impose une **limitation de ces aéronefs à 8% du trafic aérien sur la plateforme Paris-Orly**.

L'inquiétante saturation croissante des axes de circulation

La Ville partage le constat d'une **saturation des axes de circulation**. Les riverains en subissent les conséquences au quotidien, dans chacune de leurs activités (travail, loisirs, domicile). Cet impact se ressent d'autant plus en période estivale en raison de la hausse de l'activité de la plateforme, au détriment des habitants qui voient leur quotidien dégradé. Ce phénomène participe activement à l'augmentation de la pollution de l'air en cette période de l'année, déjà croissante en raison de la hausse des mouvements aériens.

Empêcher la réalisation de nouveaux axes qui satureraient d'avantage le secteur

Le projet d'aménagement Paris-Orly 2035 doit exprimer son opposition au développement de nouveaux axes routiers qui contribueraient à saturer les abords de l'aéroport comme le projet de franchissement routier de la Seine entre Vigneux-sur-Seine et Athis-Mons. Ce raccordement du flux de circulation de la Route Nationale 6 presque directement sur l'un des principaux accès de l'aéroport est incompatible avec un désengorgement annoncé des routes d'accès à la plate-forme mais aussi aux alentours de l'aéroport.

Une vigilance accrue face aux parcs de stationnement illégaux

Ce premier axe évoque également la création de parcs de stationnement et dépose-minute, de la mise en service d'un transport collectif en site propre interne, et de l'intégration de la mobilité douce. La Ville demande des précisions quant à ces nouveaux aménagements, facteurs de nuisances : emplacements exacts, superficies, capacité d'accueils, nombre d'étages, etc.

5



09 DE 004 219400017 20240523 20240523 DE

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN RÉPONDANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE.

Dans ce deuxième axe, le groupe ADP revient principalement sur l'utilisation des énergies renouvelables, de ses projets actuels (pompes à chaleur sur géothermie existante, doublement de l'alimentation électrique très haute tension, électrification des postes avion au contact) et futurs (création d'un hub énergie au bénéfice de l'aéroport et du territoire, le développement de l'électrification des usages avec bornes électriques et installations photovoltaïques).

Diversifier les sources d'énergie et développer la part du renouvelable est une volonté commune. Instaurer une collaboration avec les villes et les riverains est indispensable pour développer les méthodes de demain qui profiteront à l'ensemble du territoire.

La compensation carbone ne sera efficace qu'avec la limitation du trafic aérien

Le Groupe ADP affiche sa volonté de préserver la biodiversité, avec une attention particulière sur la trame bleue et verte. Un projet de reboisement aux abords de l'aéroport est notamment annoncé. 900 arbres, par exemple, devraient être plantés afin d'améliorer l'indice de biodiversité de la plateforme et contribuer à la captation carbone. Dans son souhait de redonner une place importante à la nature dans un cadre aussi urbanisé, la commune d'Ablon comprend la volonté de compensation carbone et approuve « la création de partenariats avec les collectivités avoisinantes afin

de favoriser les continuités écologiques grâce à des corridors de biodiversité préservant les déplacements de la faune, la renaturation de zones artificialisées, la valorisation de l'eau ».

Elle tient cependant à mettre en perspective une tribune de l'ONU, « les compensations carbone ne nous sauveront pas », et les conclusions du rapport du GIEC. Ces deux institutions démontrent que les environnements naturels sont incapables d'absorber toutes les émissions émises. Les spécialistes pointent également un **décalage temporel entre le moment de l'émission - quand le voyageur prend son vol - et le temps nécessaire pour que les forêts tout juste plantées absorbent réellement ce carbone.**

C'est l'une des raisons qui poussent les scientifiques à demander la limitation du trafic aérien avant 2030. Une mesure par ailleurs reprise dans le rapport « Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien » de l'ADEME.

En outre, cette volonté de renaturation est loin d'être suffisante compte tenu de l'impact du secteur aérien, et plus particulièrement de l'aéroport de Paris-Orly dans une zone urbaine aussi dense.

En ce sens, et comme indiqué dans l'axe 1, **la Ville rappelle sa demande de respecter le seuil de 200 000 mouvements annuels**, seule mesure qui répondra aux exigences affichées par ADP de participer à la décarbonation de son secteur d'activités.

6



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Réviser la gestion des eaux pluviales

La Ville prend acte de l'engagement d'ADP en termes de gestion des eaux pluviales, en s'appuyant sur le cadre réglementaire et un système interne performant.

L'aéroport Paris-Orly est autorisé à rejeter ces eaux dans l'Orge, à environ 200 mètres de la Seine. Cela peut aggraver le risque d'inondation et le risque de contamination des eaux. Surtout, l'environnement naturel s'en retrouve dégradé.

La Ville demande que le Groupe ADP dépasse le simple cadre réglementaire en mettant en place une solution qui puisse stopper durablement et définitivement ces risques majeurs pour la santé des riverains et la qualité des cours d'eau.

Eviter la création de nouveaux risques technologiques pour les populations environnantes

Si la commune soutient le développement de nouveaux modes de production d'énergie plus vertueux, les populations alentour ne doivent pas subir de risques technologiques additionnels, ni par l'installation de nouveaux sites dangereux à proximité, ni par des systèmes de transports de matières dangereuses comme des canalisations souterraines. De plus, il convient de veiller à ce qu'aucune nuisance supplémentaire soit subie par les habitants, notamment sonores ou olfactives.

7



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROPORT.

Face à l'augmentation des mouvements annuels et des passagers, ADP propose « la création d'une nouvelle jetée pour accéder directement aux avions sans créer de poste avion supplémentaire », « une hospitalité renforcée pour les personnes en situation de handicap », et « l'optimisation de l'aménagement aéronautique pour anticiper les évolutions de matériel et favoriser la décarbonation ». La Ville s'alarme de l'insuffisance des mesures prises face à l'enjeu sanitaire qui se creuse.

Le respect des 200 000 mouvements annuels

Dans le dossier de concertation, ADP fait état d'une « évolution du trafic modérée à l'horizon 2035 ». Il s'agit en réalité d'une augmentation du trafic. Celui-ci atteindra le seuil de 2018, soit environ 230 000 mouvements, bien au-delà du trafic actuel et des **limites fixées par l'arrêté du 6 octobre 1994 (200 000 mouvements par an)** « pour protéger les riverains contre les nuisances sonores ».

Cette augmentation sera effective dès 2026 et sera constante jusqu'en 2035. Aucune précision n'est véritablement donnée après l'horizon 2035.

Il est également indiqué qu'« à nombre de mouvements stables, la composition du trafic (International/Schengen/Domestique) varie d'ici 2035 avec une part de mouvements internationaux en augmentation (compensée par une baisse de la part des vols domestiques). La Ville exprime à

nouveau son inquiétude quant à **l'utilisation croissante des avions gros-porteurs**, comme indiqué précédemment.

Ces prévisions s'inscrivent **en totale contradiction avec les engagements pris par ADP** pour faire de Paris-Orly un aéroport « résolument tourné vers la décarbonation, la biodiversité et l'innovation verte ».

L'accompagnement des passagers : un nécessaire retour au contact humain

Si elle juge cette solution incompatible face à la menace sanitaire et environnementale liée à l'augmentation du trafic, la Ville prend acte de la création d'une nouvelle jetée pour accéder directement aux avions sans créer de poste avion supplémentaire. La commune estime que **tout nouveau projet de construction serait en effet dommageable**.

En définitive, la Ville préférerait un « accompagnement des riverains ».

Elle estime également nécessaire le renforcement de l'hospitalité pour les personnes en situation de handicap. Au-delà de l'aménagement de l'aéroport, c'est aussi l'accompagnement humain qui doit être privilégié.

L'hospitalité globale doit également tenir compte de la qualité d'accueil des passagers. Depuis plusieurs années, la Ville constate une lente et inexorable suppression de postes

8



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



(hôtes d'accueil, enregistrement des bagages), au profit de la machine et de bornes automatiques. Les clients se retrouvent ainsi sans véritable contact humain, tout au long de leur cheminement. Un phénomène regrettable qui ne fait que dégrader l'hospitalité du deuxième aéroport de France.

Depuis 2010, **le personnel d'ADP ne cesse de s'effriter, passant de 3000 à 2000 en 2020**. Un phénomène qui a débuté antérieurement à la crise sanitaire liée au Covid-19.

L'insuffisance du renouvellement des flottes et du bio-carburant pour réduire les émissions de gaz à effet de serre

La commune constate que la réduction des effets de gaz à effet de serre repose peu sur les actions directes du projet de Paris-Orly, plutôt suiveur que précurseur.

Selon le rapport de l'ADEME, « élaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien », le renouvellement des flottes et l'usage de nouveaux carburants sont des processus lents, qui n'auront d'effets que sur le long terme. La modération du trafic aérien est le seul scénario permettant le plus de minimiser la pollution de l'air et les nuisances sonores. L'ADEME précise à ce titre que **« le levier de la réduction absolue ou relative du trafic est le levier associé aux plus grands bénéfices environnementaux dans le cadre de la transition bas carbone du secteur aérien »**.

A cela, il faut rajouter la situation actuelle des constructeurs, qui enregistrent des records de commandes mais peinent à livrer les

avions, avec un allongement des délais. La crise que traverse Boeing vient également directement impacter le renouvellement des flottes et le calendrier prévu. A ce titre, les hypothèses envisagées par le cabinet CGX dans le cadre de l'Étude d'impact selon l'approche Équilibrée du PPBE de l'aéroport d'Orly ne sont pas atteignables.

Ainsi, malgré toutes les dispositions prises par ADP, les objectifs de décarbonation ne pourront donc être atteints si le renouvellement des aéronefs et l'usage de bio-carburants n'est pas couplée à une limitation du trafic aérien, comme indiqué précédemment.

La nécessité de l'extension du couvre-feu pour réduire les nuisances sonores

La Ville conteste fermement l'impact positif « significatif » du projet d'ADP sur les nuisances sonores. Les études d'impact présentées dans le dossier de concertation comme incomplètes et imprécises. **La commune demande à ADP de se rapprocher auprès d'observatoires indépendants, tels que Bruitparif.**

Selon les données de Bruitparif, le remplacement très hypothétique de tous les aéronefs par des A 320 Neo, les plus performants sur le marché actuel, ne permettra d'atteindre qu'une diminution du bruit de 3 décibels. Ce niveau reste très éloigné de l'objectif de réduction de 6 décibels en période nocturne, fixé par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), et repris par ADP lui-même dans ce projet à horizon 2035.

9



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Dans ce cadre, la Ville rappelle à nouveau qu'il est urgent de mettre en œuvre des solutions à court terme pour diminuer les nuisances sonores, bien avant 2035. Le bruit des avions a notamment un impact sur l'état de santé perçu, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Il est facteur de troubles psychiques et psychologiques, d'apprentissage et de l'attention, mais encore de perte de productivité. La mortalité est également plus élevée par maladie cardiovasculaire (Etude DEBATS, Université G. Eiffel / Acnusa). Au total, les habitants perdent jusqu'à **36 mois de vie en bonne santé** (Bruitparif/OMS), et le **coût sanitaire et social du bruit de l'aéroport représente 1,6 milliard d'euros par an** (Bruitparif).

La Ville demande qu'ADP se prononce favorablement au rallongement du couvre-feu pour se rapprocher des huit heures de sommeil consécutif, tel que préconisé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Cette extension est envisagée dans le cadre de l'Etude d'Impact de l'Approche Equilibrée (scénario C). Selon les études menées par Bruitparif, cette mesure est la seule permettant de se rapprocher de l'objectif de réduction de 6 décibels durant la période 22 heures – 6 heures.

ADP respecterait ainsi le souhait d'une grande majorité d'associations, élus et riverains de l'aéroport. Fin avril, cette mesure était soutenue **par plus de 200 élus** (députés, sénateurs, représentants de départements et de la Région Ile-de-France, Président de la Métropole du Grand Paris), dans une lettre commune adressée au Gouvernement.

L'allongement de la piste 3, une nécessité pour la qualité de vie des riverains

La Ville prend acte de l'annonce d'ADP : « pas de poste avion supplémentaire, ni d'allongement de piste, et un accueil passagers amélioré par rapport à la situation sans projet ».

La Ville rappelle que le rallongement de la piste 3 fait partie des propositions des riverains et des associations, afin que les avions puissent survoler les populations à des niveaux plus élevés. Elle demande ainsi une étude afin de mesurer le bénéfice sonore sur les populations.

10



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

AXE 4 : DÉPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE EN COMPLÉMENTAIRE DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN.



La Ville estime nécessaire la concertation avec les collectivités limitrophes pour tout projet immobilier, vœu également souligné par ADP.

A ce stade de la concertation, des incertitudes et des imprécisions persistent quant aux projets annoncés. La Ville demande à ADP d'être informée à chaque nouvelle étape.

Un accroissement d'activité sur la plateforme... pour quels bénéfices ?

La Ville constate la distinction entre réserves foncières périphériques et centrales, et la volonté de développer « une offre tournée vers les territoires riverains, définie en lien avec eux, [devant] permettre de renforcer l'intégration de l'aéroport dans le tissu métropolitain ».

Selon le dossier de concertation, il est essentiellement question de la création de campus industriels sur les grandes parcelles, d'hôtels industriels sur les parcelles de taille plus petite, de bâtiments hybrides mixant tertiaire et plateaux techniques d'activité.

Saturation et dégradation des axes routiers, accumulation des nuisances sonores (avions, automobiles, camions, bus...), artificialisation des sols, bétonnisation..., la Ville alerte des **impacts néfastes sur la qualité de vie des riverains que pourraient engendrer ces projets immobiliers.**

A nouveau, la Ville estime cet accroissement d'activité contraire à la volonté du groupe de préserver l'environnement et la biodiversité. Elle entre en totale contradiction avec l'objectif de réduction de l'artificialisation et de

l'imperméabilisation des sols, tel qu'indiqué à de nombreuses reprises par ADP.

La Ville s'interroge également des réelles retombées économiques sur son territoire, compte-tenu de la diminution du nombre d'emplois concernés par la plateforme.

Selon la Contribution économique et sociale de l'aéroport d'Orly présentée lors de la Commission Consultative de l'Environnement le 9 février 2024, la plateforme comptabiliserait 25 000 emplois (ETP) à travers l'ensemble des activités présentes sur le site aéroportuaire. Une diminution de 3 000 emplois par rapport à 2016. L'étude évoque le chiffre de 48 000 emplois franciliens en 2022, loin des 68 900 de 2016.

Au regard de ces chiffres, **le facteur emploi ne peut plus être la raison-prétexte pour mener des projets de construction au détriment de la santé des riverains et de leur cadre de vie.**

A ce titre, la Ville demande qu'ADP fournisse de plus amples précisions quant à la répartition des salariés par activité et par commune autour de Paris-Orly.

L'opposition à des projets contraires aux objectifs affichés

Les objectifs ambitieux présentés dans le projet Paris-Orly 2035, notamment en termes de préservation de l'environnement, de limitation des risques et des nuisances et de bonne gestion des accès routiers imposent à ADP non seulement d'apporter le plus grand soin à d'éventuels aménagements futurs, mais aussi de se

PARIS-ORLY 2035



CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

positionner contre des projets incompatibles avec les enjeux.

Le projet de franchissement de Seine entre Vigneux-sur-Seine et Athis-Mons, déjà cité, fait partie de ces projets dont les conséquences vont à l'opposé des enjeux poursuivis.

à proximité de l'aéroport et qu'il bénéficie aux populations. Les conditions de vie des habitants autour de cette structure et sur les lignes d'approvisionnement entre le port et l'aéroport seraient irrémédiablement dégradées, s'ajoutant aux désagréments, nuisances et risques déjà subis par les populations survolées par les avions. L'addition de centaines de poids-lourds par jour sur des réseaux routiers déjà saturés aggraverait l'engorgement des abords de l'aéroport et de ses accès.



Schéma de principe du projet de port HAROPA PORT sur la rive de Vigneux

Ainsi ADP doit exprimer son opposition à ce projet de port industriel ainsi qu'au franchissement de Seine dans le projet Paris-Orly 2035 afin d'être en cohérence avec ses propres objectifs et ainsi améliorer l'harmonie du territoire dans lequel la plate-forme aéroportuaire est implantée.

Un projet de port industriel multimodal porté par HAROPA Port sur les rives de la commune de Vigneux-sur-Seine représente également une incohérence totale avec toutes les problématiques sur lesquelles Paris-Orly 2035 cherche à agir. En effet, le bilan carbone insoutenable de la construction et de l'exploitation d'une telle plateforme industrielle pèserait au moins indirectement sur la sobriété recherchée par l'aéroport. Notons que l'assiette du projet correspond à un espace paysager naturel protégé de grande valeur écologique, qui représente un « poumon vert et bleu »





Mairie d'Ablon-sur-Seine
16, rue du Maréchal Foch - 94480 Ablon-sur-Seine

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE

20240523

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL D'ABLON-SUR-SEINE

Date de convocation : 17 mai 2024 Date d'affichage : 15 mai 2024

Nombre de conseillers : en exercice / 29 / présents / 23 / votants / 28 /

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE, LE VINGT TROIS MAI

Le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la mairie en séance ordinaire sous la présidence de Monsieur Éric GRILLON, Maire.

Présents : É. GRILLON, P. ROUYER, C. QUÉRO, L. FORICHON, C. BEUDIN, D. GONÇALVES, N. MONZON, M. FERNANDEZ, G. BORRELLY, J. BUISINE CORLOBÉ, C. MOYNEZ, J. QUEIJO, M. GRIMONT, P. QUÉRO, S. JUGAL, M. LE GOFF, V. MOREAU, D. ASSO, S. SABLITCH, S. QUINTYN, V. BAYOUT, M. SEMADENI, C. CONTAMIN

Absents représentés :	J-B. PAUL	procuration à	C. QUÉRO
	C. TIPHINEAUD		C. BEUDIN
	E. BIANAY-BALCOT		S. SABLITCH
	T. BAYRAK		L. FORICHON
	M. ALOUI		P. ROUYER

Absent excusé : C. SILVA

Secrétaire de séance : José QUEIJO est désigné, à L'UNANIMITÉ, par le Conseil Municipal.

OBJET : MOTION CONCERNANT LA CONCERTATION INITIÉE PAR AÉROPORT DE PARIS (ADP) SUR LE PROJET « PARIS-ORLY 2035 »

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de l'Environnement et notamment les articles L.121-2, L.121-8 et L.121-17 ainsi que les articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-12,

VU la directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui dispose que chaque État membre élabore, tous les 5 ans, pour chacun de ses aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements, des Cartes Stratégiques de Bruit et un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement,

VU le Règlement UE 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée,

VU la directive 2008/50/CE, concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,

VU le Règlement UE 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique,

VU le vœu du Conseil municipal d'Ablon-sur-Seine en date du 29 juin 2023 demandant des mesures concrètes pour mieux protéger les populations survolées et de réduire les nuisances engendrées,

REÇU EN PREFECTURE

Le 24/05/2024

Application agréée E-legalite.com

99_DE-094-2194 00017-2024 0523-2024 0523-DE



Mairie d'Ablon-sur-Seine
16, rue du Maréchal Foch - 94480 Ablon-sur-Seine

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE

20240523

VU le projet d'aménagement de l'aéroport « Paris-Orly 2035 » bâti autour de 4 axes d'aménagement :

- Axe 1 : Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès,
- Axe 2 : Développer les énergies bas carbone en lien avec les besoins du territoire,
- Axe 3 : Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport,
- Axe 4 : Développer une offre immobilière tournée vers les territoires,

VU la démarche de concertation volontaire sur le projet Paris-Orly 2035 menée par Aéroport de Paris entre le 26 février 2024 et le 26 mai 2024,

VU le « Cahier d'Acteur » de la commune d'Ablon-sur-Seine pour contribuer à la concertation du projet Paris-Orly 2035,

VU l'avis de la Commission Cadre de vie en date du 21 mai 2024,

CONSIDÉRANT la proximité de la commune d'Ablon-sur-Seine avec l'activité aéroportuaire de l'aéroport de Paris-Orly et les nuisances subies par les ablonais qui en découlent,

CONSIDÉRANT les conclusions de l'étude nationale Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé (DEBATS) qui démontrent que « l'exposition au bruit des avions a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Cette augmentation de l'exposition au bruit est associée également à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire »,

CONSIDÉRANT l'étude de Bruitparif « Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France », démontrant que les populations exposées au bruit aérien perdent jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé,

CONSIDÉRANT le rapport de l'ADEME « Scénarios de transition écologique pour le secteur aérien » paru en 2022, démontrant que seule une réduction du trafic aérien en France de 13% entre 2019 et 2050 permettra au secteur aérien de réduire de 80% ses émissions de CO₂, objectif inscrit dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone,

CONSIDÉRANT le bilan des émissions polluantes en Ile-de-France établi par Airparif en octobre 2022 sur la base des données de 2019, faisant état d'une augmentation de la pollution aux oxydes d'azote émis par le trafic aérien des trois aéroports majeurs d'Ile-de-France de plus 18 % entre 2005 et 2019, pollution représentant 11% du total de la région, faisant du secteur aérien le 2^{ème} pollueur aux oxydes d'azote d'Ile-de-France et le seul qui soit en hausse,

CONSIDÉRANT la nécessité de préserver la santé, l'environnement, le cadre de vie et le bien-être des populations exposées aux nuisances engendrées par l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire et la circulation aérienne.

Après avoir entendu l'exposé de Monsieur le Maire,

Le Conseil Municipal,

Après en avoir pris connaissance,

DEMANDE l'étude des mesures suivantes, leur adoption et leur inscription dans le projet Paris-Orly 2035 pour contribuer à protéger les populations survolées et pour réduire les nuisances engendrées, notamment :

- Le plafonnement du trafic de l'aéroport de Paris-Orly à 200 000 mouvements annuels,
- L'allongement d'une demi-heure du couvre-feu actuellement fixé de 23h30 à 6h00,
- La détermination d'objectifs de réduction du bruit aérien et du nombre d'habitants impactés, de jour comme de nuit,
- L'utilisation de nouvelles valeurs limites de Lden45 et Lnight40, recommandées par l'OMS, pour la réalisation des différents documents (projet Paris-Orly 2035 mais également Carte Stratégique de Bruit, Plan de Gêne Sonore et Plan d'Exposition au bruit),

REÇU EN PREFECTURE

Le 24/05/2024

Application agréée E-legalite.com

99_DE-094-2194 00017-2024 0523-2024 0523-DE



Mairie d'Ablon-sur-Seine
16, rue du Maréchal Foch - 94480 Ablon-sur-Seine

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE

20240523

- L'interdiction des avions les plus bruyants.

DEMANDE que l'axe 1 du projet Paris-Orly 2035 relatif à l'évolution des accès à l'aéroport et à ses différentes zones d'activités n'aboutisse pas à une congestion aggravée des axes routiers et des réseaux de transports collectifs tant pour accéder à la plate-forme aéroportuaire que pour circuler à ses abords. Il est aussi demandé que le projet exprime son opposition à un éventuel développement de franchissement de Seine entre les communes de Vigneux-sur-Seine et d'Athis-Mons afin d'éviter l'engorgement des axes de circulation en périphérie de l'aéroport.

DEMANDE que le développement des énergies bas carbone porté par l'axe 2 du projet Paris-Orly 2035 comme une usine de liquéfaction d'hydrogène ou une centrale de méthanisation ne génère pas de risques technologiques pour les populations environnantes, y compris via des servitudes d'utilité publique comme des canalisations de transports de matières dangereuses ni de nuisances supplémentaires notamment sonores ou olfactives.

DEMANDE que le projet de Paris-Orly 2035 exclue un développement industriel connexe qui rendrait plus difficile l'atteinte des objectifs environnementaux, d'accessibilité du site et de qualité du cadre de vie notamment en exprimant une opposition contre un projet de port industriel multimodal porté par HAROPA PORT sur les rives de la commune de Vigneux-sur-Seine qui contribuerait à détériorer le bilan carbone de l'activité indirecte de l'aéroport et à dégrader les conditions de vies des habitants autour.

DEMANDE la prise en compte par Aéroport de Paris du Cahier d'Acteur de la commune d'Ablon-sur-Seine dans le cadre de la concertation sur le projet Paris-Orly 2035. Ces mesures s'imposent, tant pour la protection de la santé et du cadre de vie de dizaines de milliers de franciliens survolés que pour réduire l'impact climatique du secteur aérien en France.

PRÉCISE que la présente délibération sera transmise à Madame la Préfète du Val-de-Marne et à La Directrice de l'aéroport de Paris-Orly.

CERTIFIÉ CONFORME AU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS.

Fait à Ablon-sur-Seine, le 24 mai 2024

M, le Maire d'Ablon-sur-Seine serait obligé envers Mme la Préfète de bien vouloir porter à sa connaissance s'il a l'intention de déférer la présente décision devant la juridiction compétente.

Date départ préfecture le
Certification exécutoire le
Date d'affichage le
Conseil municipal du 23 mai 2024

Éric GRILLON
Maire d'Ablon-sur-Seine

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire du présent acte. Celui-ci peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de Melun dans un délai de deux mois à compter de sa notification et / ou publication,

REÇU EN PREFECTURE

Le 24/05/2024

Application agréée E-legalite.com

99_DE-094-2194 00017-2024 0523-2024 0523-DE

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

Insérer votre logo ICI :



VILLE DE CHILLY MAZARIN

TITRE GÉNÉRAL DU CAHIER D'ACTEUR

Du 26 février au 26 mai 2024, le Groupe Aéroports de Paris organise une concertation sur son projet « Paris-Orly 2035 ». La Ville de Chilly-Mazarin en a été informée ainsi qu'une centaine de communes plus ou moins directement concernées par l'exploitation de l'aéroport de Paris-Orly et par ses impacts (dans les départements 91, 92, 94 et 77).

Le projet est consultable sur un site internet dédié avec possibilité de participer par voie électronique : <https://parisorly2035.groupe-adp.com/>

Le site dédié précise les diverses modalités de consultation et de contribution, les dates et lieux des deux réunions publiques, des six ateliers thématiques et des "points participatifs hors les murs".

L'information a été diffusée sur le site internet de la Ville de Chilly-Mazarin et une réunion publique a également été organisée spécialement à Chilly-Mazarin le mardi 21 mai à 19h au Conservatoire – Auditorium (Parc de l'Hôtel de Ville).

L'aéroport de Paris-Orly est un équipement national majeur et donc un marqueur fort du

territoire de la ville de Chilly-Mazarin et plus largement de l'agglomération Paris-Saclay.

Ce pôle d'attractivité contribue ainsi au développement économique du territoire communal et à la création d'emplois qualifiés. L'aéroport est un acteur économique majeur avec 25 000 emplois directs.

Cependant, située sous un couloir aérien, la ville de Chilly-Mazarin subit les nuisances aériennes qui affectent la qualité de vie des Chiroquois : nuisances sonores, dégradation de la qualité de l'air, impact sur les émissions de gaz à effet de serre responsable du dérèglement climatique.

C'est pourquoi la ville de Chilly-Mazarin est attentive au développement de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly.

A travers le projet Paris-Orly 2035, Aéroport de Paris (ADP) est dans une démarche volontariste afin d'inscrire cet équipement majeur dans l'avenir et le développement durable.

La ville de Chilly-Mazarin se réjouit de cette démarche de concertation publique, qui n'était pas obligatoire pour Aéroport de Paris.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

Il est donc important pour la ville de porter à l'attention d'Aéroport de Paris les points de vigilance exposés ci-dessous.



CONTACT

Nom acteur : Ville de Chilly-Mazarin représentée par Madame la Maire, Rafika REZGUI
Adresse : place du 8 mai 1945 – 91380 Chilly-Mazarin
Mail : contact@ville-chilly-mazarin.fr

CONTRIBUTION DE LA VILLE DE CHILLY-MAZARIN

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

Tout d'abord, il est nécessaire d'agir sur le stationnement des voyageurs. Ainsi, les parking relais à développer doivent l'être sur des terres déjà artificialisées. La consommation d'espaces naturels ou agricoles ne peut être envisagée à l'heure de la zéro artificialisation nette.

De plus, le tarif de ces parking relais doit être attractif pour le confort des voyageurs mais également pour ne pas encourager les parkings illégaux qui se multiplient sur notre territoire et qui constituent un véritable fléau pour les espaces naturels. La ville de Chilly-Mazarin demande donc que la politique tarifaire soit rendue véritablement accessible.

Ensuite, il est indispensable, dans le cadre du développement de l'aéroport, de viser des objectifs forts en termes de mobilités douces et de transports en communs. Actuellement, la plateforme est desservie majoritairement en voiture (90% pour les salariés et 68% pour les passagers en véhicule particulier et en taxi/VTC).

Ainsi, le développement du réseau de transports en commun, aujourd'hui congestionné et sous-capacitaire, est indispensable.

Le rabattement en bus depuis les villes voisines doit être amélioré pour que ce pôle d'emploi soit accessible aux salariés de manière beaucoup plus fluide. Il est donc demandé à Aéroports de Paris de soutenir les demandes de la ville, via la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, auprès d'Ile de France Mobilités et notamment le projet de création de la ligne 484 depuis la RN20 jusqu'à Orly, la modification du tracé de la ligne 299 afin de desservir la zone du Moulin à vent et l'extension de la ligne 14 du métro jusqu'à Morangis.

Concernant les mobilités douces, la volonté de la ville est de travailler avec Aéroport de Paris afin de connecter les pistes cyclables de la commune jusqu'à l'aéroport et au maillage actuel et à venir autour de Paris-Orly.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



D'autre part, sur le plan économique la Communauté d'agglomération Paris-Saclay travaille avec les cinq communes concernées, dont la ville de Chilly-Mazarin, à une harmonisation des Plans Locaux d'Urbanisme de ces communes et à la création d'une Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP) à l'échelle des parcs d'activités « Portes d'Orly ».

Ce travail, qui vise à améliorer la visibilité de ces parcs d'activités, doit s'inscrire dans un partenariat et un dialogue fécond pour un développement d'immobilier d'entreprise qui se complète et ne se concurrence pas.

En outre, la ville de Chilly-Mazarin sera attentive au développement à Paris-Orly des énergies bas Carbone mais également à l'engagement d'ADP dans une démarche volontariste dans la recherche de solutions technologiques et scientifiques afin de réduire le bruit des avions, de diminuer leur consommation et leurs émissions en CO2.

Dans l'attente que ces défis soient relevés et afin d'améliorer le quotidien des Chiroquois, la ville souhaite l'extension de l'éligibilité aux aides à l'insonorisation à toutes les habitations de la ville.

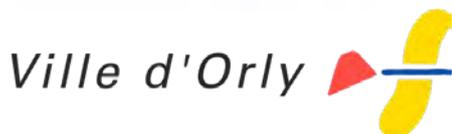
De plus, la ville de Chilly-Mazarin souhaite réaffirmer sa demande de plafonnement du trafic aérien sur l'aéroport de Paris-Orly à 200 000 mouvements par an et de limiter les dérogations aux seules nécessités de sécurité.

Enfin, la ville de Chilly-Mazarin regrette le départ programmé (à l'horizon de l'été 2026) de l'activité de la compagnie Air France de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly (hors desserte de la Corse) et son redéploiement à l'aéroport Charles de Gaulle. Cette décision génère des inquiétudes légitimes au sein des personnels concernés, et dont certaines habitent à Chilly-Mazarin, et fait craindre aux collectivités survolées une dégradation des conditions d'exploitation de l'aéroport, notamment par le développement continu des implantations et des activités des compagnies à bas coût.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR



Ville d'Orly

La ville d'Orly, commune de 24 482 habitants porte un projet urbain d'ampleur, s'inscrivant résolument dans la dynamique métropolitaine. Orly est une ville avec un taux de logement social de 57%, un des grands objectifs de son projet urbain est de rééquilibrer cette part du logement social à l'échelle de la ville, cela passe par un effort de construction important sur les années à venir avec 4 600 logements neufs. Cette offre d'habitat renouvelée trouvera sa place à proximité des transports existants et structurants (RER C, M14, futur TCSP). Ce renouvellement de la ville sur elle-même répond aux objectifs nationaux de la zéro artificialisation nette.

Le partenariat entre la ville d'Orly et l'aéroport d'Orly a toujours été important, mais à l'aune des transformations à venir pour l'aéroport et la ville, celui-ci doit se renforcer sur les sujets communs de développement économique, de mobilités, de décarbonation et de biodiversité. Les défis à venir de nos territoires face aux enjeux climatiques ne pourront se dessiner sans ces étroites collaborations.

AVIS DE LA VILLE D'ORLY

– Résumé de la contribution sur le projet Paris-Orly 2035

La ville d'Orly est largement favorable au projet Paris-Orly 2035.

L'engagement important du Groupe ADP vers la décarbonation de ces activités, le développement de l'intermodalité, de l'accessibilité et l'attention forte portée à la préservation de la biodiversité sont des atouts majeurs pour que nos territoires que ce soit la ville, la plateforme aéroportuaire puissent être à la hauteur des engagements pour faire face au dérèglement climatique en cours.

La ville d'Orly par cet avis confirme son partenariat avec ADP et sa volonté de continuer à travailler ensemble pour répondre aux questionnements et souhaits de la ville que pose ce projet :

- L'impact de la création des parkings à étage sur le trafic et le stationnement pour les quartiers situés à proximité de la plateforme aéroportuaire.
- La nécessaire continuité et connexion entre le projet de TCSP et le prolongement du T9 appelé de nos vœux depuis de nombreuses années et déterminant pour l'accès aux emplois pour les orlysiens.
- La continuité cyclable à étudier entre les projets de pistes sur la plateforme et le plan de mobilité durable de la ville d'Orly.
- L'association de la ville et du territoire Grand Orly Seine Bièvre aux études de programmation économique du cœur d'Orly afin de répondre aux dynamiques et besoins.

1

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



CONTACT

Maire : Imène Souid

Cabinet de la Maire : Patricia Delon patricia.delon@mairie-orly.fr

Direction renouvellement urbain : Amandine Riault amandine.riault@mairie-orly.fr

AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

La refonte des accès à la plateforme pour garantir un accès à tous aux transports collectifs

Le groupe ADP veut réduire la place de la voiture sur la plateforme et notamment au droit des aérogares pour amplifier l'usage des transports en communs en appui de l'arrivée des métros 14 et 18 du Grand Paris Express, réduire l'impact carbone de la plateforme (41% des émissions de CO₂ dues aux accès terrestres), améliorer la fluidité des accès à l'aéroport et la qualité urbaine au droit des terminaux. Cela passera notamment par le repositionnement de 9 000 places de stationnement dans 4 parkings à étages situés aux franges de la plateforme, au sein d'Orlytech et de cœur d'Orly à Paray-Vieille-Poste, en bordure de RN7 et au sein d'Orlyparc à Athis-Mons.

La ville d'Orly s'interroge sur :

- Le nombre de places créées sur le parking situé au sud de cœur d'Orly.
- Sur l'impact de ce parking impact en termes de flux et de congestion routière sur son territoire.
- Sur la tarification de ces parkings qui ne doit pas être prohibitif afin d'éviter un report du stationnement qui pourrait

très fortement saturer le stationnement résidentiel du quartier existant de la cité jardin, et des nouveaux quartiers (Quinze Arpents, ZAC Thiais-Orly), situés en proximité de la plateforme aéroportuaire.

- La ville, aux côtés du territoire Grand Orly Seine Bièvre souhaite être associée aux études de programmation économiques et paysagère qui seront menés sur ces fonciers libérés par les 9 000 places de parkings en surface. Outre les attentes en terme de qualité architecturale, une attention particulière devrait être portée à la réversibilité de ces bâtiments.

La création d'un Transport collectif en site propre (TCSP)

Le Groupe ADP envisage la réalisation d'un TCSP (bus ou tramway) pour répondre au besoin de connexion entre les nouveaux parkings créés aux différentes extrémités de la plateforme et les terminaux et faciliter l'accès des visiteurs et salariés à la plateforme depuis le réseau de transport en commun existant et à venir.

La ville d'Orly est tout à fait favorable à ce projet, allant pleinement dans le

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

sens du déploiement nécessaire des mobilités décarbonées.

Afin de permettre d'amplifier l'utilisation des transports en commun, la nécessité d'une continuité modale est indispensable permettant la connexion entre ce bassin d'emploi national important qu'est la plateforme aéroportuaire, et les lieux de vie situés à proximité. Afin de permettre l'accès des Orlysiens à cette plateforme, le projet du TCSP est un élément déterminant mais il n'aura de sens que **si le prolongement du T9 se réalise assurant ainsi une connexion en transports en commun efficace et véritablement concurrentiel à l'utilisation des véhicules individuels.**

La ville d'Orly souhaite qu'un travail partenarial puisse s'engager avec l'ensemble des institutions en charge des transports collectifs, afin de traiter collectivement ce sujet crucial pour l'avenir de nos territoires.

La mise en cohérence des modalités de rabattement par les transports en commun et le réseau cyclable

La ville d'Orly est tout à fait favorable au projet d'ADP sur le déploiement du TCSP et la création de pistes cyclables inscrites dans le plan vélo « Paris-Orly by cycle 2030 ». Au même titre que pour les transports collectifs, la continuité cyclable est déterminante pour la réelle utilisation de ces nouvelles infrastructures par les salariés et plus largement les habitants.

Dans ce contexte, une coordination entre ADP, le territoire Grand-Orly Seine-Bièvre, le département du Val-de-Marne, le Département de l'Essonne et les communes concernés sera nécessaire pour garantir la continuité des aménagements cyclables projetés par l'ensembles des collectivités, y compris celle que nous portons dans le cadre du plan mobilité durable.

AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN RÉPONDANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE.

Le renforcement de la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique de l'aéroport

La production de chaleur de l'aéroport d'Orly repose actuellement à 54% sur les énergies renouvelables grâce au puits de géothermie profonde.

La ville d'Orly soutient la volonté d'ADP de développement d'énergies renouvelables.

- Une complémentarité entre les réseaux de chaleurs existants et à venir devra être étudiée afin

de permettre à l'ensemble des habitants de bénéficier d'une énergie propre à des prix maîtrisés.

- La consommation d'énergie et la réduction de l'impact carbone de la plateforme est également liée aux performances thermiques des bâtiments du Groupe ADP. Si le groupe ADP se plaçait en démonstrateur de la rénovation thermique de ces bâtiments, en recourant par exemple aux matériaux biosourcés et géosourcés, ce serait un levier

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024
fort pour l'ensemble du
territoire.



Concernant le volet biodiversité, la Ville d'Orly souscrit pleinement aux ambitions portées par ADP et rappelle son engagement sur cette thématique. Ainsi la Ville d'Orly appelle de ses vœux un travail partenarial renforcé avec ADP, dans l'optique de renforcer les liaisons et trames écologiques communes.

- La thématique de la trame noire pourrait être plus détaillée.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROPORT.

La ville d'Orly est évidemment favorable à l'amélioration des parcours voyageurs et sensible à l'attention portée à l'amélioration de l'accessibilité.

AXE 4 : DÉPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE EN COMPLÉMENTARITÉ DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN.

Une programmation économique en phase avec les ambitions du territoire

Le Groupe ADP identifie 8 sites de mutation foncière projetée d'ici 2035, dont 1 secteur à développer à Cœur d'Orly située sur les communes de Paray-Vieille-Poste et Orly. Ce secteur devra faire l'objet d'un travail en commun entre le groupe ADP, le Territoire Grand Orly Seine Bièvre et les communes de Paray-Vieille-Poste et Orly.

Sur ce site de cœur d'Orly, la ville d'Orly, en complémentarité du territoire Grand-Orly Seine-Bièvre soutient l'implantation d'entreprises industrielles à haute valeur ajoutée (ingénierie, laboratoires, recherche et développement) que ce soit des start-up ou des grands comptes.

Au même titre que le Territoire, la ville souhaite que puisse être créée un nouveau lieu de formation autour de l'industrie, des métiers techniques sur la plateforme.

La programmation économique de ces sites devra également intégrer les besoins des entreprises présentes sur le Sénia qui doivent faire l'objet de mutations notamment en lien avec le projet de reconversion du secteur nord de la zone Sénia.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

AVIS FAVORABLE **CPME 91 – CPME 92 - CPME 94**

Résolument engagée sur les enjeux économiques et environnementaux du Territoire, la CPME, organisation patronale interprofessionnelle, se réjouit de participer à cette concertation dédiée à l'évolution de Paris-Orly. Nous saluons la démarche d'ADP Orly pour cette initiative collaborative et de co-construction. Cette démarche de transparence est essentielle pour envisager la décarbonation, les mobilités douces et le maintien d'un environnement durable et favorable aux entreprises de manière pérenne.

La CPME défend les intérêts des entreprises et se veut force de proposition pour accompagner leur développement, pérenniser les emplois dans un écosystème favorable.

Le travail a été mené par les CPME Essonne, Hauts-de-Seine et Val-de-Marne, en lien avec les entreprises de leurs départements respectifs et plus particulièrement celles du bassin de vie « Massy-Saclay / Antony /Rungis ».

La proximité d'un aéroport constitue un atout majeur pour les entreprises, une porte sur l'Europe et le monde. Il facilite la connectivité, les opportunités de marché et stimule l'économie locale.

AXE 1 : DONNER LA PRIORITE AUX MOBILITES DECARBONNES EN GARANTISSANT LA FLUIDITE DES ACCÈS A PARIS-ORLY

La reprise de l'activité aéronautique depuis la crise COVID-19 ramène son lot de difficultés d'accès à la plateforme aéroportuaire en voiture.

Les CPME se réjouissent du projet de développement des transports publics autour de Paris-Orly au bénéfice des voyageurs, des salariés mais aussi des entreprises environnantes.

Au-delà des infrastructures proposées pour créer un véritable hub multimodal, les CPME souhaitent attirer l'attention sur les nécessités suivantes de maintenir l'infrastructure d'Orlyval et l'intégrer dans le nouveau hub.

Avec une accessibilité avec le Pass Navigo, cette navette automatique garderait et amplifierait toute son utilité. L'utilisation de ces mêmes rames dans le transport Lillois et Toulousain démontre son intérêt, son efficacité et l'opportunité de créer des dessertes intermédiaires sans démesurément augmenter le délai de trajet.

Des avantages incontestés :

- Améliorer le maillage du transport en commun en permettant notamment aux habitants et salariés de Wissous une meilleure offre de transport ;
- Maintenir un lien de transport entre les départements de la zone dense (petite couronne) ;
- Soulager le RER B pour les passagers des villes environnantes (en lien avec TVM, T10...) qui souhaiteraient se rendre à Paris ou Paris-Saclay, parfait complément à la Ligne 18 du Grand Paris Express, plus difficilement accessible du fait de l'éloignement de la gare Antonypôle du centre-ville d'Antony et villes limitrophes (Chatenay-Malabry, Sceaux...) et du long transfert à Massy. Olyval deviendra même une solution « bis » pour les jours d'incident ou de grève (rarement en panne et jamais en grève) ;



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

- Envisager/inventer un complément de multimodalité pour le transport de petits colis sur ces mêmes communes en lien avec Rungis, le parc d'activités des Aveniraines, notamment dans un concept de dernier kilomètre ;
- Créer de l'attractivité économique avec la future gare TGV Pont de Rungis Orly.

A l'heure de la ZAN et des enjeux environnementaux, ne détruisons pas les infrastructures existantes, peu carbonées et que l'on peut rendre efficaces. N'oublions pas les remords d'avoir réduit à néant la Petite Ceinture de Paris.

L'aménagement de nouveaux parcs de stationnement paraît un excellent complément qui permettra d'équilibrer les flux routiers, de fluidifier l'accès aux terminaux et supprimer le stationnement sauvage. Mais pour les rendre attractifs, autant pour les voyageurs lourdement chargés, en famille ou en situation de handicap que pour les entreprises, les CPME saluent l'innovation par la mise en œuvre de services comme l'enregistrement des bagages.

Convaincus qu'une offre efficace est plus incitative et acceptée que la contrainte, nous accueillons favorablement la mise en œuvre du Transport collectif interne (TCSP) pour améliorer les qualités de transports et les déplacements des voyageurs et des acteurs travaillant sur site.

AXE 2 : DEVELOPPER DE NOUVELLES ENERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN REpondANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE

Par ce projet, PARIS-ORLY vise l'excellence en termes de transition environnementale, dont le défi de zéro émission nette en CO2 au sol.

Les projets de station multi-énergies, l'emploi des capacités géothermiques et le projet de méthanisation répondent aux enjeux et défis actuels.

Nous saluons l'esprit visionnaire du projet PARIS-ORLY sur l'évolution de l'aérien qui ne peut disparaître mais évoluera. En préservant du foncier pour une future usine de liquéfaction d'hydrogène, Paris-Orly préserve l'avenir.

Si les termes biodiversité et plateforme aéroportuaire sont souvent considérés comme antinomiques, nous encourageons le projet de préservation de la biodiversité, renaturation et surtout de valorisation d'une denrée qui pourrait devenir rare que sont les eaux pluviales.

Nous saluons l'association du Marché International de Rungis - Semmaris avec le Groupe ADP pour accélérer la transition environnementale avec un partenariat d'écologie industrielle.

AXE 3 : AMELIORER L'HOSPITALITE ET LA QUALITE DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AEROPORT

L'hospitalité et la qualité de service sont des notions prioritaires dans le monde entrepreneurial et nous ne pouvons que nous réjouir de cet engagement renouvelé et affirmé d'ADP.

Bien évidemment, nous ne pouvons qu'encourager le développement d'une accessibilité pour les familles, les personnes en situation handicap ou les personnes à mobilité réduite au sein de



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

l'infrastructure, en incluant ascenseurs, salles de change, « quiet rooms »... autant de dispositifs permettant le respect et l'autonomie pour tous.

L'annonce d'un transfert par bus pour rejoindre votre avion est toujours accueillie très fraîchement par les passagers. Le projet de réduire au maximum, et même supprimer ce type de transfert serait une avancée significative et particulièrement appréciée.

AXE 4 : DEPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIERE EN COMPLEMENTARITE DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN

Le rapport remis en juillet 2023 par M. Rollin MOUCHEL-BLAISOT au Ministre de l'Industrie a mis en lumière des recommandations cruciales soulignant « le besoin pressant de foncier pour répondre aux enjeux de la réindustrialisation, tout en préconisant la densification et la préservation des zones industrielles existantes. Ces recommandations semblent entrer en contradiction avec certaines pratiques observées sur le terrain, où des outils de production opérationnels, ou nécessitant une simple modernisation et mise aux normes environnementales, font l'objet de projets de démolition. »

L'exemple à proximité est la mort programmée de la zone d'Antony-pôle pour un projet de densification de l'habitat de 5000 logements, repoussant toujours plus loin l'emploi.

A l'heure de la ZAN, de la pression foncière rendant tout nouveau industriel complexe en zone dense, et ce malgré les objectifs régionaux et nationaux, les CPME se réjouissent du projet de développement de projets immobiliers diversifiés pour répondre aux besoins industriels, tout en intégrant à proximité de la mixité économique.

Le triangle du Sud francilien est géographiquement et économiquement particulièrement favorable à une mixité économique, au maintien de l'industrie, au développement du multimodal avec la proximité des gares, des ports de la Seine et de l'extraordinaire réseaux d'entreprises, TPE/PME.

Activité économique, industrie et aéronautique ne sont pas antinomiques d'une politique environnementale volontariste.

Les CPME Essonne, Hauts-de-Seine et Val-de-Marne encouragent donc la feuille de route du projet PARIS-ORLY 2035 qui vise à soutenir le développement économique, promouvoir une utilisation durable des espaces et améliorer la qualité des services offerts aux utilisateurs de Paris-Orly.

Il convient de saluer l'engagement d'Aéroport de Paris pour réduire au maximum les nuisances environnementales, améliorer la fluidité des accès routiers en attendant l'innovation et la création d'avions de plus en plus « sobres », pour le maintien d'un outil de croissance, d'attractivité et d'ouverture vers l'extérieur : un aéroport !

Didier MOINEREAU
Président CPME 91

MOINEREAU DIDIER

Isabelle LERQUIER-LAJEUNIE
Présidente CPME 92



Alain MARTINEZ
Président CPME 94





PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

 CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

 CCI VAL-DE-MARNE
PARIS ILE-DE-FRANCE

 CCI ESSONNE

Acteur majeur de l'économie régionale, la CCI Paris Ile-de-France mobilise toutes les énergies pour faciliter la création d'entreprise, encourager les initiatives innovantes et consolider les dynamiques entrepreneuriales. Proche des entreprises, elle aide les TPE-PME à accéder à de nouveaux marchés en France ou à l'international. Elle accompagne les mutations des commerces et leur ouverture sur le numérique. Ses écoles proposent des formations ouvertes sur les métiers d'avenir et participent à la montée en compétences des collaborateurs. Elle défend les intérêts des entreprises et fait des propositions pour libérer leur potentiel et favoriser leur développement. Ce cahier d'acteur est issu d'un travail mené en commun avec la CCI départementale Val-de-Marne et la CCI territoriale Essonne en contact direct avec les entreprises du territoire d'influence de l'aéroport Paris-Orly.

AVIS FAVORABLE DES CCI PARIS ILE-DE-FRANCE (CCIR), VAL-DE-MARNE (CCID 94) ET ESSONNE (CCIT 91)

De longue date, les CCI franciliennes promeuvent les plateformes aéroportuaires comme des équipements structurants dont le dynamisme irrigue leur territoire d'ancrage et au-delà contribue à l'attractivité de la région-capitale. A cet égard, Paris-Orly (25 000 emplois directs et près de 70 000 indirects) est le cœur du premier pôle économique du sud francilien.

La modernisation de l'infrastructure aéroportuaire, implantée en zone dense, est d'intérêt régional tant pour la qualité de vie des riverains que pour l'attractivité francilienne.

C'est la raison pour laquelle les CCI franciliennes soutiennent le projet d'aménagement Paris-Orly 2035 :

- Une accessibilité renouvelée et décarbonée à la faveur de la mise en service de la gare multimodale ;
- Un hub énergétique durable et partagé ;
- Une qualité d'accueil *premium* et anticipatrice des évolutions de l'aérien ;
- Une offre immobilière diversifiée et au service des besoins du territoire d'influence.

Les aménagements projetés ont vocation à améliorer l'acceptabilité de l'activité aérienne et à garantir l'ouverture de la plateforme sur son territoire d'influence au service des riverains, des entreprises et de l'emploi.

CONTACT

Nom acteur : CCI Paris Ile-de-France
Adresse : 27 avenue de Friedland, 75008 Paris
Téléphone : 01 55 65 75 65
Mail : ffeneon@cci-paris-idf.fr

1

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



PARIS-ORLY 2035 : AVIS FAVORABLE DES CCI FRANCILIENNES SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

La démarche

Les acteurs économiques saluent la démarche de concertation volontaire proposée par ADP.

La co-construction du projet d'aménagement avec toutes les parties prenantes garantit la prise en compte des besoins des passagers, de la communauté aéroportuaire, des entreprises, des salariés et des attentes des acteurs du territoire d'influence.

Les CCI franciliennes, reconnues comme partenaires du Groupe ADP, localement comme au niveau régional, se tiennent à disposition du maître d'ouvrage pour accompagner les équipes dans les précisions des différents volets du projet d'aménagement.

Le projet et les attentes du monde économique

Les aménagements projetés déclinent opérationnellement la stratégie *Pioneers 2025* du groupe ADP et capitalisent avantageusement sur les démarches déjà engagées à l'échelle de Paris-Orly.

Les acteurs économiques adhèrent aux différents volets du projet et avancent quelques recommandations détaillées dans le corps du cahier d'acteur.

Le renforcement de l'accessibilité en transports collectifs publics de la plateforme offre l'opportunité de décarboner et fluidifier les accès à l'aéroport.

Les CCI franciliennes :

- seront attentives aux études menées concernant **l'avenir de l'infrastructure Orlyval** en réponse aux fortes attentes locales ;
- appellent à la **séparation des flux professionnels et particuliers** au niveau des nouveaux parcs ;
- exigent le **maintien de dépose-minute au contact** de l'aérogare pour les publics prioritaires (PSH, PMR, familles nombreuses) ;
- attendent que Paris-Orly soit un **accélérateur du dispositif Orly'Pro'Mobilité** notamment à destination des salariés en horaires décalés.

L'objectif de décarbonation de l'aéroport s'appuie sur les atouts environnementaux déjà développés, la démarche collective de l'Alliance environnementale et le développement du partenariat d'écologie industrielle et territoriale lancé.

Les CCI franciliennes :

- saluent le **rôle de démonstrateur** de Paris-Orly ;
- demandent une **offre en énergie alternative** (GNV, électricité, etc.) **conforme aux différents besoins des professionnels** ;
- promeuvent l'**élargissement de la démarche d'écologie industrielle et territoriale** à l'échelle du pôle.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



La consolidation de la qualité d'accueil et de services de l'aéroport vise tous les publics et ambitionne d'accueillir l'aéronautique de demain.

Les CCI franciliennes :

- appuient la **mise à niveau des équipements d'accueil pour tous** ;
- demandent, qu'à la faveur du projet, Paris-Orly devienne un **véritable territoire d'expérimentation des solutions innovantes** développées par les entreprises.

La diversification de l'offre immobilière a pour objet de répondre aux enjeux de réindustrialisation tout en proposant des solutions complémentaires aux besoins des territoires et de leurs entreprises.

Les CCI franciliennes :

- soutiennent la **trajectoire de sobriété foncière** et recommandent **le recyclage de surfaces déjà artificialisées** ;
- plaident en faveur d'une **offre immobilière mixte et complémentaire** à l'existant alentour ;
- souhaitent qu'émerge une **offre de formation** en réponse aux besoins des populations riveraines et des filières de développement économique à l'œuvre ;
- appellent à la **prise en compte des actifs existants et futurs à l'échelle de l'ensemble du territoire d'influence** ;
- préconisent le **développement d'un immobilier de qualité, innovant, flexible voire réversible** pour répondre aux besoins évolutifs des PME-PMI

En effet, pour les CCI franciliennes, **les opportunités d'innovation, d'expérimentation et d'affaires** (1,5 Md€ au total) **doivent bénéficier aux PME-PMI**. Les dispositifs de mise en relation et d'aide à l'accès aux

marchés publics et privés (y compris via des groupements) devront être pleinement mobilisés.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

Les CCI franciliennes saluent la volonté affichée d'un report modal ambitieux vers les transports collectifs publics à la faveur du renforcement du maillage en transports en commun à l'échelle de Paris-Orly.

Les mises en service progressives de nouvelles infrastructures participent de la création du hub multimodal du sud francilien, au bénéfice des utilisateurs et des riverains :

- Ligne 14 du GPE en 2024 (23 minutes de la gare de Lyon),
- Ligne 18 du GPE en 2027 (8 minutes de Massy-Palaiseau), permettant l'interconnexion avec la gare Massy TGV,
- Le prolongement du T7 au sud vers Juvisy-sur-Orge à l'horizon 2030,
- Le bus en site propre Sénia-Orly en 2030.

Cette amélioration sensible de l'accès bénéficiera tant aux passagers qu'aux entreprises de la plateforme dont l'attractivité-employeur se verra pleinement renforcée.

En complément, sur le plan transport à l'horizon 2035, les acteurs économiques notent que :

- La modernisation de l'infrastructure Orlyval apporterait une réponse aux fortes attentes locales de desserte ; **les CCI franciliennes seront attentives aux nouvelles études sur l'avenir d'Orlyval** (coûts, stations intermédiaires, prolongement, intégration au forfait Navigo, etc.) ;
- Dans l'attente de la gare nouvelle TGV à Pont de Rungis, Massy TGV, reliée dès 2027 via la Ligne 18 à Paris-Orly, est l'élément de connectivité fer/air de l'aéroport. Il

conviendra de **travailler à sa pleine intégration à la plateforme en matière de services** (information, enregistrement, etc.).

Sur les nouveaux parcs de stationnement prévus en entrée de plateforme

Le projet de refonte des accès envisage l'aménagement de quatre parcs de stationnement aux entrées nord et sud de la plateforme comprenant près de 9 000 places de stationnement. Ces parkings verticalisés, destinés à la fois aux passagers et aux salariés, seront intégrés à de véritables pôles d'accueil incluant de la dépose-minute, des services aux voyageurs (enregistrement par exemple) reliés à la gare multimodale, aux aérogares et aux zones d'emploi (par exemple Orlyparc au nord et Orlytech au sud) par le futur Transport en commun en site propre (TCSP).

Les CCI franciliennes accueillent favorablement ce projet visant à libérer de l'espace au contact de l'aérogare et à équilibrer les flux routiers, aujourd'hui en entonnoir, au bénéfice de la fluidité des accès aux terminaux (enjeu de ponctualité pour les passagers et le personnel). En périphérie, le nouveau schéma routier devra permettre la disparition des parkings sauvages préjudiciables aux communes voisines.

Les acteurs économiques insistent sur la nécessité de :

- **proposer une palette complète de services** à l'échelle de ces quatre nouveaux pôles d'accueil (enregistrement des bagages, information voyageurs,

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



commerces, etc.) au service de la qualité de services ;

- **séparer les flux des véhicules particuliers de ceux des professionnels** à l'échelle des nouveaux parcs de stationnement pour faciliter les mouvements de dépose et d'emport (l'idéal étant de distinguer également parmi les mouvements professionnels les flux des taxis de ceux des VTC).

Par ailleurs, les CCI franciliennes approuvent le **recyclage foncier de certains parkings de surface à proximité de la gare multimodale**, dans le secteur de Cœur d'Orly par exemple, vers des projets de développement immobilier économique diversifié, voire de la renaturation en tant que de besoin.

Sur la mise en service d'un transport collectif en site propre (TCSP) interne pour l'accessibilité au dernier kilomètre

Le futur TCSP interne raccordera les principales stations de desserte en transports collectifs, le terminal unique dont la gare multimodale, les zones d'emplois et les quatre nouveaux parcs de stationnement prévus.

Cette infrastructure de liaison entre la périphérie et le cœur de l'aéroport offre l'assurance d'une accessibilité renouvelée à la plateforme pour les voyageurs et salariés. Elle permettra le rabattement des riverains vers le réseau de transports collectifs publics.

Dans l'attente de la précision du mode lourd ou léger du futur TCSP, **les acteurs économiques insistent sur la possibilité d'en emprunter le tracé pour les bus, les cars express (réseau en cours d'extension) et les professionnels convoyant les publics prioritaires** (PSH, PMR et familles nombreuses).

Sur l'adaptation des accès et du réseau routier pour accompagner la création du TCSP interne et améliorer la fluidité de toutes les circulations

Le projet d'aménagement du réseau routier consiste à éloigner les flux les plus importants du cœur de plateforme au profit de la circulation des transports publics collectifs.

Si le maintien « au contact » de zones de stationnement pour les usagers les plus vulnérables est naturellement assuré, **il conviendra de répondre aux besoins de dépose-minute « au contact » de certains publics prioritaires par les professionnels (taxis et VTC)**. Une rupture de charge au niveau des nouveaux parcs de stationnement pour les PMR, voire les familles nombreuses, irait à l'encontre de l'objectif de renforcement de la qualité d'accueil de tous les publics.

Les aménagements envisagés représentent des opportunités d'affaires estimées, à ce stade des études, à 700 à 900 M€. Les relations entre l'aménageur et les PME-PMI pourront être favorisées par la plateforme CCI Business Grand Paris. Le groupement d'entreprises constitue un levier pour faciliter l'accès aux marchés d'envergure.

Sur la volonté affichée d'un report modal ambitieux

Les prévisions de report modal en « 2035 avec projet » montrent un net recul de la part modale des véhicules (objectif - 50 %). Ce sera évidemment le cas pour les passagers (+70 % d'utilisation des transports publics). Concernant les salariés, dont 90 % utilisent aujourd'hui leur voiture, la part modale « transports en commun » pourrait évoluer favorablement de 9 à 40 %.

Pour les CCI franciliennes, si le projet d'aménagement Paris-Orly 2035 constitue un cadre favorable à la

5

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



démarche de Plan de mobilité employeurs communs (PMEC), réciproquement, les actions d'Orly'Pro'Mobilité doivent permettre d'« embarquer » les entreprises dans l'ambition de décarbonation de la plateforme.

PRO' MOBILITÉ

Déjà, dans le cadre de leur partenariat écologique et industriel signé le 26 avril 2024, Groupe ADP et le MIN de Rungis ont avancé la piste de mutualisation de navettes domicile/travail.

Les CCI franciliennes, dont les conseillers mobilité sont au service des démarches de PME, suggèrent de retenir comme échelle de référence le pôle d'Orly et préconisent divers leviers incitatifs pour l'essor de Orly'Pro'Mobilité :

- le développement du covoiturage (avec des zones dédiées au niveau des quatre futurs parcs de stationnement déportés),
- la mise en place de navettes employeur(s) domicile-travail ayant accès à la voirie du futur TCSP (en complément de l'expansion du réseau de cars express et avec un financement assuré),
- la promotion des mobilités actives (objectif 8 % de part modale pour les salariés en 2035) quand 40 % des salariés résident à moins de 5 km de la plateforme à travers le futur réseau Paris-Orly by Cycle (enjeux de cohérence et d'interconnexion avec l'existant, plan vélo intercommunal de Grand-Orly Seine Bièvre, schéma directeur des circulations en révision de Paris

Saclay, plan vélo métropolitain de la MGP, de capitalisation sur l'ingénierie développée alentour et de priorisation des aménagements (prolongement d'Orly à Paray-Vieille-Poste par exemple).

A cet égard, les résultats à venir de l'enquête, administrée par le CROCIS (CCI Paris Île-de-France), auprès des salariés des entreprises membres d'Orly'Pro'Mobilité, apporteront des éléments précieux sur les dispositifs à développer (notamment par rapport aux horaires décalés).

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN RÉPONDANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE.

Dans un contexte urbain contraint, **Paris-Orly est un véritable démonstrateur de la transition écologique**. Le projet Paris-Orly 2035 vise l'excellence en appuyant sur les atouts déjà développés (géothermie et méthanisation notamment) et en partageant 5 objectifs clefs (dont zéro émission de CO₂ nette au sol) au sein de l'Alliance environnementale Paris-Orly qui rassemble 41 entreprises intervenant sur la plateforme.

Sur la création d'un « hub énergie »

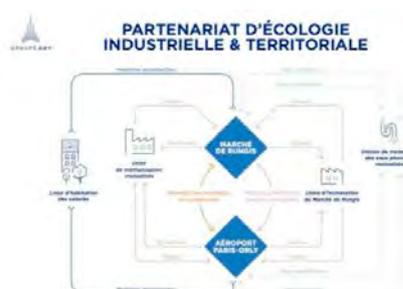
Les acteurs économiques saluent le développement de ce « hub énergie » diversifié et partagé, à destination des usages aéroportuaires et territoires.

La mise en service en 2025 d'une station multi-énergies au sud de l'aéroport, au niveau du site Vendavel, permettra un double usage, aéroport et territoires (« pistes et ville »), qui plus est avec la connexion prévue avec l'A6. **Il conviendra de sonder les professionnels afin de répondre précisément à leurs besoins en énergie à impact environnemental réduit.**

S'agissant de l'augmentation des capacités géothermiques avec un second puits, les acteurs économiques encouragent :

- le développement du système de chauffage par géothermie initié dès 2011 sur l'aéroport,
- le raccordement aux différents réseaux de chaleur voisins de l'excédent de production de ce deuxième puits,
- la coordination avec d'autres projets industriels fournisseurs de chaleur urbaine tels que les datacenters (exemple à Wissous du projet Cyrus One).

Concernant le projet de centrale de méthanisation, les CCI franciliennes rappellent la pertinence écologique de l'incinérateur actuel du marché de Rungis (opéré par la RIVED pour le compte de la Semmaris et d'ADP). Le partenariat d'écologie industrielle et territoriale développé par le MIN de Rungis et Paris-Orly vise la mutualisation des flux méthanisables des deux sites.



Cette nouvelle installation mériterait d'être partagée avec d'autres sites économiques du pôle (Icade, Sogaris, etc.) et du territoire d'influence de l'aéroport.

Concernant l'étude d'implantation d'une usine de liquéfaction d'hydrogène, les CCI franciliennes soulignent l'anticipation de l'arrivée des avions à hydrogène. En ce sens, est approuvée la réserve d'une emprise foncière au sud-est de la plateforme pour y accueillir à terme un site de liquéfaction d'hydrogène (production sur ou hors site, stockage et distribution).

Sur le développement de l'électrification des usages

Le projet Paris-Orly 2035 prévoit la création d'une station de recharge électrique au nord de la plateforme, destinée aux passagers comme aux salariés de l'aéroport.

7

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Les acteurs économiques saluent cet équipement d'importance qui alimentera par ailleurs des bornes situées dans chacun des nouveaux parcs de stationnement. **Il conviendra de bien connaître les besoins des riverains et des professionnels pour adapter la répartition des bornes et leur typologie** (prises et modes de recharge).

Sur la biodiversité aéroportuaire sanctuarisée et connectée aux trames verte et bleue du territoire

Le projet Paris-Orly 2035 sanctuarise un tiers de l'emprise aéroportuaire en prairies aéronautiques.

Les acteurs économiques saluent cette préservation ainsi que la prise en compte des continuités écologiques prescrites par le futur SDRIF-E.

De même, ils adhèrent aux projets exemplaires de renaturation de la piste 1 (à terme détruite) ou encore de valorisation accrue des eaux pluviales de l'emprise (arrosage, refroidissement industriel, raccordement des blocs sanitaires et nettoyage).

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROPORT.

Dans le cadre de la stabilité prévue du trafic de Paris-Orly à horizon 2035 (avec augmentation du nombre de passagers en raison d'aéronefs plus capacitaires) et de la réorientation du trafic sur des destinations internationales, sont envisagés divers aménagements en faveur de la qualité de services, de l'hospitalité et de l'anticipation de l'exploitation aéroportuaire durable.

Sur la création d'une nouvelle jetée permettant la mise au contact de postes avions actuellement au large

Sans projet, la réorientation du trafic aérien devrait dégrader le « taux de contact »¹ au niveau d'Orly 2 et 3. Opportunément, est envisagée la transformation de six « postes au large » en « postes de contact » par la création d'une nouvelle jetée d'embarquement (Orly 2, sans postes avion supplémentaires).

Les CCI franciliennes soutiennent le principe de mise en œuvre de cet équipement en faveur, d'une part, de la qualité de services offerte aux voyageurs en cœur d'aérogare et, d'autre part, de la décarbonation des activités au sol.

Sur l'hospitalité renforcée pour les personnes en situation de handicap

Le projet d'aménagement prévoit de faire de l'accessibilité pour tous une priorité. L'amélioration de l'accueil et du parcours des personnes en situation de handicap (PSH) et des personnes à mobilité réduite (PMR) fera l'objet

d'équipements particuliers (ascenseurs, salles de change, « *quiet rooms* », rafraîchissement des espaces d'accueil).

Les CCI franciliennes naturellement en faveur d'une mise à niveau des équipements d'accueil pour tous à la hauteur des standards internationaux.

Déjà, depuis 2019, la transformation des terminaux Orly Ouest et Sud en un terminal unique Orly 1-2-3-4 a permis d'améliorer la qualité des parcours passagers et leur accueil.

Du reste, en parallèle de l'aménagement des parcours et de la mise à disposition d'équipements, **demeure le sujet de l'effectif de personnel suffisant dédié à l'accompagnement des PSH et PMR.**

A l'heure des JOP, d'autres facilitations sont en cours de déploiement tels que les guides FALC (Facile à lire et à comprendre) et le renforcement des équipements *ambulifts*.

Il conviendra de tirer des enseignements des JOP pour l'accueil de tous les publics.

Ces deux premiers axes d'aménagement devraient permettre d'améliorer encore la qualité de services et d'accueil des passagers de l'aéroport en constant progrès (30^{ème} aéroport mondial et, même, meilleur « aéroport régional d'Europe »²).

¹ Proportion de postes avion directement reliés aux salles d'embarquement évitant les passagers à rejoindre l'avion en bus.

² Skytrax 2024

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Sur l'optimisation de l'aménagement aéronautique pour anticiper les évolutions de matériel et favoriser la décarbonation

En complément de l'amélioration de l'expérience passagers, le projet ambitionne des évolutions techniques au bénéfice environnemental.

L'aéroport doit être en mesure d'accueillir les futurs aéronefs prévus dans la feuille de route de décarbonation du transport aérien.

Les compagnies renouvellent à un rythme soutenu leur flotte. C'est le principal levier de réduction des nuisances aériennes. Transavia, à terme principale compagnie basée à Paris-Orly, renouvelle totalement sa flotte en A320 neo (empreinte sonore réduite de 50 % et consommation de carburants de 15 % moindre).

C'est la raison pour laquelle, à la suite de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, **les CCI franciliennes sont favorables au projet d'arrêté du gouvernement³ portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Orly entre 22h et 6h pour les seuls aéronefs les plus bruyants.** Déjà, un des cinq objectifs de l'Alliance environnementale vise la réduction du bruit à hauteur de -6 dB en bordure de nuit (à partir de 22h).

Le projet Paris-Orly 2035 anticipe les leviers de décarbonation du secteur aérien en prévoyant :

- le recours croissant aux carburants durables d'aviation (CDA, 20 % estimés de la consommation des avions en 2035),
- l'accueil des avions à hydrogène liquide.

Hors projet, le renforcement de l'électrification en 225 KV permettra la

décarbonation des opérations en escale et du roulage (*taxibots*).

Les acteurs économiques soutiennent cette anticipation de l'accueil des futurs standards aéronautiques. Ils demandent que Paris-Orly soit un véritable territoire d'expérimentation des solutions développées en Île-de-France.

Est salué l'un des objectifs de la stratégie *Pioneers 2025* de déployer 120 expérimentations. Les CCI franciliennes apporteront leur connaissance du tissu économique innovant afin que les besoins d'innovation de l'éco-aéroport rencontrent les solutions développées par les entreprises régionales. A ce titre, un rapprochement avec Techinnov, première convention d'affaires dédiée à l'innovation en France, pourrait être envisagé.

³ TREA2404327A du 29 avril 2024

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 4 : DÉPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE EN COMPLÉMENTARITÉ DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN.

Conformément à la stratégie *Pioneers 2025* et à sa politique environnementale 2022-2025, la feuille de route immobilière 2023-2030 d'ADP pour Paris-Orly est orientée autour d'un triple objectif :

- la sobriété foncière et immobilière,
- l'accompagnement des trois types de clients du groupe (écosystème aéroportuaire, acteurs économiques et salariés),
- la diversification de l'offre, complémentaire à l'existant environnant.

Le projet distingue justement les réserves foncières centrales des réserves périphériques.

Globalement, les CCI franciliennes adhèrent aux divers objectifs de qualité, de réponse à tous les besoins, notamment industriels, et d'ouverture vers les territoires de la place aéroportuaire.

Sur la sobriété foncière et la qualité de l'immobilier

A l'heure du ZAN, le projet capitalise sur les surfaces de projets existantes de Cœur d'Orly (auxquelles pourraient s'ajouter des emprises de parkings recyclés) et imagine un développement limité à quelque 60 ha en périphérie (hors parcs d'activités des Aveniraines au nord et Othello au sud déjà lancés).

Les CCI franciliennes soutiennent la trajectoire de sobriété immobilière poursuivie et souhaitent insister sur la qualité des développements

immobiliers au bénéfice de tous les utilisateurs.

En effet, la CCIR promeut la réversibilité immobilière qui consiste à concevoir des bâtiments pour qu'ils puissent être affectés à plusieurs usages tout au long de leur cycle de vie, sous réserve de travaux mineurs⁴. La citation de ce principe constructif en synthèse du projet de programmation immobilière Nord plateforme est donc salué.

Le cahier des charges Biodiversité et Paysages prévoit 10 à 30 % d'espaces de pleine terre sur les emprises de projet. Comme énoncé dans leur avis sur le projet de SDRIF-E⁵, les CCI franciliennes valident cette fourchette (curseur à positionner selon la densité environnante) au bénéfice de la qualité paysagère et de la biodiversité. Toutefois, devrait être préservée la possibilité de réaliser en sous-sol des parkings et des espaces logistiques. A cet égard, des programmes immobiliers de qualité, développés (comme Le Haut de Wissous, 91, distingué pour sa conception paysagère) ou en projet (ZAC Lamirault, Croissy-Beaubourg, 77), présentent beaucoup d'intérêt.

Sur la diversification de l'offre immobilière

Les CCI franciliennes approuvent l'objectif de diversification de l'offre immobilière en lieu avec les enjeux de réindustrialisation dont on connaît les freins en termes de foncier disponible en zone dense. La réorientation

⁴ CCI Paris IDF – « Pour une culture de la réversibilité immobilière » – Octobre 2022

⁵ CCI Paris IDF – Avis sur le projet de SDRIF-E – Octobre 2023.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



programmatische du Grand Cœur d'Orly est accueillie favorablement en réponse aux besoins des territoires et de leurs entreprises.

Reconnu comme foncier industriel stratégique de Grand-Orly Seine Bièvre, Territoire d'Industrie, le nord de la plateforme Paris-Orly se présente comme un secteur d'aménagement pilote : dense, diversifié et à proximité du hub intermodal.

Le développement d'un campus industriel métropolitain sur ces emprises retient toute l'attention des CCI franciliennes. Pour les acteurs économiques, il est d'intérêt de permettre l'implantation d'activités productives à haute valeur ajoutée en zone dense. Les startups industrielles pourraient y développer leurs innovations à proximité des centres de recherche et de développement en ayant accès au bassin d'emploi métropolitain.

Situé à quelques encablures du hub multimodal, le nouveau Cœur d'Orly, à dominante industrielle à haute valeur ajoutée, a vocation à devenir un véritable quartier mixte. **Les acteurs économiques attirent l'attention sur des enjeux du projet d'aménagement :**

- présenter toutes les aménités urbaines (commerces, services, etc.) pour faire « campus » au service des passagers, salariés et visiteurs ;
- proposer une offre de formation à destination des populations riveraines en lien avec des filières du territoire (métiers de l'aérien type AFMAé de Roissy, agroalimentaire en lien avec la Rungis Académie, bâtiment et maintenance industrielle en lien avec le campus d'Orly de LÉA-CFI, etc.) ;
- envisager le développement de l'offre hôtelière du hub en lien avec les polarités voisines (Icade, future

Cité de la gastronomie, etc.) pour toutes les clientèles (touristiques et d'affaires).

Autre point de satisfaction : l'implantation récente d'un lieu dédié à l'entrepreneuriat par Wacano sur Orlytech. La structure vise tant les porteurs de projet riverains que de jeunes entreprises opérant sur la filière 3A (aéronautique, aérien et aéroportuaire).



Les CCI soulignent également l'intérêt du développement de réseaux territoriaux d'entreprises arrimés à l'aéroport. Les programmes BOOST PME (nord Essonne et 3A en Val-de-Marne) permettent les échanges entre dirigeants et cadres de grands groupes du territoire.

Sur la complémentarité territoriale de l'offre immobilière

Pour les CCI franciliennes, la complémentarité des dynamiques territoriales favorise l'attractivité régionale. A ce titre, elles soutiennent la démarche du Comité des territoires de *Choose Paris Region* qui vise à articuler les différentes démarches et offres développées par les territoires franciliens. Ce principe vaut également à l'échelle des territoires stratégiques de la région-capitale. Aussi, les acteurs économiques adhèrent à l'objectif d'un aménagement économique

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



offrant une réponse aux besoins non couverts des entreprises des territoires du pôle d'Orly élargi. Autrement dit, **une plateforme aéroportuaire au service de son territoire d'accueil et d'influence et non pas hors-sol.**

Pour répondre finement aux besoins des entreprises, notamment les PME-PMI (implantation et développement), la programmation des secteurs projetés (Tivano, Vendavel, La Grusie) devra bien prendre en compte l'offre existante et anticiper les besoins futurs. Pour la CCIR, le développement d'activités industrielles en zone dense est l'occasion de mettre en pratique les concepts de réversibilité, innovants (industrie 4.0), flexibles et modulables, peu consommateurs de foncier et évolutifs au gré des besoins tout au long du cycle de vie des entreprises. **La requalification évoquée d'Orlyparc et d'Orlytech devra être guidée par la mise en œuvre de ces principes.**

A l'échelle du territoire d'influence, le projet partenarial d'aménagement (PPA, signé en 2020) du Grand Orly offre un cadre précieux en termes de stratégie globale et partagée et d'accompagnement de la mise en œuvre opérationnelle de projets d'envergure (Cœur d'Orly, Senia, Triage, La Carelle, Athis-Mons, etc.). Certaines communes de Paris Saclay, non intégrées au contrat (17 villes), au fort potentiel de développement immobilier (telles que Massy et Champlan par exemple) mériteraient d'être intégrées à la réflexion. En l'espèce, **le secteur de La Bonde à Massy (30 ha), étiqueté site d'activité d'intérêt régional par le SDRIF-E et récemment labellisé « site industriel France 2030 » devra être pris en compte.**

De même, **la programmation immobilière future a vocation à interroger la politique de réindustrialisation de la Région.** 145 sites fonciers disponibles pour l'industrie à court et moyen-long terme ont été identifiés en octobre 2023. La mise à jour annuelle de cette liste par la Région et ses partenaires (dont la CCIR), en lien avec l'Etat, constituera un cadre des possibles de l'aménagement équilibré.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



3e opérateur mondial de transports urbains, le groupe RATP développe, exploite, entretient et modernise des **réseaux multimodaux** dans **15 pays**. Acteur reconnu de la **mobilité**, il dispose aussi d'une **expertise** dans des **domaines connexes**, tels que la **gestion d'infrastructures**, les **services urbains** (immobilier, énergie, télécom, logistique) et la **sûreté**. Avec plus de **71000 collaborateurs**, il accompagne ainsi le **développement durable** des villes, en **France** et à l'**international**.

PARIS-ORLY 2035, UN PROJET MULTIMODAL

Dans le cadre du projet Paris-Orly 2035 lancé par ADP, le groupe RATP s'engage et soumet le présent cahier d'acteur concernant les 4 axes de la concertation.

Le groupe RATP est disponible pour échanger sur tous les sujets évoqués dans le présent cahier d'acteur et travailler ensemble à l'atteinte des objectifs fixés pour chacun des 4 axes identifiés.



© RATP – J.-F. Mauboussin

CONTACT

Contact : Groupe RATP, Agence territoriale Paris Sud-Est Île-de-France
Eric Tardivel / Emmanuelle Maignel

Adresse : 54, quai de la Rapée - 75599 Paris Cedex 12

1

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



PARIS-ORLY 2035, UN PROJET MULTIMODAL

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035



© RATP

Le projet porté par le **groupe ADP** allie **modernité** et **sobriété**, en proposant des avancées majeures dans de nombreux domaines tout en restant en harmonie avec l'environnement. Le **groupe RATP** ne peut qu'adhérer à ces différentes orientations stratégiques et se tient disponible pour échanger sur celles-ci, qu'elles concernent le développement des **énergies bas carbone** (dont la géothermie), l'amélioration de la **qualité**

de service auprès des voyageurs (en optimisant, par exemple, la conception universelle des espaces), le déploiement d'une **nouvelle offre immobilière** (en mettant à profit l'expertise RATP d'assistance à maîtrise d'ouvrage) ou bien encore le développement des **mobilités décarbonées** donnant accès à la plateforme aéroportuaire (en transformant, entre autres, Orlyval).



Projet de transformation d'Orlyval en ligne de desserte locale par l'ajout de 3 nouvelles stations (demande des collectivités)
© RATP

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY

Développer et gérer les solutions de mobilité sur la plateforme

Donner la priorité aux mobilités décarbonées implique de refondre les accès à la plateforme pour garantir l'accès de tous aux transports collectifs, la mise en cohérence des modalités de rabattement et le développement de nouvelles solutions de mobilités complémentaires : pour ce faire, le Groupe RATP peut accompagner le Groupe ADP dans la mise en place de sa stratégie pour 2035, au-delà de son rôle actuel d'exploitant ou de mainteneur, en tant **qu'assistant à la politique de mobilité** (élaboration de plans de mobilités évolutifs, calcul de temps de trajets grâce à la modélisation des données RATP, mise en place d'un agrégateur de données fournissant une vision consolidée et dynamique des pratiques de mobilité pour mesurer l'efficacité des moyens mis en œuvre et le suivi de la transition vers les mobilités décarbonées).

Réinventer Orlyval

Avec l'arrivée de la ligne 14 à Orly, puis celle de la ligne 18, Orlyval (qui fut, à sa création en 1991, le premier métro automatique d'Île-de-France) doit être repensé sous plusieurs angles :

- Desserte : la création de **trois stations intermédiaires** (cf. schéma page 2) dans les communes d'Antony, Wissous et Rungis, permettrait de mettre en place une nouvelle desserte locale pour ces communes et de faciliter leur connexion avec le **RER B, la ligne 14, le 17 et la ligne 18**. Ces stations pourraient en outre être reliées aux différents **parkings déportés** envisagés, facilitant ainsi le rabattement de multiples modes (véhicules légers, taxis, vélos, motos), des autocars de tourisme et des bus et **cars express franciliens**, grâce à la proximité de plusieurs **axes routiers et autoroutiers** (A6, A10, N20).
- Optimisation de l'intermodalité à **Orly 4** : pérennisation des **deux stations « départ » et « arrivée »**.
- Diversification d'usage : réflexion sur une **exploitation mixte (voyageurs/logistique)** en fonction des horaires et/ou des besoins.
- **Développement de complémentarités** : mise en place de partenariats avec d'autres acteurs tels que les autocaristes, agences de voyage ou de locations de voitures, centres de loisirs ou de congrès, exploitants ferroviaires grandes lignes, sociétés de covoiturage, navettes inter-entreprises (pour rappel, la RATP est, comme ADP, membre de l'association **Orly'Pro'Mobilité**).
- Adaptation des **horaires** (en fonction des besoins et des partenariats) et de la **politique tarifaire** (notamment avec l'intégration dans la tarification régionale).
- **Prolongement de la ligne vers le Grand Cœur d'Orly** en potentielle alternative au TCSP (cf. axe 4 p. 6).

3

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN RÉPONDANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE



Autobus en charge (© RATP)

Comme ADP, le groupe RATP, à travers ses filiales dédiées, est fortement engagé en faveur la **neutralité carbone** : il expérimente par exemple actuellement divers équipements dans le domaine du **Smart Charging** (optimisation de la recharge des véhicules aux heures décarbonées de la production d'électricité), de la valorisation de la **chaleur fatale** et des **eaux d'exhaure** (avec des pistes de réutilisation pour le lavage des matériels roulants et des espaces voyageurs, l'arrosage des espaces verts, le nettoyage de la voirie ou encore l'alimentation du réseau d'eau non potable).



© RATP – Jean François Mauboussin

Le groupe RATP est également riche de nombreuses expertises dans le domaine du développement des réseaux de **froid urbain**, ainsi que dans celui de la **géothermie**.



Expérimentation d'un projet pilote au poste d'épuisement de Balard pour revaloriser les eaux d'exhaure (© RATP – Bruno Marguerite)

Concernant les **opportunités géothermiques**, il est à noter que les gisements potentiellement disponibles en tréfonds de la zone de la plateforme aéroportuaire pourraient être accessibles depuis le **foncier RATP** (parcelles délaissées d'Orlyval) et permettraient ainsi l'implantation d'un **forage sans nuisance** tant en phase travaux qu'en phase exploitation, et à distance non préjudiciable des forages existants.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROPORT

À partir de l'été 2024, la mise en service du prolongement de la ligne 14 à l'aéroport d'Orly sera une étape cruciale dans l'amélioration de la desserte de ce pôle majeur en Île-de-France, grâce à un service fiable et totalement accessible, permettant de rejoindre le centre de Paris en moins de trente minutes.

De manière générale, entre tous les modes, qu'ils soient ferrés (métro ligne 14 et 18, Orlyval, T7), routiers (bus) ou aérien, le parcours de chaque voyageur doit être « sans couture », c'est-à-dire le plus fluide possible grâce à l'accessibilité de nos réseaux et au travail conjoint d'ADP et de la RATP, déjà mené et à venir.

Enrichir l'information mise à disposition au service de toutes et tous



Agents de station sur la ligne 14 (© RATP – Xavier Chibout)

La connaissance des horaires et autres données « tout transporteur » est très importante pour les voyageurs : ainsi, en complément des **écrans diffusant déjà des informations dynamiques** (niveau de service, prochains passages, etc.) pourraient être ajoutés d'autres flux de données (liées aux transports ou non) pour une **conception d'écran sur mesure** dont les emplacements possibles resteraient à étudier (par exemple dans la zone de

retrait des bagages, en référence au « sentiment d'attente inutile », ou encore dans la zone publique où voyageurs ou accompagnants planifient leurs trajets avant de quitter l'aéroport).

Perpétuer l'engagement en faveur d'une conception universelle des espaces

Le groupe RATP s'implique aux côtés d'Île-de-France Mobilités pour assurer **le meilleur accueil possible pour toutes et tous dans ses espaces**.

S'appuyant sur son savoir-faire et ses échanges avec neuf associations majeures représentatives sur les questions d'accessibilité, le groupe RATP poursuit ses efforts en formant ses agents à **accueillir et porter assistance à tous les voyageurs**.

Le groupe s'attache à continuer de développer ces compétences sur ses réseaux, **tous modes confondus**, et en collaboration avec tous les acteurs du territoire, dont **ADP**.

Par ailleurs, souvent peu familiers de l'environnement local, les visiteurs étrangers peuvent avoir besoin d'être rassurés ou accompagnés dès leur arrivée sur le sol francilien. Afin d'**assurer un accueil multilingue**, le Groupe RATP développe l'application TRAD.IV.IA (*TRADuction de l'Information Voyageur par l'Intelligence Artificielle*) en complément de la présence, sur la zone aéroportuaire, de nombreux agents RATP parlant plusieurs langues étrangères.

Bénéficiant *in fine* à l'ensemble des voyageurs, une conception universelle des espaces rend le transport **plus accessible pour les uns, et meilleur pour tous**.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 4 : DÉPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE EN COMPLÉMENTARITÉ DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN

Proposer une offre d'assistance à maîtrise d'ouvrage immobilière

Le groupe RATP développe un champ d'expertises urbaines complémentaires à même d'apporter des réponses « clefs en main ». Fort de son expérience en matière d'opérations complexes et en interface avec des activités industrielles, le groupe RATP pourra accompagner ADP tout au long du travail de **valorisation des réserves foncières**, en s'appuyant sur ses compétences internes ainsi que celles développées par ses filiales. Le champ des services proposés va des premières études de programmation urbaine en synergie avec les actifs du groupe RATP avoisinants jusqu'à la **co-promotion immobilière**, en passant par l'investissement et l'animation d'espaces dédiés aux nouvelles mobilités au cœur de nouveaux pôles industriels ou tertiaires.

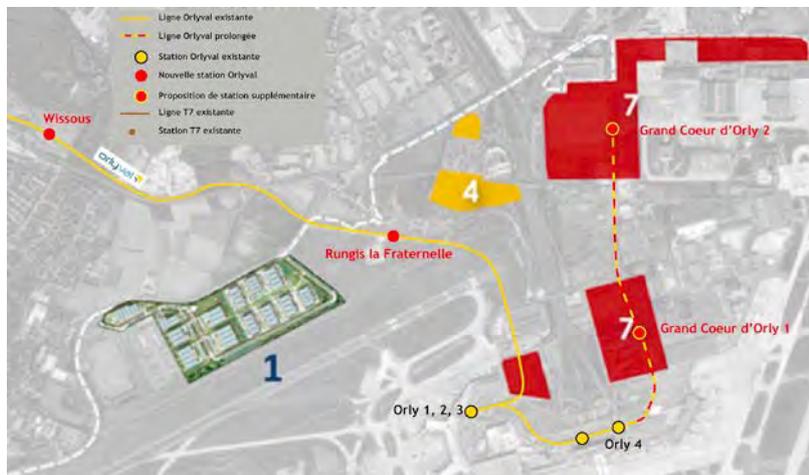
Desservir les nouveaux parcs d'activités

Telle qu'envisagée pour l'axe 1, la transformation d'Orlyval permettrait, entre autres, la création d'une station « Rungis la Fraternelle », située à proximité du **futur parc d'activités des**

Avernaises et aussi du secteur d'**Orlytech** (4). Orlyval ainsi augmenté pourrait ainsi offrir un accès facile et fréquent à ces secteurs, depuis les terminaux de l'aéroport, le RER B ainsi que les lignes 14 et 18 du Grand Paris Express. Par ailleurs, un prolongement d'une ou deux interstations de la ligne Orlyval vers les secteurs du **Grand Cœur d'Orly** (7) permettrait d'offrir une desserte performante et fiable de cette zone d'activité.

En outre, à l'horizon 2035, la combinaison d'Orlyval transformé et du **tramway T7 prolongé à Juvisy** constituerait un service robuste, capacitaire, fréquent et propre, permettant de rejoindre aisément la plateforme aéroportuaire mais également de proposer une desserte fine de celle-ci.

Pour finir, sur les zones non encore desservies par un service de transport en commun, le Groupe RATP peut également être **force de proposition** en matière de **navettes bus**, à conduite manuelle ou autonome : dans ce dernier cas, un espace fermé comme l'aéroport d'Orly est par ailleurs un atout non négligeable dans la mise en place de ce type de service.



Prolongement proposé d'Orlyval vers le Grand Cœur d'Orly (© ADP / RATP)

6

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR



Ville d'Antony

Sous-préfecture des Hauts-de-Seine, Antony est située au sud de Paris à 8 km de la porte d'Orléans et rassemble près de 62 000 habitants.

Antony est située au sud de Paris, à 8 km de la Porte d'Orléans par la RD920. La commune a une superficie de 970 ha, dont 19% d'espaces verts et non bâtis. La ville se trouve au carrefour de trois départements : les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne et l'Essonne. Antony dispose de 6 stations de RER, 26 écoles publiques, 2 médiathèques et une 40aine d'équipements sportifs. Située sur la ligne 18 du Grand Paris Express, la gare Antonypole – Wissous Centre desservira la commune dès 2027.

Le Groupe ADP, soucieux d'aller au-delà des obligations réglementaires, a ouvert une concertation publique sur son projet d'aménagement "Paris-Orly 2035". Ce projet vise à établir un nouveau modèle aéroportuaire intégrant une dimension environnementale ambitieuse.

Si Antony ne fait pas partie des 9 communes situées dans le périmètre immédiat de l'aéroport, la ville a néanmoins été incluse dans une zone d'étude plus large. De plus, Antony est desservie par la ligne Orlyval, ce qui, outre sa proximité immédiate avec l'aéroport, justifie pleinement son implication dans cette concertation et plus précisément sur les axes 1 et 4 présentés.

- **Axe 1** : Transformer l'aéroport d'Orly en un modèle exemplaire en matière de développement durable et d'accessibilité,
- **Axe 4** : Renforcer l'intégration de l'aéroport d'Orly dans son environnement métropolitain. Pour ce faire, il s'appuie sur le développement d'une offre immobilière cohérente et en adéquation avec les besoins et les dynamiques économiques du sud francilien.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

AXE1 : FAVORISER LES MOBILITÉS DECARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS A PARIS-ORLY

Des atouts majeurs pour un pôle multimodal d'envergure

L'arrivée des lignes 14 (juin 2024) et 18 (novembre 2027) du Grand Paris Express, l'ouverture d'une gare routière d'envergure nationale en 2024, la liaison directe avec la gare TGV via la ligne 18 et la construction de la nouvelle gare TGV de Pont de Rungis positionnent Paris-Orly comme un futur pôle d'échanges multimodal majeur en Île-de-France. ADP estime que ces nouveaux transports publics permettront de réduire de 50% l'usage de la voiture pour se rendre à l'aéroport.

Un défi d'accessibilité à relever

Malgré ces avancées, la saturation des accès routiers à l'aéroport persiste. Pour concrétiser l'ambition zéro émission nette au sol d'ici 2030, une refonte complète du mode d'accès est indispensable. Cela passe notamment par le développement de solutions de mobilité douce et le renforcement des transports en commun locaux.

Orlyval : un enjeu crucial pour Antony



La ligne Orlyval est aujourd'hui, et depuis 1991, le seul transport collectif non carboné qui dessert l'aéroport d'Orly.

Les voyageurs utilisent majoritairement la voiture ou les bus. Si, après l'arrivée de la ligne 14 du Grand Paris Express, il est décidé de fermer la ligne Orlyval, les voyageurs en provenance des villes de la ligne B du RER devraient faire un détour important pour rejoindre Orly en transport décarboné via la ligne 14 ou la ligne 18. La voiture restera donc pour eux, et donc pour les habitants d'Antony, la seule solution réaliste pour rejoindre l'aéroport, ce qui aurait pour conséquences :

- **Une augmentation du trafic routier**, avec son lot de pollution atmosphérique et de nuisances sonores.
- **La saturation du futur parking de Rungis**, déjà fortement sollicité et unique parking déporté sur la zone Nord-Est de l'aéroport.

2

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Il est à noter que la gare de RER d'Antony se dote d'une nouvelle dimension grâce à un vaste projet de transformation mené par la RATP. La création d'une "éco-gare" permettra d'améliorer l'accueil des usagers et de renforcer son maillage territorial actuel composé des lignes de bus 196,286,297,395, 401,402,408 et 409.



Cet important réseau est adapté à un afflux important de voyageurs notamment les usagers de l'Orlyval contrairement à la dernière station de métro avant Orly : Antonypole – Wissous Centre.



La suppression d'Orlyval n'est donc pas sans conséquences négatives pour Antony et les habitants des communes environnantes. Il est impératif de trouver des solutions durables et efficaces pour maintenir une desserte fluide et écologique de l'aéroport, tout en préservant la qualité de vie des Antoniens.

Vers un avenir durable et accessible

Le développement de Paris-Orly en tant que pôle multimodal exemplaire nécessite une approche globale qui intègre à la fois l'amélioration des transports en commun, la promotion de la mobilité douce et la prise en compte des besoins des territoires environnants. En s'attaquant à ces défis, Paris-Orly peut devenir un modèle de développement durable et accessible pour les générations futures.



La ville d'Antony exprime son vif intérêt quant à la création d'un réseau cyclable visant à fluidifier la desserte de l'aéroport, en particulier l'itinéraire traversant la commune limitrophe de Wissous.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 4 : DÉPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE EN COMPLÉMENTARITÉ DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN.

Dans son projet Paris-Orly 2035, le Groupe ADP s'engage à associer les acteurs du territoire dans la programmation des parcs d'activités de Paris-Orly en mettant l'accent sur la complémentarité avec l'offre du Sud francilien.

L'objectif est de favoriser la création d'emplois et de renforcer le tissu économique local en encourageant l'implantation d'entreprises innovantes et porteuses de valeur ajoutée. Une programmation qui s'inscrit dans le dispositif *Territoires d'Industrie* porté par l'EPT Grand Orly Seine Bièvre et la Communauté d'Agglomération de Paris Saclay.



La ville d'Antony dessine depuis plusieurs années le futur quartier d'Antonypole qui accueillera la dernière gare de la ligne 18 avant l'aéroport d'Orly.

Ce projet urbain ambitieux de 49 hectares accueillera à terme 4400 logements et 53 000 m² d'activités. Pour cela, elle s'est entourée d'un groupement d'experts internationaux : les cabinets BAU+ et AUC ainsi que l'atelier Michel Desvigne.

Lieu d'innovation, cette ancienne friche industrielle accueille déjà des entreprises spécialisées dans les hautes technologies médicales, le Biotech et Hightech :

- **Air Liquide Medical Systems**, filiale d'Air liquide qui produit des dispositifs de respiration,
- **Stallergenes Greer**, leader mondial de l'immunothérapie allergénique,
- **Dräger Medical**, leader international en matière de technologie médicale,
- **Moria**, leader mondial pour l'instrumentation de la chirurgie oculaire.



Ce quartier mixte s'affirme comme un pôle économique majeur à l'interface d'autres projets qui l'environnent : le plateau de Saclay ou encore Orly-Rungis.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

Dans la perspective d'une coexistence harmonieuse entre ces différents projets aux ambitions communes, en favorisant le dialogue et la concertation, nous pourrions définir une vision partagée pour l'avenir du territoire sud-francilien. Cette vision commune permettra d'orienter les efforts de développement vers des objectifs communs, en tenant compte des enjeux environnementaux, économiques et sociaux.

En réunissant les acteurs majeurs du développement sud-francilien, Antony ouvre la voie à de nombreuses opportunités de collaboration. Partage d'expertises, mutualisation de ressources, développement de projets innovants, les possibilités sont multiples et prometteuses pour l'avenir du territoire.

La ville d'Antony, trait d'union entre le plateau de Saclay et Orly, exprime sa volonté d'engager dès à présent un dialogue ouvert et constructif, avec pour objectif d'imaginer des synergies et des partenariats concrets.



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR



Commune de Chelles (77)

Chelles est une commune dynamique située à moins de 20 km du centre de Paris, à l'interface de la zone urbaine dense de la Métropole et des grands espaces naturels et agricoles de la Seine-et-Marne. Son cadre de vie privilégié et son accessibilité, tant par les grandes infrastructures routières (A4 et A104) que par les transports en commun (RER E, ligne P, ligne 16 du Grand Paris Express d'ici 2028) en font une ville attractive et bien intégrée à la dynamique métropolitaine.

/

« PARIS-ORLY 2035, UN PROJET TERRITORIAL BÉNÉFIQUE POUR L'ENSEMBLE DES COMMUNES »

/

Paris-Orly constitue un pôle de mobilités et d'emplois majeur à l'échelle de la Métropole du Grand Paris et de la Région Ile-de-France.

La Commune de Chelles soutient le projet ambitieux de Paris-Orly 2035, qui vise à augmenter la part des mobilités décarbonées, à privilégier l'utilisation d'énergies bas carbone, à améliorer l'expérience des usagers, et à mobiliser ses réserves foncières avec sobriété et en adéquation avec les besoins du territoire.

Il s'agit d'un projet utile en mesure d'apporter des réponses concrètes aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques auxquels sont confrontés les territoires et de bénéficier au cadre de vie de l'ensemble des communes de la Métropole du Grand Paris et de la Région Ile-de-France.

/

CONTACT

/

Commune de Chelles
Parc du Souvenir Emile Fouchard, 77500 Chelles

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



CAHIER
D'ACTEUR

PARIS-ORLY 2035, UN PROJET TERRITORIAL BENEFIQUE POUR L'ENSEMBLE DES COMMUNES

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

Alors qu'il ne se situe qu'à 30 kilomètres au sud de Chelles et à l'entrée du territoire de la Vallée de la Marne, l'accès à l'aéroport Paris-Orly reste contraint, et nécessite d'emprunter des voies routières souvent congestionnées ou de passer par Paris pour utiliser les transports en commun.

Bien que l'arrivée progressive des nouvelles lignes de transport collectif (lignes 14 et 18 du Grand Paris Express, BHNS, gare routière) viendra sensiblement améliorer son accessibilité et désengorger le trafic routier, le groupe ADP souhaite également résoudre les problèmes de saturation des accès à l'aéroport et renforcer la part modale des transports publics. Les différentes solutions proposées intègrent ainsi la mise en service d'un TCSP interne à la plateforme, la création de parcs de stationnement et d'un dépose-minute reliés au terminal par le TCSP, et le renforcement des mobilités douces.

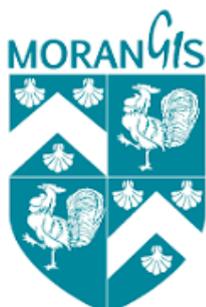
La Commune de Chelles soutient ces mesures qui amélioreront le trajet des usagers, dans l'ensemble de leur parcours, et optimiseront l'utilisation des transports publics et des mobilités douces.

Elle soutient également les trois autres axes du projet Paris-Orly 2035 : développer les énergies bas carbone, améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport, et créer une offre immobilière intégrant les besoins et enjeux du territoire. Ces initiatives répondent aux défis environnementaux et renforceront l'attractivité de Paris-Orly au niveau national et international.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR



MAIRIE DE MORANGIS

Morangis, située au sud de l'aéroport d'Orly, est particulièrement attentive à son cadre de vie et aux nuisances qui pourraient l'affecter, telles que le report de trafic routier, les nuisances aériennes et les pollutions. Tout comme le Département de l'Essonne et le Grand Orly Seine Bièvre, nous soutenons une approche équilibrée pour défendre les riverains des aéroports tout en favorisant le développement durable des transports aériens. Il s'agit de préserver la qualité de vie des populations exposées aux nuisances aéroportuaires et d'assurer une répartition équitable des retombées économiques et fiscales générées par l'activité aéroportuaire. Le développement de l'aéroport, tel que présenté dans votre dossier de concertation, repose sur quatre axes. Cette contribution vise à représenter les intérêts des habitants de Morangis.

CONTACT

Nom acteur : MAIRIE DE MORANGIS
Adresse : 12 avenue de la République
Téléphone : 01 64 54 28 28
Mail : madamelemaire@morangis91.com

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



CONTRIBUTION VILLE DE MORANGIS

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

Dans le cadre de cette concertation, la Municipalité de Morangis présente son point de vue concernant ses attentes, en soulignant que nous partageons également de nombreuses positions émanant de la contribution du Grand-Orly Seine Bièvre, ainsi que du Département de l'Essonne et de la Métropole du Grand Paris dont nous faisons partie.

La ville salue le travail réalisé par l'ADP et la concertation proposée à l'ensemble de la population et des acteurs territoriaux. Nous espérons que les nombreuses contributions seront prises en compte et permettront de développer un projet Paris-Orly 2035 innovant qui tienne compte des remarques formulées et des aspirations du territoire.

Nous exprimons nos préoccupations et restons attentifs à certains impacts, notamment la densification du trafic routier et la proximité du centre de méthanisation par rapport aux habitations. Les mobilités douces envisagées répondent à nos attentes. Cependant, nous regrettons l'absence de positions claires sur le couvre-feu nécessaire à la préservation de la santé et l'absence d'un engagement concret pour limiter les décollages matinaux à un maximum de 20 départs.

Une vigilance accrue devra être portée sur les impacts de la circulation routière.

Obtenir une station voyageurs de la ligne 14 ou 18 à Morangis et soutenir la refonte de l'Orlyval notamment par un arrêt à Wissous.

Les stationnements dans les parkings devront bénéficier d'une offre tarifaire raisonnée pour éviter les stationnements sauvages en périphérie.

Le centre de méthanisation doit impérativement être plus éloigné des premières habitations, sises la Croix de boisselière. La consultation préalable des élus et riverains est impérative.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

Nous saluons la refonte complète du modèle d'accès à la plateforme aéroportuaire proposée dans votre dossier, incluant la réalisation du contournement d'Orly et le réaménagement du carrefour D118/N7 avec le concours du Département de l'Essonne, indispensables pour améliorer l'accès aux parkings. Cependant, le déplacement des dépose-minute vers les nouveaux sites de stationnement donne à craindre un report significatif de circulation dans les communes limitrophes.

Une vigilance accrue devra être portée sur les impacts de la circulation routière

Le réseau routier local du nord de l'Essonne est saturé, en particulier aux accès de l'A6, de l'A10 et au goulet d'étranglement du tunnel de la RN 7 sous les pistes. La plateforme aéroportuaire constitue une barrière physique difficilement franchissable. Avec les nombreux projets de développement proposés pour le pôle d'Orly et le déficit actuel d'accessibilité, il est vital de travailler avec IDFM et s'appuyer sur le projet du TCSP pour renforcer l'offre collective de transports pour les habitants et les salariés Essonnais, surtout avec l'arrivée de la ligne 14 à Orly en 2024, de la ligne 18 en 2027, et l'absence actuelle de station voyageurs à Morangis.

Le projet de TCSP assurera la desserte de l'ensemble de la plateforme. Il serait pertinent d'étudier les interactions

possibles de ce futur TCSP avec les infrastructures existantes et ce en articulation avec les modes actifs, afin de faciliter l'accès des habitants du territoire notamment au pôle gare.

Le projet qui nous est présenté doit conduire à utiliser pour les déplacements locaux des modes de transports plus respectueux de l'environnement.

Obtenir une station voyageurs de la ligne 14 ou 18 à Morangis et un arrêt à Wissous pour l'Orlyval sont essentiels au désenclavement du territoire

Ce territoire en pleine mutation manque cruellement d'infrastructures de mobilité quotidienne, alors que la création d'activités tertiaires et la construction d'environ 15 000 logements d'ici à 2026 selon la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, augmenteront encore la population.

Le prolongement de la ligne 14 ou 18 jusqu'à Morangis avec un pôle multimodal permettrait de réaliser un parking de rabattement important pour les usagers du quotidien et faciliterait aussi l'accès à l'aéroport pour les voyageurs.

L'amélioration indispensable de l'offre de mobilité collective est un enjeu majeur pour notre territoire. La ligne Orlyval dans un souci de proximité doit évoluer. Cela commence par son intégration dans la tarification francilienne à destination notamment des salariés du pôle d'Orly.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Des stationnements à des prix attractifs pour éviter les stationnements sauvages en ville

Pour encourager l'utilisation des parkings et des navettes par les voyageurs, il est important de mettre en place une politique tarifaire cohérente pour les stationnements de longue durée sur les parkings de rabattement. À ce jour, nous observons déjà à Morangis des véhicules stationnés par des propriétaires actuellement en voyage. Le stationnement dans nos communes constitue une problématique majeure, et nous ne pouvons pas tolérer l'utilisation sauvage de nos rues, principalement pavillonnaires, comme parking de rabattement.

Il convient aussi d'assurer une adéquation entre les horaires des départs d'avion et des navettes. Actuellement, l'Orlyval au départ de la gare d'Antony ne dessert pas l'aéroport pour les premiers vols matinaux.

Piste Cyclable et mobilités douces

Concernant les mobilités douces et voies cyclables, nous réaffirmons notre souhait d'étudier une piste bidirectionnelle sur l'avenue Charles de Gaulle dans le cadre de la requalification en cours de cet axe majeur. Cet itinéraire se compose d'1,2km linéaire à aménager : en double sens de circulation (2x1 voies) dont le bus 399 et une connexion au niveau du giratoire de Paray-Vieille-Poste avec la voie verte et la D118. Ainsi le long de la RD 118 nous souhaitons également que le maillage se poursuive sans rupture de continuité entre les intersections RD118 / Rue du Pont de Pierre et RD118z / RD167.

PARIS-ORLY 2035

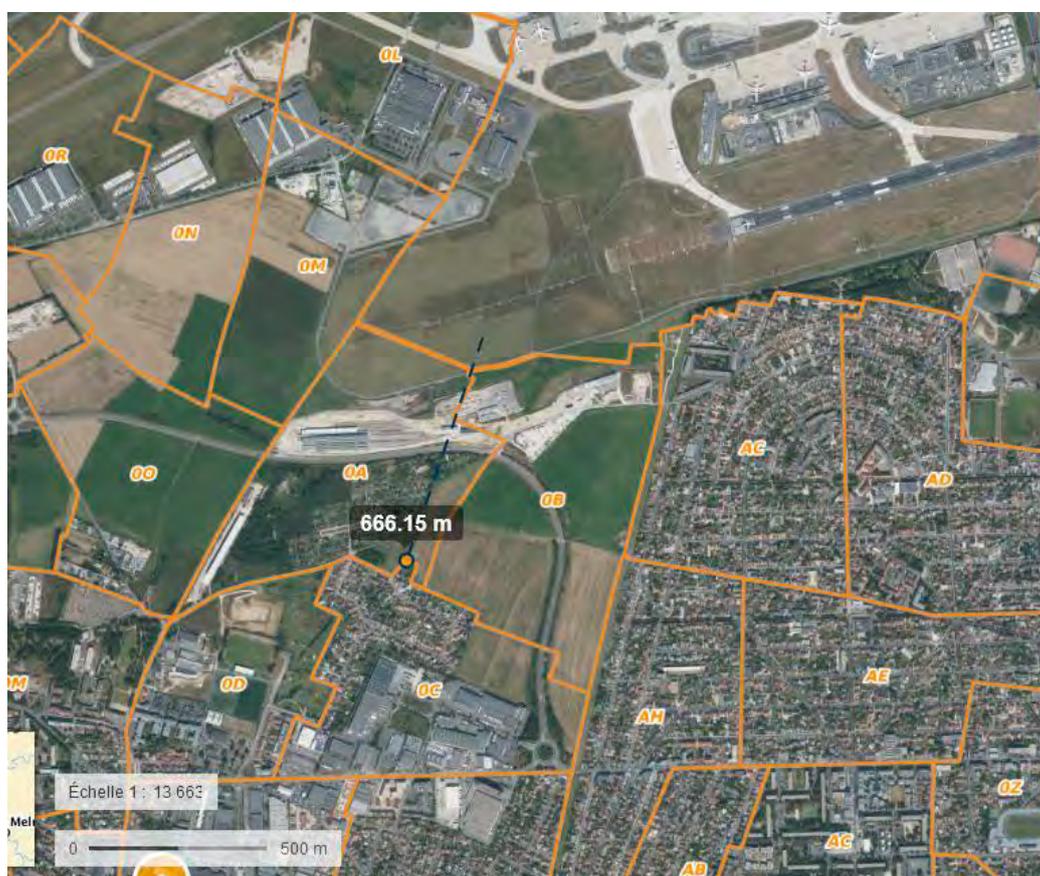
CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN RÉPONDANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE.

Une ambition affirmée d'agir au service de l'environnement et de la transition énergétique mais une centrale de méthanisation trop proche des habitations.

Le « HUB Énergie » proposé dans votre concertation inclut une centrale de méthanisation traitant jusqu'à 400 tonnes/an de déchets alimentaires et 6 000 tonnes de déchets verts, située à proximité de Morangis. Cette unité de méthanisation, à environ 700 mètres des premières habitations morangissoises, suscite des inquiétudes quant aux nuisances olfactives et à la pollution. Nous nous opposons à son installation à cet emplacement en raison des risques qu'elle comporte. Nous ne doutons pas de la vigilance dont vous ferez preuve, toutefois ces installations ne sont pas sans risque pour l'environnement car les biogaz peuvent conduire à des risques d'incendie, d'explosion, d'intoxication, d'anoxie ou de pollution.



5

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROPORT.

Le territoire situé au sud de l'aéroport d'Orly, est exposé à des niveaux de bruit dépassant les limites d'exposition, avec une augmentation de 34% pour Lden 55 (jour) et de 9% pour Lnight 50 (nuit). Depuis un an, une augmentation significative des décollages entre 6h et 7h a été constatée, en raison des abus des compagnies aériennes qui effectuent de nombreux départs dès la première heure pour maximiser les rotations. Cette situation a été à nouveau dénoncée par le maire de Morangis auprès de la directrice de l'aéroport en mars 2024.

Nous regrettons que ne soit pas affirmée la volonté de réguler les décollages matinaux (limitation des départs à 20 maximum), ni le plafonnement du trafic à 200 000 mouvements et l'allongement du couvre-feu de 23h à 6h.

Les habitants de Morangis et des villes voisines ne doivent pas subir les conséquences d'une exploitation excessive. Une approche équilibrée entre l'attractivité économique de l'aéroport et la santé de nos concitoyens est essentielle. Or, il y a une forte tendance à opposer l'environnement, la santé d'un côté, et l'emploi de l'autre, alors qu'il faut prendre en compte l'ensemble des nécessités dans une approche équilibrée.

Face à l'urgence climatique, de nombreuses études portées par ADEME, L'OMS, BRUITPARIF et autres organismes reconnus nationalement et internationalement, montrent les multiples impacts, notamment du bruit, sur la santé et la biodiversité, soulignant l'importance de réduire les nuisances et pollutions. Des décisions significatives doivent être prises, en tenant compte des contraintes démographiques et économiques. L'étude

EIAE propose trois scénarios pour la gestion et la réduction du bruit : le scénario « A » avec des restrictions sur le bruit des aéronefs m<17 dès 22h, le scénario « B » ajoutant au « A » un couvre-feu pour les départs à partir de 23h, et le scénario « C » portant sur une restriction m<13 dès 22h avec un couvre-feu pour les départs et les arrivées à partir de 23h. Il est essentiel d'agir concrètement et de prendre en compte les scénarios « B ou C » dans l'établissement de cette concertation pour une avancée significative.

Les réglementations sur les couvre-feux et les créneaux nocturnes doivent être harmonisées et respectées entre les plateformes aéroportuaires. Une programmation des vols raisonnable et réaliste, offrant une marge pour absorber les aléas, est nécessaire pour éviter les infractions.

La confiance des territoires passe par le respect des règles et des engagements. Elle ne peut être acquise que par la sanction envers les infractions, la réduction des pollutions aéroportuaires, la maîtrise du trafic et le renouvellement des flottes pour réduire les émissions à la source.

Les principales compagnies aériennes affichent des objectifs de réduction de leurs émissions de CO2 (de moitié entre 2019 et 2030 avec l'objectif de neutralité carbone en 2050). Il serait souhaitable qu'ils inscrivent également des objectifs de réduction sonore et des émissions de polluants atmosphériques. L'impact sanitaire des activités aériennes est démontré, réduisant jusqu'à trois ans l'espérance de vie en bonne santé pour ceux vivant sous les couloirs aériens. Un récent rapport du CITEPA fait le constat d'une

6

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



diminution des émissions de gaz à effet de serre en France et de leur augmentation pour le secteur aérien de + 21% pour les vols domestiques et + 27 % pour les vols internationaux entre 2022 et 2023.

L'évolution des pratiques permettrait une réduction rapide des nuisances.

Ainsi la modernisation des procédures de navigation aérienne telles qu'inscrites dans le programme «SESAR» visant à optimiser toutes les phases de vol doit s'inscrire comme la règle.

AXE 4 : DÉPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE EN COMPLÉMENTARITÉ DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN.

Nous saluons l'engagement en faveur de la création de zones d'activité pour les PME/PMI, qui renforcera l'offre d'emploi sur notre territoire. Concernant les propositions immobilières d'activité industrielles et productives, il faut veiller à ce qu'elles ne viennent pas augmenter la pression routière déjà présente à Morangis (rond-point de Paray-Vieille-Poste et sur le chemin d'Antony voie de schunt de la D118). Il est essentiel de veiller également à leur intégration paysagère et environnementale.

Aujourd'hui les communes sont confrontées à des difficultés importantes face aux besoins des populations notamment en termes d'aménagement du territoire. Cette nouvelle offre d'activités va générer des besoins supplémentaires pour la population résidente du territoire ou itinérante de l'aéroport. Comme proposé à Madame la Directrice de l'Aéroport, il serait pertinent d'envisager qu'ADP initie des actions visant à une intégration globale dans le tissu territorial avec des infrastructures telles que cinémas, complexes sportifs, espaces verts aménagés pour le loisir accessibles aux habitants, aux salariés et aux voyageurs.

Nous attendons du Groupe ADP, grand consommateur d'espaces perméables, la poursuite de leur engagement en faveur de la transition écologique, notamment par la mise en œuvre systématique de compensation de revégétalisation ; des informations plus précises sur les projets de reboisement, ainsi qu'une gestion plus ambitieuse des eaux pluviales.

L'association Aérobiodiversité pourrait se rapprocher des collectivités territoriales et travailler avec elles sur la reconquête de la biodiversité au-delà des prairies aéroportuaires.

Gagner la confiance des territoires nécessite d'associer réellement les élus et les associations de riverains. Les dispositifs existants dont les avis négatifs (rejet du PPBE par la Métropole du Grand Paris, des Conseils départementaux, associations, CCE etc...) ne sont jamais pris en compte ou avec si peu de résultats, ont atteint leurs limites. De nouvelles instances doivent voir le jour pour répondre aux réalités des territoires.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR



MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE

L'association MDB dont le but est de promouvoir l'utilisation du vélo pour les déplacements au quotidien, et en particulier son antenne de Thiais, souhaite accompagner les municipalités mais aussi plus généralement les acteurs du territoire qui le souhaitent. C'est le cas avec ADP et son projet Paris Orly 2035 qui entend miser sur ce type d'actions pour décarboner les mobilités au sol dans la zone aéroportuaire et autour d'elle.

Mieux se Déplacer à Bicyclette, antenne locale de Thiais

LE VÉLO COMME MOYEN EFFICACE DE DÉCARBONATION DES DÉPLACEMENTS

Conformément aux objectifs de plaider pour les « mobilités actives » que s'est assignée l'association MDB, nous répondons sur le premier axe de l'enquête en proposant à ADP Orly notre regard d'usagers expérimentés pour tout ce qui se rapporte à ces types de déplacements sur le territoire aéroportuaire. Tout aussi cruciale est la capacité à se déplacer vers et depuis les communes voisines, dans un rayon d'environ 10 kilomètres et accessibles potentiellement en une trentaine de minutes à vélo au cœur d'Orly.

Pour être efficace cela doit se faire comme le propose cette enquête publique, de manière concertée et en faisant participer tous les acteurs, dont les associations. Nous saluons donc cette démarche.

MDB présente principalement ici une vision très générale des aménagements cyclables souhaitables sur ce territoire (voies, parking, jalonnement, etc) et les services devant accompagner la pratique du vélo. Nous avons souhaité entamer (et l'avons déjà effectivement démarré) avec ADP Orly une démarche de concertation sur le projet « Paris-Orly by Cycle 2030 » et sommes très heureux de pouvoir poursuivre ce travail collectif pendant toute la durée du projet.

Nous considérons les solutions de mobilités actives comme parmi les plus aptes à apporter la nécessaire contribution à notre échelon local à la réduction des émissions de GES, de pollutions et de préservation de la biodiversité. Le vélo peut satisfaire à lui seul certains besoins de déplacement de quelques kilomètres pour un grand nombre - plus élevé que selon l'idée répandue (pour les



PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



trajets domicile-travail des salarié.es, les transports à usage professionnel sur la plateforme, les passages de riverains se rendant d'une commune à une autre, les passagers, etc). Elles peuvent tout aussi bien constituer l'un des maillons d'une chaîne intégrée de déplacements (intermodalités) alliant d'autres types de transports, le plus possible en commun. À ce titre, la prolongation de la ligne 14 à Orly et la mise en service à moyen terme du Grand Paris Express permettra à des voyageurs et voyageuses partant ou arrivant de très loin en Île-de-France de relier Orly sans utiliser de voiture, en combinant l'utilisation du vélo et du réseau ferré le plus dense du monde.

Pour ce faire, une incitation très forte à ces pratiques auprès des divers publics doit se poursuivre ou s'engager, alors même que des travaux d'installation de voies cyclables confortables et sûres doivent être une des priorités, au même niveau que sont ici considérés les transports en commun (TCSP - Transport Collectif en Site Propre - en tête).

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



CONTACT

Nom acteur : Mieux se Déplacer à Bicyclette - antenne de Thiais
Adresse :
Téléphone :
Mail : thiais@mdb-idf.org

LE VÉLO COMME MOYEN EFFICACE DE DÉCARBONATION DES DÉPLACEMENTS

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

Mesures d'efficacité bienvenues

Parmi les propositions mises en avant on trouve clairement dans le dossier de concertation beaucoup de mesures intéressantes dans chacun des 4 domaines concernés, visant à améliorer l'efficacité des systèmes existants ou à leur substituer de nouvelles technologies.

L'apport des mobilités actives trop peu souligné pour une réelle sobriété

Nous constatons une avancée significative en faveur du déploiement des transports en commun notamment grâce à l'apport des TCSP, et une proposition de gestion d'accès à la plateforme différente et bienvenue.

Toutefois la partie mobilités actives, même si elle est évoquée, n'occupe à nos yeux pas la place qu'elle devrait avoir, étant de très loin la plus sobre autant d'un point de vue environnemental que financier tout en pouvant apporter énormément en qualité de vie (santé, bien-être physique et mental, etc.).

L'engagement d'ADP Orly reste à approfondir alors qu'il est question précisément des transports en commun et d'aménagements routiers mais seulement d'incitation à un report modal, très peu documenté, vers le vélo. Il n'est fait notamment mention d'aucun projet précis d'amélioration ni d'installation de traversées nord-sud et est-ouest, pourtant essentielles...

Pour parvenir efficacement aux objectifs de décarbonation au sol lors des déplacements, nous ne pouvons qu'approuver l'objectif de "rendre moins attractif l'usage de la voiture". Nous pensons qu'il est fondamental sur le territoire d'ADP Orly de décider maintenant d'en réduire l'usage tel que pratiqué aujourd'hui en réduisant l'espace occupé par la voiture au profit des autres modes. Ces mesures, pour être bien comprises et défendues par notre association devraient être mises en avant explicitement.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

Les chiffres rappelés de répartition des modes actuels de déplacements des passagers et salariés sont éloquentes (70% pour le mode routier, 30% pour le mode transports en commun). Il n'est d'ailleurs fait mention des déplacements à vélo que pour les salariés (1%), encore aujourd'hui considérés comme négligeables.

Mesures concernant les parkings en entrée de plateforme

Pour changer de paradigme nous défendons la proposition faite de repenser les accès en misant sur les parkings situés aux abords de la plateforme (nord/sud et peut-être aussi ouest et est) et partageons le principe de parkings végétalisés comme il est proposé. (L'accès jusqu'aux terminaux doit malgré tout rester possible, comme il est précisé, pour certaines catégories d'usagers - PMR accompagnées par taxi par exemple)

Toutefois le nombre de 9000 places proposé paraît exagéré et des mesures fortes d'incitation à de nouvelles mobilités plus sobres (large variété de petits véhicules électriques) doivent être au plus tôt mises en œuvre.

L'ajout des parkings en entrée de plateforme est bienvenu pour soulager le trafic inter-plateforme ; mais que deviennent alors les parkings actuels qui logiquement peuvent être largement réduits en capacité, certains d'entre eux reconvertis ? Qu'en est-il des voies de circulation actuelles qui elles aussi peuvent alors plus facilement être

réduites pour laisser de la place aux autres types de mobilité (bien moins gourmands en espace) ? Le dossier de concertation ne répond pas à ces questions qui nous semblent importantes.

Concernant le fonctionnement des parkings, nous formulons des propositions pour appuyer ou compléter les propositions déjà faites, à mettre très nettement à l'information des usagers :

- une tarification dégressive selon le poids et la taille des véhicules, fortement dissuasive pour les gros véhicules (à moteur thermique ou électrique)
- un temps limite de stationnement accordé plus long aux petits véhicules, court et dissuasif pour les autres
- des parcs de stationnements vélo suffisamment nombreux, couverts et sécurisés à proximité directe des stations TCSP, proches également pour les usagers voyageant à bord de véhicules légers

Mesures d'aménagements cyclables

Ces parkings d'entrée de plateforme doivent devenir accessibles à vélo, en toute sécurité, en travaillant avec les communes voisines (l'étude conjointe avec tous les acteurs concernés est effectivement indispensable et urgente, les

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



décisions et travaux étant toujours très longs à mener). Un minimum de liaisons cyclables, au besoin temporaires, doivent être tracées et engagées sans attendre le délai nécessaire aux travaux de plus grande ampleur. Le caractère temporaire a de plus l'avantage de permettre le test de solutions avant pérennisation.

Dans tous les cas, à terme, l'ensemble des points noirs cyclables interdisant de facto les accès à la plateforme doit être résolu, les discontinuités définitivement éliminées, les traversées de la zone rendues enfin possibles et attractives.

Les voies cyclables, en empruntant une partie des couloirs de circulation routière existante doivent être aménagées, en tenant compte de l'évolution prévisible des besoins (vélo-cargo par exemple) sans nécessiter d'artificialisation autre qu'à la marge (une révision du plan de circulation actuelle uniquement, complétée par quelques aménagements spécifiques).

Les parkings vélo nécessaires (intégrant le développement déjà sensible des vélo-cargos) peuvent eux-mêmes le plus souvent occuper une partie des espaces aujourd'hui dédiés aux parkings pour véhicules motorisés.

Un jalonnement clair et l'adaptation des régimes de priorités selon les conditions de trafic et les objectifs d'utilisation à terme, au profit des piétons et cyclistes tant que possible, achèvera de rendre le vélo aussi efficace, voire davantage, que les transports en commun pour un grand nombre d'usagers.

Une attention particulière est à apporter sur l'impact de la circulation routière induite par l'installation des parkings en périphérie pour qu'elle ne crée pas de nouvelles zones encombrées.

Encourager de nouveaux types de transports à partir de véhicules intermédiaires

En complément des solutions cyclables connues (vélo musculaire/électrique standards), nous préconisons le développement - par des offres de location variées notamment - de vélo-cargos lorsque suffisants et de véhicules intermédiaires entre vélo et voitures qu'il faut désormais considérer comme solutions viables à porter, en les ajustant aux besoins réels. Des solutions de transport de biens et de personnes basés sur ces modèles existent ; nous pensons que l'aménagement voulu par ADP est une opportunité parfaite pour participer à leur développement et apporter la preuve qu'un réel changement dans la manière d'appréhender les déplacements est possible, qu'il hausserait le niveau de qualité de vie dans un environnement fortement urbanisé, qu'il participerait au besoin de résilience de notre économie en développant des emplois à l'échelle locale, etc.

L'une des mesures que veut prendre ADP est d'« accélérer le verdissement de nos flottes de véhicules et le déploiement de bornes de recharge électrique afin d'offrir des modes de transport plus propres sur la plateforme et ses accès. ». Nous pensons que le verdissement de la flotte passe justement par l'emploi de véhicules légers, plus que par le remplacement

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



par des véhicules aux caractéristiques similaires, fussent-ils électriques. Le poids des vélos et vélo-cargos en fait des possibilités à privilégier tant que faire se peut.

Développer les services et la communication vers le public

Les aménagements spécifiques pour cycles (tels qu'identifiés plus haut), les services de location, les bornes de recharge et de réparation, des points d'eau répartis aux endroits stratégiques sur le domaine

concourent à l'adhésion des nouveaux.elles pratiquant.es. Développer l'aide à la pratique des mobilités actives (remise en selle, apprentissage plus complet, etc) y participe également. Nous pensons qu'ADP pourrait viser la labellisation « Employeur pro-vélo » pour valoriser son action en cours et à venir.

La communication est de surcroît l'un des maillons essentiels à maintenir à toutes les étapes du projet ; il s'agit alors de sensibiliser largement les publics, de former des formateurs et promoteurs aux avantages de l'utilisation du vélo déployé à large échelle.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR



Essonne Développement
L'Agence de Développement
Territoriale de l'Essonne

Il est important de souligner la qualité du travail réalisé ainsi que le niveau élevé des ambitions d'ADP pour aller vers un nouveau modèle aéroportuaire.

La contribution d'Essonne Développement porte principalement sur l'axe 4 : développer une offre immobilière tournée vers les territoires, et plus particulièrement :

- Réorganiser l'offre de la plateforme aéroportuaire
- Renforcer l'accueil des fonctions de production
- Conforter le rayonnement économique de la plateforme par une ouverture plus forte sur les territoires limitrophes

INTEGRER LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE AU DEVELOPPEMENT LOCAL DANS LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Les aéroports ne sont plus uniquement les supports nécessaires au transport aérien. Ils sont désormais de véritables acteurs, à la fois inclus dans des réseaux internationaux et profondément immergés dans le local.

Le projet Orly-Paris 2035 prend acte de cette transformation et s'attache à la transcrire dans les faits par l'adaptation à la mutation du transport aérien, la création d'un espace de vie du niveau d'une ville, la réponse aux multiples facettes des enjeux climatiques et comme un espace de développement majeur pour l'Île de France.

Essonne Développement soutient les propositions avancées par le projet Orly-Paris 2035.

Celui-ci propose un scénario qui tient compte de ces évolutions. Ainsi, il va dans le sens d'une intégration plus forte de la plateforme aux dynamiques territoriales pour lui faire jouer un rôle d'entraînement tout en accélérant son adaptation aux enjeux climatiques et de sobriété carbone.

CONTACT

Nom acteur : Essonne Développement
Adresse : 56 boulevard des Coquibus 91000 Evry-Courcouronnes
Téléphone : 06 76 73 18 56
Mail : babondance@essonne-dev.com

1

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



/

INTEGRER LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE AU DEVELOPPEMENT LOCAL DANS LE
RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

/

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

AXE 4 : DEVELOPPER UNE OFFRE IMMOBILIERE TOURNEE VERS LES TERRITOIRE

Sous-titre : la réorganisation de l'offre de la plateforme aéroportuaire

Les territoires limitrophes à la plateforme aéroportuaire connaissent une raréfaction de l'offre foncière. A contrario, celle-ci apparaît comme une exception dans le sud francilien en possédant une réserve foncière importante et une accessibilité renforcée.

Essonne Développement considère qu'il est indispensable que la plateforme joue le rôle d'un moteur de croissance plus affirmé, ouvert sur les autres territoires.

Essonne Développement partage donc la nécessité de transformer en profondeur la manière dont la plateforme d'Orly s'inscrit dans un territoire plus large. Elle doit simultanément mieux prendre en compte les transformations du secteur aéronautique, respecter d'avantage l'environnement et s'insérer plus finement dans les dynamiques économiques locales.

Aussi, il est important de rompre avec le scénario d'évolution tendanciel et jouer pleinement l'atout que constitue de grands espaces fonciers dans un milieu péri-urbain contraint, renforcer la couture urbaine, imaginer un immobilier sobre en consommation foncière, intégrer pleinement une offre décarbonée et revisiter la stratégie immobilière pour faire une place plus importante à l'industrie.

Essonne Développement est donc favorable au scénario Paris – Orly 2035 qui propose un projet en rupture avec le scénario tendanciel.

Ces évolutions sont considérées comme robustes à moyen-long terme. Pour la décarbonation la tendance est clairement de long terme et prend en compte la nécessaire transition écologique de la plateforme. Les projets de géothermie, méthanisation, hydrogène, photovoltaïque ou encore la station multi-énergie marquent une étape importante en ce sens.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Cette ambition, qui va au-delà de l'immobilier, montre le virage pris par l'aéroport pour son insertion positive dans le territoire pour lequel il affiche la volonté d'être beaucoup plus qu'un opérateur aérien.

Dans le scénario « sans projet » Essonne Développement est favorable au développement des parcs d'activité « Othello » à Athis-Mons et des « Avernaises » sur Paray-Veille-Poste. Leurs orientations vers une cible PME est cohérente avec les attentes du marché.

Pour Essonne Développement, l'enjeu consiste à garantir la pérennisation des entreprises et des emplois essonniers et de faciliter l'implantation de nouveaux acteurs économiques tout en limitant le mitage parcellaire.

Essonne Développement affiche la volonté de combiner la recherche de la sobriété foncière à la refonte du modèle du parc d'activités afin qu'il soit attractif pour de nouvelles entreprises tout en étant un outil en faveur de l'ancrage territorial.

Pour cela, Essonne Développement accompagne la montée en capacité des territoires, favorise l'adaptation, le renouvellement et la diversification de leur offre économique en tenant compte des dynamiques de marché et de l'environnement concurrentiel.

Pour Essonne Développement la formation, et plus encore le lien avec le tissu économique en tant que débouché potentiel de celle-ci, constitue un maillon important de la démarche projetée.

En effet, l'extrême diversité des activités présentes : industrie, commerce, tertiaire, activités spécifiquement aéronautique et aéroportuaire ... sont adaptés pour faire émerger des lieux de formation mais surtout des lieux d'application de celles-ci.

Enfin, la volonté de créer de l'habitat est primordiale. En effet le logement constitue un facteur d'attractivité pour les entreprises et donc de réussite du projet.

Sous-titre : Renforcer l'accueil des fonctions de production

Le projet Paris-Orly 2035 contribue à l'objectif de décarbonation et simultanément souhaite apporter une réponse au développement des activités de production.

Essonne Développement s'inscrit pleinement dans cette perspective. Cependant les freins à la création et au développement de nouveaux sites industriels sont nombreux : liés à des disponibilités foncières insuffisantes ou difficiles à mobiliser, aux procédures d'urbanisme, à un accès aux ressources humaines complexe et encore, trop souvent, à un regard négatif porté sur les activités productives.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Pour cela le projet Paris-Orly 2035 met en avant des pistes qui prennent en compte la décarbonation.

Essonne Développement considère que ces orientations sont tout particulièrement stratégiques pour l'Essonne et souhaite qu'elles constituent une orientation forte du projet.

Pour être en capacité de produire en Essonne il est indispensable d'être en situation de concevoir et accompagner la mise en place de nouveaux modèles industriels.

Dans ce contexte, Essonne Développement a conduit une mission prospective très largement collaborative afin d'identifier les modèles industriels les plus adaptés aux besoins des entreprises et des attentes des territoires.

C'est pourquoi Essonne Développement propose de privilégier la réalisation de deux modèles en particulier sur la plateforme aéroportuaire : l'hôtel industriel et la nouvelle usine.

L'hôtel industriel propose une solution immobilière à destination des entreprises des domaines traditionnels comme des start-ups. Organisé sur plusieurs niveaux, il offre des caractéristiques techniques et urbaines qui lui permettent de s'intégrer dans un environnement urbain. L'hôtel industriel rejoint le projet Paris-Orly 2035 de préservation des ressources foncières et d'accueil davantage d'activités productives sur la plateforme aéroportuaire.

Essonne Développement considère que la programmation, comme les documents d'urbanisme, doivent être prévus pour l'accueil de ce type de projet à court et moyen terme.

Pour produire et être compétitives les entreprises industrielles ont besoin de nouveaux sites de production. Cependant, confrontée à une contraction de l'offre foncière, la création d'une première, ou d'une nouvelle usine, est souvent une démarche complexe.

Il est donc essentiel d'accompagner les entreprises industrielles en sécurisant l'implantation de lignes de production en Essonne notamment par une offre foncière et un accompagnement technique pour faciliter la réalisation de projets.

Aussi, Essonne Développement soutient le projet Paris-Orly 2035 dans la définition de nouvelles offres foncières pour les activités productives qui ne pourraient pas trouver de solutions sur les sites existants.

Sous-titre : Conforter le rayonnement économique de la plateforme par une ouverture plus forte sur les territoires limitrophes

Essonne Développement plaide pour une connexion plus forte de la plateforme avec les territoires limitrophes afin qu'elle joue un rôle plus affirmé de pôle économique majeur avec un effet d'entraînement fort.

4

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



Ainsi, Essonne Développement considère qu'il est indispensable que la couture avec les territoires limitrophes soit plus performante. Il est donc indispensable que le projet Paris-Orly 2035 ouvre des perspectives qui soient de véritables courroies de transmission entre la plateforme et ses voisins immédiats.

Les travaux conduits par la Région dans le cadre du SDRIF-E montrent que l'ouverture internationale de Ile-de-France se met principalement en place à partir de quelques espaces économiques.

Essonne Développement souhaite que la plateforme soit à la fois un vecteur pour renforcer la vocation internationale des territoires limitrophes et un outil destiné à faciliter l'ancrage territorial des entreprises. Ainsi, l'amélioration des connexions en transports s'inscrit dans ce sens mais reste insuffisante.

Il est essentiel de conforter la capacité de croissance de Paris Saclay en proposant des outils immobiliers en capacité d'accueillir les start-up en phase de croissance afin de construire un parcours immobilier local.

La même orientation est proposée par Paris-Orly 2035 à l'égard de Villejuif et du Paris Saclay Cancer Cluster.

Il en va de même pour consolider le rayonnement de Grand Paris Sud appuyé sur les biotechnologies et la bioproduction.

Essonne Développement s'inscrit dans la perspective de renforcer l'accueil de start-up sur la plateforme. Pour cela celle-ci bénéficiera progressivement d'une amélioration des réseaux de transport qui constitue un atout décisif pour l'accès aux talents qui sont essentiels pour les entreprises innovantes.

Pour Essonne Développement, au-delà de l'accessibilité, la réussite du projet proposé repose d'une part sur une offre immobilière très bien adaptée à la demande et, simultanément, sur un positionnement centré sur les start-up en croissance, lorsqu'elles abordent la phase de prototypage et de production.

La feuille de route de la stratégie immobilière du projet Orly-Paris 2035 se donne également pour objectif d'accompagner le développement de l'écosystème aéroportuaire.

Essonne Développement s'inscrit dans cette perspective. En effet, une étude conduite en 2022 met en évidence les domaines industriels pour lesquels l'Essonne possède un avantage concurrentiel : la biothérapie-bioproduction, l'optique-photonique, le quantique, l'intelligence artificielle, l'agtech - foodech et l'aéronautique.

PARIS-ORLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



CAHIER
D'ACTEUR

Le croisement de ces différentes technologies contribue à la création d'un écosystème en capacité de faire émerger des solutions locales pour les besoins de la plateforme en innovation.

DÉPARTEMENT
DU
VAL-DE-MARNE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ – ÉGALITÉ - FRATERNITÉ



VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

Extrait du registre
des délibérations du conseil municipal

Séance du 4 avril 2024

N° 22 **Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le
Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

Membres composant le Conseil Municipal	49
Membres en exercice	49
Membres présents	40
Membres excusés et représentés	5
Membres absents non représentés	4
Pour	45
Contre	0
Abstention	0
Ne prend pas part au vote	0

Télétransmission Préfecture
Nomenclature : 9.1
Numéro : 094-219400686-20240404-
lmc11411-DE-1-1
Date réception : 9 avril 2024

Le 4 avril 2024 à 19h00, les membres du Conseil Municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire, au nombre de 40, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le 29 mars 2024.

Il a été procédé à l'élection d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil pour la présente séance, Carole DRAI, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions et les a acceptées.

Etaient présents:

M. Sylvain BERRIOS Maire
Mme Carole DRAI, M. Pierre-Michel DELECROIX, Mme Laurence COULON, M. Germain ROESCH, Mme Yasmine CAMARA, M. Julien KOCHER, Mme Hélène LERAITRE, M. Cédric LAUNAY, Mme Dominique SOULIS, M. Philippe CIPRIANO, Mme Agnès CARPENTIER, Maire-Adjoints
M. Jean-Marc BRETON, Mme Jacqueline VISCARDI, M. Pierre GUILLARD, Mme Marion COHEN SKALLI, M. Bruno BISMUTH, Mme Nadia LECUYER, M. Gilles CHERIER, Mme Peggy D'HAHIER, M. Aurélien PREVOT, Mme Marie-Thérèse DEPICKERE, M. Frank PATTI, M. Marc COHEN, Mme Anne-France LAVIROTTE, M. Loïc KERMAGORET, Mme Jacqueline LAVAL, M. Claude SOUSSY, Mme Sandra HOSSEINI, M. Pierre FERRERO, Mme Dominique BLÉHAUT, Mme Charlotte MARTIN, Mme Céline VERCELLONI, M. Vincent PUIG, Mme Lydia DE LISE, M. Téa FAURE, M. Fabrice CAPRANI, Mme Nadia GRONDIN, Mme Hélène FEO, M. Alain MERIGOT, Conseillers Municipaux.

Etaient absents excusés et représentés:

Mme Pascale MOORTGAT qui a donné pouvoir à M. Cédric LAUNAY, M. Adrien CAILLEREZ qui a donné pouvoir à Mme Carole DRAI, Mme Achraf ATALLAH qui a donné pouvoir à Mme Yasmine CAMARA, Mme Florentine RAFFARD qui a donné pouvoir à M. Germain ROESCH, M. Henri PETTENI qui a donné pouvoir à Mme Laurence COULON.

Les pouvoirs ont été délivrés aux membres du conseil municipal présents, conformément à l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, pour leur permettre de voter au nom des conseillers municipaux empêchés. Les mandats ont été remis par le porteur à Monsieur le Président.

Etaient absents non représentés :

M. Matthieu FERNANDEZ, Mme Deborah WARGON, M. Frédéric LOURADOUR, M. Laurent DUBOIS.

Hôtel de Ville Place Charles de Gaulle 94107 Saint-Maur-des-Fossés Cedex
☎ 01 45 11 65 65 – Télécopie : 01 45 11 65 60 – http : www.saint-maur.com



N° 22

OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

Le Conseil Municipal,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU l'avis de la Commission Développement durable, Cadre de vie, urbanisme, vie des quartiers, vie économique, commerces et sécurité en date du 27 mars 2024,

1-LE CONTEXTE DE LA SAISINE

Du 26 février au 26 mai 2024, le Groupe ADP (Aéroports de Paris) organise une concertation sur son projet « Paris-Orly 2035 ». La Ville de Saint-Maur en a été informée ainsi qu'une centaine de communes plus ou moins directement concernées par l'exploitation de l'aéroport de Paris-Orly et par ses impacts (dans les départements 91, 92, 94 et 77).

Le projet est consultable sur un site internet dédié avec possibilité de participer par voie électronique : <https://parisorly2035.groupe-adp.com/>

Le site dédié précise les diverses modalités de consultation et de contribution, les dates et lieux des deux réunions publiques, des six ateliers thématiques et des "points participatifs hors les murs".

L'information a été diffusée sur le site internet de la Ville de Saint-Maur, en rubrique « enquêtes en cours », à partir du 26 février 2024 et y restera pendant toute la durée de la concertation, avec un lien vers le site dédié.

A ce stade, il ne s'agit pas d'une enquête publique mais d'une **concertation préalable**. ADP précise que c'est une démarche « **volontaire** », (« *aucune obligation réglementaire ne la prescrivant* »). [DC* p.176 - PDF p.89]

Les conseils municipaux ne sont pas expressément appelés à donner leur avis sur ce projet. S'ils le font, leur avis doit donc être émis dans le délai de la concertation.

En l'occurrence, la Commune rappelle que Saint-Maur est survolée, à plus ou moins haute altitude et à fréquences variables, par des avions en provenance ou à destination des aéroports franciliens (Orly, Le Bourget, Charles-de-Gaulle) et des aérodromes environnants. **L'exploitation raisonnée et vertueuse de ces trajectoires courantes ne devrait pas générer de nuisances pour les Saint-Mauriens.**

Concernant l'aéroport de Paris-Orly (situé à environ 12 km), la Ville est attentive à l'utilisation de la « piste 4 », car elle peut entraîner le survol du sud-est de Saint-Maur à basse altitude lors des atterrissages par vent d'ouest. **L'usage de la piste 4 doit rester ponctuel** (maintenance technique ou incident sur la « piste 3 », ou conditions météo exceptionnelles). Or, des survols dits « atypiques » (dont des dépassements de couvre-feu) se produisent épisodiquement et génèrent des impacts sonores. La Ville engage donc régulièrement des actions auprès du Groupe ADP, gestionnaire des aéroports franciliens, et auprès de l'Etat en charge de la régulation et de la réglementation du trafic aérien.

C'est pourquoi, la Commune de Saint-Maur estime nécessaire d'émettre un avis sur le projet « Paris-Orly 2035 » présenté par le Groupe ADP afin de s'assurer qu'il n'a pas pour objectif ou pour effet d'augmenter le trafic aérien et notamment les survols de Saint-Maur et que, de manière générale, l'impact du projet s'inscrit dans une démarche de réduction des nuisances pour

N° 22

OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**l'environnement et la santé.**

[*Sauf indication contraire, les citations utilisées dans la présente délibération sont issues du dossier « Paris-Orly 2035 » notamment de la pièce « Dossier de Concertation » soit « DC ».]

2-LE DOSSIER SOUMIS A CONCERTATION PUBLIQUE PAR ADP

Le site dédié met à disposition du public une douzaine de documents dont le Dossier de concertation, sa Synthèse, des Fiches thématiques par axe (4 axes), des pièces graphiques (schéma, plan), un dépliant et des archives d'engagements antérieurs d'ADP. Le Dossier de concertation proprement dit [DC] comporte 194 pages.

Sur la forme, la Commune constate qu'ADP n'était pas tenu de produire une étude d'impact réglementaire mais a souhaité néanmoins élaborer un document s'en rapprochant par la trame (contexte, état initial, analyses *sans* et *avec* projet pour évaluation des enjeux et des effets). Le résultat n'a pas la précision d'une étude d'impact dans la mesure où le projet lui-même n'est encore, selon ADP, qu'une « *vision prospective à long terme* », « *une vision de principe présentée à des fins indicatives et susceptible d'évolution* » [DC p.176]. ADP renvoie souvent aux futures études qui seront menées lors des demandes d'autorisation environnementale ou d'installations classées.

En l'état du dossier, les cartes de bruit sont reproduites à une échelle trop réduite et ne permettent pas d'apprécier correctement les conclusions (en particulier les cartes comparatives des courbes d'environnement sonore [DC p.126]). De plus, le dossier fait mention à deux reprises d'une « annexe » qui contiendrait l'étude acoustique détaillée. ADP déclare : « *Le détail complet de l'étude est disponible en annexe.* » [DC p.124] « *Le détail par commune et par indicateur [...] est disponible en annexe.* » [DC p.127] Or, cette étude ne figure ni dans le dossier (le chapitre 8, Annexes, ne contient qu'un glossaire, p.194) ni dans les pièces mises en ligne sur le site web dédié. La Commune estime nécessaire de compléter le dossier et le site de la concertation, en produisant l'étude acoustique.

Par ailleurs, et sur l'ensemble des thématiques, il est un peu complexe de distinguer ce qui relève du projet lui-même (et constitue des éléments nouveaux) de ce qui traduit des objectifs déjà poursuivis ou des actions déjà lancées au titre de démarches antérieures.

Concernant le site internet dédié, le fractionnement des entrées et des données ne facilite pas l'accès direct aux pièces du dossier (d'autant que le site contient aussi des articles d'actualités ADP sur d'autres sujets). Les observations des contributeurs en ligne ne sont pas visibles par le public qui consulte le site dédié (ce qui est dommage pour l'appropriation collective du projet). Il n'est pas possible d'annexer une pièce jointe à une contribution électronique (sauf s'il s'agit d'un « cahier d'acteurs », au format prédéfini et contraint, pour les personnes morales) et il n'y a pas d'adresse électronique spécifique pour le faire.

A priori, les ateliers participatifs sont uniquement « en présentiel » et pas doublés par une écoute possible en visio (comme cela a été fait au même moment pour les réunions publiques thématiques de l'enquête publique sur le Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France).

3-LE « CONTEXTE DU PROJET » PARIS-ORLY 2035 présenté par ADP

En préambule, ADP procède à quelques rappels [DC p.6 à 9 – PDF p.4-5] :

Depuis 1961, Paris-Orly a fait évoluer ses infrastructures pour s'adapter aux mutations du transport aérien. Le territoire environnant s'est développé en parallèle. Aujourd'hui, **l'aéroport de Paris-Orly est « l'un des plus urbanisés d'Europe »**. Il « *s'inscrit dans un tissu urbain dense d'une soixantaine de communes regroupant plus de 500 000 habitants* ».

ADP déclare avoir « *pris la pleine mesure des enjeux liés au changement climatique et aux dérèglements qu'il engendre* ». De nouvelles orientations stratégiques (décarbonation et

N° 22**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

intermodalité) ont été définies dans la **feuille de route d'entreprise « 2025 Pionniers »** avec notamment les concepts de « *smart airport* » et « *smart experience* » [vidéo consultable sur le site dédié]. Elles s'appuient sur des atouts existants issus de processus déjà mis en œuvre dans certains domaines (traitement des eaux, énergies renouvelables, biodiversité).

ADP s'est fixé des « **objectifs de transition environnementale à l'horizon 2030** » et les a partagés avec quarante acteurs de la communauté aéroportuaire dans le cadre de « **l'alliance environnementale Paris-Orly** » [brochure consultable sur le site dédié].

Ces objectifs sont les suivants :

- > *décarboner en visant zéro émission de CO₂ nette au sol ;*
- > *préserver un tiers de nos surfaces pour la biodiversité ;*
- > *diminuer le bruit de 6dB en bord de nuit, entre 22h et 23h30 ;*
- > *diminuer de 40% nos consommations d'électricité, de chaud et de froid dans nos aérogares ;*
- > *valoriser 80% de nos déchets non dangereux.*

Le projet Paris-Orly 2035 a été bâti autour de quatre axes :

AXE 1 : *Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès à la plateforme*

AXE 2 : *Développer les énergies bas carbone en lien avec les besoins du territoire*

AXE 3 : *Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport*

AXE 4 : *Développer une offre immobilière tournée vers les territoires*

ADP présente ce projet comme « *l'un des éléments phares de [sa] stratégie de transformation vers un nouveau modèle aéroportuaire, prenant acte de la modération de la croissance du trafic tout en cherchant à créer les conditions d'un développement soutenable et innovant* ».

Le CONTEXTE DU PROJET proprement dit est exposé de façon détaillée :

[DC p.10 à 83 – PDF p.6 à 42]

Paris-Orly est le 2^e aéroport français et le 11^e aéroport européen.

Il « *est exploité par le Groupe ADP, constructeur, aménageur et exploitant des trois plateformes aéroportuaires franciliennes. Celles-ci constituent un **système aéroportuaire cohérent** qui permet d'accueillir toutes les catégories de trafic :*

> *l'aéroport Paris-Orly, principalement consacré aux vols de point à point [c'est-à-dire les vols sans correspondance] ;*

> *l'aéroport Paris-Le Bourget, premier aéroport d'affaires en Europe ;*

> *et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, qui accueille le hub d'Air France-KLM. Il s'agit du premier hub européen pour l'offre de transport intercontinental et du premier aéroport cargo d'Europe (Classement UAF - 2022). »*

Paris-Orly accueille plus de 27 compagnies aériennes et dessert 157 villes. L'international (dont les territoires ultramarins) représente plus d'un tiers.

Paris-Orly dispose de trois pistes dont deux sont utilisables en simultané.

C'est un aéroport « coordonné » : « *tout atterrissage ou décollage d'un aéronef y est, sauf cas de force majeure, subordonné à l'attribution préalable d'un créneau horaire* ». Les créneaux lui sont attribués par COHOR (association pour la coordination des horaires).

Paris-Orly est soumis à une double restriction :

> *le couvre-feu de 23h30 à 6h (édicte par décision ministérielle du 04 avril 1968),*

> *le plafonnement à 250 000 créneaux annuels (par arrêté ministériel du 06 octobre 1994).*

Son emprise est de 1 540 hectares sur 9 communes.

L'aéroport est un acteur économique majeur avec 25 000 emplois directs.

ADP évoque ensuite la situation actuelle de l'aéroport d'Orly dans trois domaines :

> **Les modes d'accès** : une plateforme desservie majoritairement en voiture (90% pour les

N° 22**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

salariés et 68% pour les passagers en véhicule particulier et en taxi/VTC), un trafic congestionné, des transports collectifs publics mais un réseau sous-capacitaire avec ruptures de charge, etc ;

>Les sources d'énergie (chaleur fatale de récupération d'incinération des déchets du MIN de Rungis + géothermie + électricité verte), le Groupe ADP étant à la fois producteur et distributeur d'énergie pour ses besoins et ceux de tiers internes à la plateforme ;

>Le patrimoine immobilier et les réserves foncières disponibles (« centrales » et « périphériques », ces dernières représentant une centaine d'hectares en interface directe avec les villes environnantes).

ADP rappelle Les politiques publiques et réglementations

>Sur le climat et l'énergie ;

>Sur l'artificialisation des sols ;

>Sur les nuisances sonores :

-Au niveau multilatéral et européen : le principe d'action selon « l'approche équilibrée » et ses quatre piliers (réduction du bruit à la source, planification et gestion de l'utilisation des terrains, procédures opérationnelles d'atténuation du bruit, restrictions d'exploitation).

-Au niveau national et local : le dispositif de modulation des redevances d'atterrissage selon la performance acoustique des aéronefs (arrêté ministériel du 24-01-1956) ; et trois plans spécifiques à l'aéroport d'Orly : le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE 2018-2023 approuvé en 2022), le plan d'exposition au bruit (PEB 2012) et le plan de gêne sonore (PGS 2013).

La Commune précise que Saint-Maur ne fait pas partie des périmètres du plan d'exposition au bruit et du plan de gêne sonore de l'aéroport d'Orly.

ADP aborde également

>La déclinaison de sa démarche « 2025 Pioneers » (ADP répertorie et développe tout qu'il a déjà mis en œuvre ces vingt dernières années pour améliorer l'empreinte environnementale de la plateforme aéroportuaire et fournit quelques données chiffrées des améliorations obtenues).

>Son Plan d'action Horizon 2030 (rappel des 8 thématiques et des actions projetées pour chacune et rappel du « cadre d'évolution des mobilités au sein de la plateforme »).

Le « contexte de modération du trafic »

ADP produit dans son dossier de concertation :

>un graphique du trafic entre 1991 et 2022 sur Paris-Orly en mouvements d'avion,

>un graphique du trafic de 2018 à 2035 sur Paris-Orly en passagers et en mouvements,

>« *Le modèle de prévision de trafic du Groupe ADP* »

>Les « *hypothèses* » sur lesquelles reposent « *les prévisions de trafic établies par le Groupe ADP* »

[Ces graphiques et explications sont consultables en ANNEXE jointe à la présente délibération]

A partir de cette méthodologie, ADP formule -comme base de son projet- un trafic 2035 équivalent au trafic 2018.

ADP considère l'année 2018 comme la « Dernière année d'un trafic normal (avant crise Covid) et sans travaux sur la plateforme impactant le trafic (pour mémoire en 2019 : réfection piste ayant entraîné un nombre de mouvements annuels inférieurs à celui de 2018. » [DC p.124 – PDF p.63]

A de très nombreuses reprises dans les pièces du dossier de concertation, ADP rappelle cette prévision et l'exprime par des formulations diverses : « *stabilisation* » ou « *stabilité* » des

N° 22

OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

mouvements, « *modération* » du trafic, « *croissance nulle* »,..., tout en distinguant le nombre de mouvements et le nombre de passagers, et en introduisant un focus sur les mouvements en bord de nuit.

Ainsi par exemple, ADP déclare au sujet de l'aéroport Paris-Orly que :

« *Les prévisions de trafic à l'horizon 2035 anticipent une stabilisation du nombre de mouvements par rapport à 2018 et une augmentation du nombre de passagers de l'ordre de 0,6 % par an.* » [Synthèse p.8]

« *Les prévisions et la stratégie de la plateforme s'appuient désormais sur une croissance nulle des mouvements à l'horizon 2035.* » [DC p.81 – PDF p.41]

« *[...] le nombre de mouvements d'avion devrait, lui, se stabiliser au niveau de 2018 à l'horizon 2035, marquant une nette modération de la croissance du trafic aérien, qui passerait de 229 052 mouvements observés en 2018 à 228 600 mouvements cibles en 2035.* » [...] [DC p.82 - PDF p.42]

« *Par rapport au nombre de mouvements totaux, il est pris en hypothèse un maintien à l'horizon 2035 des 14 410 mouvements observés en 2018 qui ont eu lieu en bord de nuit (période comprise entre 22h et 23h30).* » [DC p.82 - PDF p.42]

« *À nombre de mouvements stable, la composition du trafic (International/Schengen/Domestique) varie d'ici 2035 avec une part de mouvements internationaux en augmentation (compensée par une baisse de la part des vols domestiques).* » [DC p.107 – PDF p.54]

Cette évolution « *s'accompagne d'une hausse progressive de l'emport*, menant à une évolution attendue du trafic à l'horizon 2035 de l'ordre de 37,7 millions de passagers* » (contre 32,6 millions en 2023). [...] « *Cette hausse du trafic passagers* » sera donc de 5,1 millions (dont 4,6 à Orly 3). [DC p.81 – PDF p.41] [* « *L'emport est le remplissage des avions.* »]

Concernant la date de retour au trafic 2018 :

Les mentions isolées (hors graphique) pouvaient laisser penser que le trafic évoluerait progressivement entre 2024 (date de la concertation) et 2035. Or, ADP explique (dans un paragraphe sur les nuisances sonores) que son objectif de baisse est construit « *par rapport à la situation de référence (année 2018) et à l'horizon d'un retour au niveau de trafic 2018 (estimé en 2026)* ». [DC p.40 – PDF p.21] Le graphique confirme que cette « *modération-stabilisation* » est déjà effective.

Concernant son projet Paris-Orly 2035, ADP déclare que :

« **Le projet n'a donc pas vocation à développer des capacités aéroportuaires pour accueillir des mouvements supplémentaires, mais à proposer un aménagement permettant de garantir un haut niveau de qualité de service sur l'ensemble du parcours passagers, tant sur la partie accès qu'au sein des aérogares.** » [Synthèse p.8]

La Commune constate qu'ADP [DC p.9] « prend acte de la modération de la croissance du trafic » aérien pour bâtir son projet « Paris-Orly 2035 », ce qui appelle plusieurs remarques :

- La source des données historiques n'est pas précisée. Or, certaines (par exemple le nombre de mouvements en 2018) ne correspondent pas aux tableaux publiés par la DGAC (direction générale de l'aviation civile).
- Cette « modération » repose sur les modèles de prévision d'ADP et les hypothèses d'ADP. De plus, les bases du raisonnement sont produites mais pas le détail des calculs.
- Le retour au trafic 2018 est estimé réalisé dès 2026 (voire un peu avant) et supposé constant ensuite jusqu'en 2035, sans précision de l'après 2035, et sans explication sur cette limitation de la prévision à un horizon de dix ans.

N° 22**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

- ADP ne présente pas toujours cette modération-stabilisation comme une simple *prévision*. Dans le dossier, il lui arrive de la considérer aussi comme une *action*. Ainsi, en matière de réduction des nuisances sonores, il est indiqué que « *La dynamique partagée par le Groupe ADP et ses partenaires autour d'actions fortes comme le maintien des mouvements de 2018 et le renouvellement des flottes permet des gains très importants à l'horizon 2035 [...]* ». [DC p.126 - PDF p.64]
- Dès lors, la Commune estime que cette prévision-action devrait devenir un *engagement* d'ADP (et de ses partenaires) de *réduire* le nombre de mouvements annuels
La Commune de Saint-Maur, comme de nombreuses villes plus ou moins proches de l'aéroport d'Orly, attend une diminution du nombre de mouvements annuels et pas le seul retour au volume 2018, qui était lui-même en nette augmentation par rapport aux deux décennies antérieures.
Cette augmentation est visible dans le graphique produit par ADP sur l'évolution du trafic entre 1991 et 2021 : le nombre de mouvements annuels en 1993 et en 2003 était à peine au-dessus de 200 000.
Et c'est justement en 1994 qu'a été plafonné le nombre de créneaux annuels attribuables à l'aéroport d'Orly. Ce plafonnement (à 250 000 créneaux) était fondé sur un objectif clairement rappelé dans l'exposé des motifs de l'arrêté ministériel : « *Considérant qu'il convient, pour protéger les riverains contre les nuisances sonores, de fixer le trafic de l'aéroport d'Orly à environ 200 000 mouvements par an, objectif fixé par le schéma directeur de la région d'Ile-de-France approuvé par le décret du 26 avril 1994* ».

La Commune demande à ADP de s'engager à s'inscrire dans cet objectif « *de fixer le trafic de l'aéroport d'Orly à environ 200 000 mouvements par an* ».

Les créneaux en bord de nuit (juste avant le couvre-feu) et le matin (juste après le couvre-feu) pourraient être privilégiés pour cette réduction.

La Commune demande également l'extension du couvre-feu (22h30 à 7h au lieu de 23h30 à 6h).

Par ailleurs, l'aéroport d'Orly faisant partie d'un « *système aéroportuaire cohérent* » avec Le Bourget et Charles-de-Gaulle, la Commune réitère ses autres demandes :

- la création d'un couvre-feu et la réduction des mouvements à l'aéroport Charles-de-Gaulle,
- la régulation et la maîtrise du trafic sur l'aéroport du Bourget ainsi que le suivi de la pollution générée par l'aviation privée,
- des sanctions accrues en cas de non-respect du couvre-feu et des couloirs aériens,
- l'accélération du verdissement de la flotte via une corrélation avec les créneaux accordés.

La Commune rappelle à cette occasion l'étude de l'ADEME - l'agence de la transition écologique - publiée en septembre 2022 et intitulée : « *Elaboration de scénarios de transition écologique du transport aérien* ». L'ADEME a étudié de manière objective et scientifique les leviers de décarbonation du transport aérien, et a élaboré trois scénarios contrastés, représentant trois stratégies potentielles de décarbonation de ce secteur pour la période 2020-2050. En conclusion, l'ADEME énonce comme « *Essentiel à retenir* » que « *La mobilisation des leviers de décarbonation peut permettre de réduire d'environ 75% les émissions de CO₂ du transport aérien entre 2019 et 2050. Les trois principaux leviers sont l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions, le recours aux carburants durables et la maîtrise du trafic. Les deux premiers ne produiront des effets sensibles qu'à moyen et long terme alors que le troisième pourrait être efficace à court terme.* » Pour l'ADEME : « *Le levier de la réduction absolue ou relative du trafic est le levier associé aux plus grands bénéfices environnementaux dans le cadre de la transition bas carbone du secteur aérien.* »

N° 22

OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

4-LES « CARACTÉRISTIQUES » DU PROJET » PARIS-ORLY 2035

ADP déclare que « *Les projets lancés avec les partenaires de l'aéroport en matière de décarbonation de l'aviation ou de réduction des nuisances en vol se poursuivent en parallèle* ». [DC p.86 – PDF p.44]

AXE 1 Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès à l'aéroport

[DC p.86 à 97 - PDF p.44 à 49]

Les cartes et illustrations figurent en ANNEXE jointe à la présente délibération.

ADP constate notamment la « *saturation régulière des axes routiers* » et « *l'insuffisante accessibilité en transports collectifs et en mobilités douces* ». Il rappelle en détail « *le renforcement massif des transports publics collectifs à l'horizon 2030* ». Mais il estime que « *L'enrichissement de l'offre de transports collectifs publics ne permet pas à lui seul d'assurer la fluidité des accès et de participer à la décarbonation de l'activité de la plateforme* ».

« *Le projet Paris-Orly 2035 vise à accompagner et renforcer les effets induits par les nouvelles infrastructures à venir.* » L'axe central en est la refonte complète des accès à la plateforme et elle est destinée à améliorer et favoriser plus encore le report modal.

« *Cette stratégie s'incarne dans un nouveau projet bâti sur trois axes d'aménagement :*

1. **la création de parcs de stationnement et dépose-minute** en entrée de plateforme, au nord comme au sud ;
2. **la mise en service d'un transport collectif en site propre interne** (TCSP de type bus, tramway ou autre), assurant l'accessibilité et la fluidité du dernier kilomètre de la plateforme en desservant l'ensemble des principaux pôles d'emploi et d'activité ;
3. **le renforcement du rôle de l'aéroport Paris-Orly comme l'un des principaux pôles d'échanges multimodaux** à l'échelle du Sud francilien comme de l'Île-de-France en intégrant également un réseau maillé de modes doux (vélo notamment) avec ses territoires d'influence. »

D'autres mesures incitatives au report modal sont exposées (modifications tarifaires des parkings, navettes employeur, plages horaires des transports, etc) en liaison pour certaines avec les gestionnaires concernés.

Dans le détail, le projet comporte notamment 4 parcs de stationnement éloignés « *comportant près de 9 000 places configurées dans des parkings verticalisés* ». Ils sont « *pensés comme de véritables pôles d'accueil* » avec des services tels que l'enregistrement déporté des bagages. Cet aménagement « *pourrait permettre de détruire de nombreux parkings de surface existants.* »

La commune constate que le rapport construction-destruction n'est pas précisé en superficie (sachant qu'en préambule ADP avait mentionné l'existence de 17 parkings soit 15 000 places dont 10 000 publiques, sans compter les parkings de car, les parkings professionnels pré-réservés, zones de dépose-minute, etc). [DC p.19 – PDF p.10]

Les bénéfices estimés par ADP sont les suivants :

>Pour les salariés, « *[...] la part d'utilisation des transports collectifs publics, actuellement à 9%, augmenterait jusqu'à 40%. L'accessibilité à vélo augmenterait également significativement, passant de 1% actuellement à 8%.* »

>Pour les passagers, « *La part modale liée aux transports collectifs publics passerait ainsi de 32% en 2019 [...] à 61% pour le scénario complet d'aménagement, [...].* »

[Le graphique détaillé figure en ANNEXE jointe à la présente délibération.]

N° 22**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

L'Axe 1 « nécessiterait, à ce stade des études, une enveloppe budgétaire de 700 à 900 millions d'euros ».

La Commune comprend l'objectif d'ADP de favoriser le maillage de la plateforme et le report modal. Aussi, la concrétisation devra naturellement tenir compte des effets sur les quartiers immédiatement en limite de la plateforme afin de ne pas générer un report des nuisances circulatoires ou un stationnement non maîtrisé. La concertation avec les villes et les riverains directement concernés est primordiale.

AXE 2 Développer les énergies bas carbone en lien avec les besoins du territoire

[DC p.98 à 105]

ADP évoque son usage actuel des énergies renouvelables ainsi que ses projets d'optimisation d'installations déjà autorisés : pompes à chaleur sur géothermie existante, doublement de l'alimentation électrique très haute tension (225kV), électrification des postes avion au contact. En complément, le projet Paris-Orly 2035 proprement dit prévoit :

[La carte des emplacements figure en ANNEXE jointe à la présente délibération.]

La création d'un « hub énergie » c'est-à-dire une diversification des sources d'énergie au bénéfice de l'aéroport et des territoires qui l'entourent. Elle va se traduire par :

-« la mise en service d'une station multi-énergies » (dès 2025) distribuant « de l'hydrogène gazeux (GH₂) et du gaz naturel pour véhicules (GNV), notamment du BioGNC, [...] ». Elle sera également dotée en bornes de rechargement pour les véhicules électriques (BRVE). » ;

-« L'étude d'implantation d'une usine de liquéfaction d'hydrogène » (en prévision de l'arrivée des avions à hydrogène) ;

-« L'augmentation des capacités géothermiques avec un second puits et de nouvelles pompes à chaleur » ;

-« Une centrale de méthanisation ».

« **Le développement de l'électrification des usages** » avec la création d'une « station de recharge et des bornes électriques rapides » et « une étude de faisabilité pour développer le solaire photovoltaïque sur son foncier » (et notamment sur des parkings, des bâtiments et des prairies).

Des actions en faveur de la biodiversité et des trames verte et bleue : ADP déclare que « Le projet Paris-Orly 2035 sanctuarise l'engagement de dédier un tiers des surfaces de l'emprise aéroportuaire à la biodiversité et d'enrichir, au sein des espaces désimperméabilisés, la biodiversité existante ». Il est question notamment de « favoriser les continuités écologiques grâce à des corridors de biodiversité » (en partenariat avec les collectivités avoisinantes), ainsi que de « renaturation de zones artificialisées, à l'instar de la déconstruction de la piste 1, la création de jardins urbains et de nouveaux boisements ». Il est prévu également « le renforcement de la valorisation de nos eaux pluviales » (afin de porter la part d'eau pluviale dans la consommation d'eau globale de 20% en 2022 à 30% à l'horizon 2035).

« Les enjeux Énergie du projet Paris-Orly 2035 nécessiteraient des investissements de l'ordre de 80 à 90 millions d'euros. »

La Commune comprend l'objectif d'ADP de diversifier ses sources d'énergie, développer la part du renouvelable et surtout d'en faire bénéficier des territoires en dehors de l'emprise aéroportuaire. A ce stade, il est intéressant de voir ADP user de cette concertation pour « identifier les projets connexes d'ores et déjà présents sur le territoire et les besoins de mise à disposition d'énergie » et pour « faire émerger les partenariats possibles ». [DC p.182-PDF p.92] La collaboration avec les villes et les riverains directement concernés est primordiale. S'agissant de la biodiversité (qui figure dans ce chapitre mais pas dans le titre de cet axe),

N° 22**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

les intentions à ce stade semblent positives, en particulier la recherche de continuités hors plateforme. La concrétisation des renaturations, évoquée par ailleurs, nécessiterait des précisions supplémentaires (emplacement et superficie de la piste 1, décompte exhaustif des surfaces imperméabilisées *sans* et *avec* projet, ...).

AXE 3 Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport

[DC p.106 à 113 - PDF p.54 à 57]

La présentation de cet axe commence par « l'état des lieux » consacré à l'exposé des prévisions de trafic.

La restitution et l'analyse par [la Commune](#) du « contexte de modération de trafic » figurent CI-DESSUS au chapitre 3 dans un paragraphe dédié. Il convient de s'y reporter.

En pratique, ADP expose que, sans projet, il se produira, notamment, « une érosion forte du taux de contact, c'est-à-dire de la proportion de postes avion directement reliés par passerelle aux salles d'embarquement. Pour un avion, la mise au contact consiste à être directement connecté au terminal par la passerelle, alors qu'un positionnement « au large » oblige les passagers à rejoindre l'avion en bus. » [...]

« Au vu des prévisions de trafic modérées, le projet Paris-Orly 2035 ne prévoit pas de création de capacité avion supplémentaire ni de nouvelle piste. Son objectif est d'améliorer la qualité de service offerte aux passagers et aux compagnies aériennes [...]. »

« POUR RÉSUMER : PAS DE POSTE AVION SUPPLÉMENTAIRE, NI D'ALLONGEMENT DE PISTE, ET UN ACCUEIL PASSAGERS AMÉLIORÉ [...] »

Les aménagements proposés sont :

> « la transformation de six "postes au large" en "postes au contact" par la création d'une nouvelle jetée d'embarquement reliée au terminal par une passerelle piétonne appelée "skybridge", sans toutefois créer de postes supplémentaires » ;

> l'amélioration du parcours et des équipements proposés aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite (17% de la clientèle) ;

> l'optimisation de l'aménagement aéronautique, « en limitant le plus possible la zone d'emprise du projet aux zones déjà imperméabilisées », en améliorant la sécurité (postes avions existants rendus plus profonds, voies de circulation avion plus lisibles,...), en adaptant les infrastructures à la transition environnementale du secteur aérien (renouvellement des flottes, arrivée de l'avion à hydrogène liquide, utilisation plus importante des carburants SAF "Sustainable Aviation Fuel", tracteurs électriques d'avions dits "taxibots",...).

« Le projet d'aménagement sur la partie côté piste comportera des investissements de l'ordre de 600 à 800 millions d'euros. »

Concernant le remplacement des postes au large par des postes au contact, [la Commune](#) constate qu'il n'y a pas de cartes comparatives avant-après pour comprendre les emplacements concernés. Il serait également souhaitable de préciser si les six postes au large sont définitivement abandonnés ou peuvent être réactivés (à titre provisoire ou de façon permanente) avec une desserte bus, ce qui rendrait la plateforme capable d'accueillir une hausse de trafic (si la prévision « d'absence de mouvement avion supplémentaire entre 2018 et 2035 » n'était pas confirmée dans les faits ou évoluait à plus long terme).

ADP déclare que « Le projet ne permet pas d'accueillir davantage de passagers par rapport au scénario « sans projet » mais contribue fortement à les accueillir avec un niveau de qualité de service plus élevé. » [DC p.113 – PDF p.57]

[La Commune](#) demande comment ADP envisage d'accueillir les 5,1 millions de passagers supplémentaires estimés dans ses prévisions de trafic d'ici 2035. Est-ce le scénario « sans

N° 22**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

projet » qui va le permettre (mais avec quels aménagements ?) ou bien est-ce que les installations actuelles le permettraient déjà ?

Quoi qu'il en soit, la recherche d'un meilleur accueil des personnes en situation de handicap est effectivement un objectif à mettre en œuvre à court terme.

AXE 4 Développer une offre immobilière tournée vers les territoires

[DC p. 114 à 119 - PDF p.58 à 60]

[La « carte des réserves foncières des développements immobiliers » figure en ANNEXE jointe à la présente délibération.]

ADP distingue ses réserves foncières « *périphériques* » et ses réserves foncières « *centrales* » et rappelle ses projets existants de parcs d'activités PME-PMI : « Othello » (déjà autorisé) et « les Avernoises » (en cours d'autorisation).

Pour ADP, « *Le projet Paris-Orly 2035 prévoit de proposer une offre immobilière complémentaire de celle des territoires avoisinants. Le déploiement d'une offre tournée vers les territoires riverains, et définie en lien avec eux, doit permettre de renforcer l'intégration de l'aéroport dans le tissu métropolitain. Cette vision programmatique prend en compte les enjeux de transition écologique et énergétique intégrés dans la stratégie du Groupe, et s'appuie sur le gain d'accessibilité que procurera le développement des transports collectifs dès 2024 avec l'arrivée de la ligne 14 du Grand Paris Express.* »

ADP envisage des offres de type campus industriels, hôtels industriels, bâtiments hybrides, et vise des catégories d'entreprises (start-up industrielles et PMI à fort contenu technologique, filières en croissance, activités en lien avec la décarbonation du secteur aérien) et des enjeux tels que la formation, la poursuite du développement hôtelier,....

ADP évoque « *des sites productifs complets, évolutifs, qui complètent l'offre du territoire, qui accompagnent la transition de ses entreprises* » et propose « *une vision programmatique partagée avec les élus et les professionnels* ».

Les projets devront mettre en œuvre des pratiques vertueuses en termes de biodiversité, gestion des eaux pluviales, utilisation d'énergies et de matériaux, circulations douces,...

La Commune rappelle que, selon ADP dans son préambule, les réserves « *périphériques* » représentent une centaine d'hectares. La Commune comprend donc l'objectif d'ADP de valoriser ces espaces et d'élaborer sa stratégie en concertation avec les villes environnantes et les acteurs socio-économiques, en vue d'une bonne intégration dans le bassin d'emploi.

Pour autant, ce n'est qu'au moment de la concrétisation de ces projets que pourra être appréciée réellement la compatibilité des aménagements avec les enjeux environnementaux de réduction de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols et avec les enjeux sanitaires de protection des futurs occupants.

5-LES « ENJEUX ET LES IMPACTS » du projet PARIS-ORLY 2035

Sur la forme, la Commune estime qu'un tableau récapitulatif global et synthétique « enjeux-impacts » aurait été utile.

Les enjeux environnementaux et la gestion des impacts potentiels

[DC 122 à 147 – PDF p.62 à 74 :]

ADP déclare que les enjeux et les effets sont classés en quatre niveaux : « *nul, faible, moyen, fort* ». Le sens attribué à chaque niveau de cette « *classification des impacts* » figure en ANNEXE de la présente délibération.

La Commune constate que l'exposé des enjeux et effets ne reprend pas systématiquement les termes de la classification ci-dessus.

N° 22**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

ADP identifie sept thématiques : *bruit, qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, consommation énergétique, ressource en eau et occupation des sols, milieu naturel et biodiversité, pollution des sols et risques naturels et technologiques.*

Pour chaque thématique, ADP analyse un scénario « sans projet » et un scénario « avec projet » (celui-ci intégrant la réalisation des aménagements prévus par « Paris-Orly 2035 »). Pour mémoire, le scénario « sans projet » inclut des aménagements déjà autorisés ou en cours d'autorisation (le détail figure en ANNEXE de la présente délibération).

Le périmètre d'étude peut varier pour chaque thématique. ADP déclare que la démarche « éviter-réduire-compenser » sera mise en œuvre. « *Dans le cas d'impacts négatifs bruts, des études complémentaires viendront décliner des mesures de réduction, d'accompagnement, voire de compensation si cela s'avère nécessaire. Ces études seront pleinement intégrées aux dossiers d'autorisations environnementales afférents aux projets générant ces impacts.* »

>Enjeu et impact BRUIT

L'enjeu acoustique est qualifié de « fort ». Les études ont porté sur le trafic aérien et le trafic routier et ferroviaire. Les données sont exprimées en Lden (bruit moyen par 24h) et en Ln (bruit moyen en période nocturne de 22h à 6h). Les effets du projet sont ainsi estimés :

-S'agissant du « *bruit issu de l'activité aérienne seule* », ADP estime que l'environnement sonore sera très sensiblement amélioré « *avec ou sans projet* », grâce au « *maintien du nombre de mouvements avion annuel par rapport à 2018* » et au « *renouvellement des flottes des compagnies aériennes* ». Certaines communes « *sortent des courbes de bruit* » et les populations exposées à certains niveaux de bruit sont réduites. L'apport du projet Paris-Orly 2035 en lui-même sera lié « *dans une moindre mesure* » à la décarbonation des opérations au sol (électrification du roulage, ...).

-Pour le volet « *accès* », ADP table sur des améliorations liées aux transports collectifs et à la refonte des accès nord et sud (avec une légère dégradation au niveau de quelques reports vers les parcs de stationnement).

-Pour le volet immobilier, ADP déclare que « *l'impact est identique dans les deux scénarios* ». Or, pour le scénario sans projet, ADP estime que « *l'impact sonore anticipé est moyen en raison de la potentielle exposition des futurs usagers (création de bureaux, entrepôts) à un environnement sonore dégradé* ». De plus, « *pour le projet Paris-Orly 2035, l'impact sera analysé dans le cadre d'études acoustiques spécifiques à chacun des projets immobiliers* ».

La Commune constate que, dans l'ensemble, la réduction des nuisances sonores repose assez peu sur les actions du projet Paris-Orly 2035 proprement dit (hormis sur le volet accès). Par ailleurs, des évolutions pourraient intervenir à l'issue de « *l'étude d'impact selon l'approche équilibrée* ». Elle a été remise en février 2024.

En effet, ADP rappelle que le PPBE 2018-2023 a fixé des objectifs de baisse des nuisances sonores. Pour les atteindre, « *une procédure d'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) a été lancée en 2023.* » Elle est portée par la préfecture du Val-de-Marne. « *Les simulations d'impact sonore présentées dans le présent dossier ne préjugent pas du résultat de cette étude et des éventuelles restrictions d'exploitation complémentaires qui pourraient en découler. Ces simulations reposent sur un nombre de mouvements d'avions identique en 2035 à celui de 2018, et tiennent compte de l'évolution prévisible de la flotte à l'horizon du projet en 2035. En fonction des conclusions de l'étude et des décisions prises à l'issue par les autorités françaises, les impacts sonores pourront être mis à jour pour les dossiers d'autorisation environnementale.* » [DC p.41 – PDF p. 21]

>Enjeu et impact QUALITÉ DE L'AIR

L'enjeu qualité de l'air est qualifié de « moyen ». La source des émissions inclut le trafic

N° 22

OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

routier, le trafic aérien et ses équipements associés, les activités annexes et le chauffage urbain. Les enjeux du site et effets du projet sont estimés pour les oxydes d'azote (NO_x dont NO₂) et les particules fines (PM10 et PM2.5). Les oxydes de soufre (SO₂) et certains composés organiques volatiles (COV) comme le benzène, « seront étudiés dans le cadre des études d'impact relatives aux dossiers d'autorisation environnementale ».

ADP déclare que l'état initial se caractérise par des valeurs réglementaires annuelles « dépassées pour le NO₂, et très ponctuellement, pour les PM10 à proximité des grands axes routiers » et « respectées pour le paramètre PM2,5 ». L'analyse de l'évolution des émissions distingue trois sources : le cycle LTO (« Landing Take Off, atterrissage-roulage-décollage), les postes avion, le trafic routier. En synthèse, il apparaît ce qui suit :

	Qualité de l'air : l'évolution (2035 / à 2018) SANS projet		
	NO _x	PM10	PM2,5
Cycle LTO	+ 8 %	- 29 %	- 37 %
Postes avion	- 75 %	- 77%	- 77 %
Trafic routier	- 80,57 %	- 73,33 %	- 80,43 %

	Qualité de l'air : l'évolution (2035 / à 2018) AVEC projet		
	NO _x	PM10	PM2,5
Cycle LTO	+ 4 %	- 30 %	- 40 %
Postes avion	- 75 %	- 77%	- 77 %
Trafic routier	- 80,96 %	- 73,89 %	- 81,16%

[Les graphiques détaillés figurent en ANNEXE jointe à la présente délibération.]

Les différences entre le scénario *sans* projet et le scénario *avec* projet sont faibles, sauf pour les NO_x en « légère hausse ». ADP explique que « les émissions des avions de nouvelle génération en forte puissance (phase décollage) sont légèrement supérieures aux émissions des avions actuels. À noter que l'utilisation des taxibots dans le scénario « avec projet » permet d'abattre cette augmentation de moitié. »

Pour ADP les bénéfices du projet Paris-Orly 2035 résident dans le fait qu'il « permet d'aller plus loin en réduisant le nombre de kilomètres parcourus à l'intérieur de la plateforme et en augmentant la part modale des transports collectifs ».

Néanmoins, « Pour le volet immobilier, la potentielle exposition des futurs usagers (création de bureaux, entrepôts) à de nouveaux polluants génère un impact négatif. » C'est pourquoi, ADP cite quelques mesures (en matière de construction) qui « pourront être étudiées au cas par cas afin de limiter le transfert des pollutions à l'intérieur du bâti ».

La Commune constate que, dans l'ensemble, la réduction des émissions de polluants dans l'air repose assez peu sur les actions du projet Paris-Orly 2035 proprement dit. Celui-ci entraînera même une « légère hausse » des émissions d'oxydes d'azote. Pour autant, les objectifs d'ADP et les actions entreprises dès le scénario sans projet devraient conduire à une baisse significative des émissions de polluants dans l'air.

>Émissions de gaz à effet de serre

Pour ADP, « l'enjeu des gaz à effet de serre est considéré comme fort sur l'aéroport de Paris-Orly. » Les principaux GES sont le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), l'oxyde nitreux (N₂O) et certains gaz fluorés (notamment les hydrofluorocarbures). Le bilan intègre principalement le trafic routier, le trafic aérien (cycle LTO) et la phase en vol calculée selon la méthode « demi-croisière ». Celle-ci « consiste à imputer à un aéroport la moitié des émissions carbone générées par la croisière d'un vol départ et la moitié des émissions carbone générées par la croisière d'un vol arrivée ». [...]

N° 22**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

« En 2018, l'aéroport Paris-Orly a émis 492 440 tonnes de CO₂, hors demi-croisière » et « 2 924 558 tonnes » de CO₂ en incluant la demi-croisière.

La baisse sera significative : « -30% » dans le scénario sans projet et « -31% » dans le scénario avec projet, « soit près de 900 000 tonnes de CO₂ ». ADP ne précise pas le pourcentage de baisse ventilé par types d'émissions (avec et hors demi-croisière). Il est seulement indiqué que « sur les émissions relatives aux opérations avion réalisées au sol », « le gain entre les deux scénarios est de plus de 30% ».

S'agissant du bilan carbone des constructions, ADP évoque (à ce stade) « les grands principes suivants : la recherche de sobriété foncière [...], l'éco-conception [...] et la compensation volontaire des émissions non évitées [...] » en s'engageant sur des « projets tous labélisés, dont une partie sera localisée à proximité des plateformes parisiennes ». Ces mesures « pourront être complétées dans le cadre des études à venir ».

Pour le volet GES, ADP conclut que « l'impact peut être qualifié de positif fort pour les deux scénarios » (sans et avec projet).

La Commune constate que, dans l'ensemble, la réduction des émissions de gaz à effet de serre repose assez peu sur les actions du projet Paris-Orly 2035 proprement dit (hormis pour les « opérations avion réalisées au sol »). Pour autant, les objectifs d'ADP et les actions entreprises dès le scénario sans projet devraient conduire à une baisse significative des émissions de gaz à effet de serre.

>Consommation énergétique

ADP expose que ses consommations globales ont diminué entre 2018 et 2022 (passant de 120 à 117 GWh pour l'électricité et de 84,1 à 69,7 GWh PCI pour le chaud). L'électricité d'origine renouvelable est passée de « 65% » en 2018 à « 100% » depuis 2021. Les besoins de chaleur étaient assurés à « 32% » par de la géothermie et à « 26% » par la récupération de chaleur fatale (déchets de la Semmaris).

En revanche, à l'horizon 2035, ADP anticipe des consommations en augmentation par rapport à 2022 : elles passeront de 117 GWh à 164 (ou 166) GWh pour l'électricité et de 69,7 GWh PCI à 75,8 (ou 84) GWh PCI pour le chaud. Cela résultera de l'électrification de certaines activités et de la mise en place de nouvelles infrastructures. « Pour répondre à cette hausse et à l'ambition de viser ZEN* au sol en 2030 », la maîtrise et la sécurisation de ces besoins seraient assurés par la pérennisation du plan de sobriété énergétique, l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, le développement du solaire photovoltaïque (sur un potentiel de 14 hectares), et de nouveaux actifs de production de chaleur bas carbone, etc. [*zéro émission nette]

La Commune constate que, pour cette thématique, certaines données sont manquantes. L'enjeu n'est pas classifié (nul ?, faible ?, moyen ?, fort ?). L'impact ne l'est pas non plus. La distinction sans et avec projet Paris-Orly 2035 n'est pas perceptible. Pourtant, les consommations énergétiques vont évoluer significativement de + 40,17% (ou + 41,88%) pour l'électricité et de + 8,75% (ou + 20,52%) pour le chaud. ADP semble néanmoins avoir calibré ses futures ressources pour assurer la soutenabilité énergétique de son projet.

>Ressource en eau et occupation des sols

S'agissant de l'état initial du site (soit une emprise totale de 1 540 hectares), ADP indique que : « En 2023, l'aéroport comptabilise environ 595 hectares de surfaces imperméabilisées ».

[DC p.47 - PDF p.24]

« [...] l'aéroport se compose d'infrastructures de transports, de bâtiments et de pistes pour ses activités. Cependant, une grande partie des emprises de l'aéroport est constituée d'espaces ouverts, de prairies et de massifs qui, s'ils sont règlementairement considérés comme « artificialisés », constituent un véritable territoire d'accueil de la biodiversité végétale et animale : ils couvrent environ un tiers du périmètre de la plateforme. [...]

N° 22**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

« les prairies aéronautiques, riches en biodiversité, constituent un véritable puits de carbone de 500 hectares ; » [...]

« Aujourd'hui, 30% des surfaces côté piste sont des prairies aéronautiques. Ce poumon vert est entièrement traité sans produit phytosanitaire depuis 2015. » [...]

« Les espaces dits naturels, agricoles et forestiers couvrent, quant à eux, une partie résiduelle de la plateforme, un peu moins de 30 hectares, soit 2 % de la surface totale. » [...]

ADP évoque son « ambition de tendre vers zéro imperméabilisation nette des sols ».

[DC p.54-57 - PDF p.28s]

La Commune constate qu'il est difficile de différencier clairement les sols selon leur « nature » ou leur « usage » et de comptabiliser les superficies correspondantes.

Les données cumulées permettent d'identifier environ 70% de l'emprise mais il reste 30% non caractérisés.

S'agissant des enjeux et impacts, ADP rappelle la « démarche du zéro artificialisation nette ou ZAN » et la définition de l'artificialisation. [DC p.140 à 142]

L'enjeu de préservation des sols naturels est qualifié de « faible » car « [...] le mode d'occupation du sol (MOS), outil cartographique développé par l'Institut Paris Région [...], considère la majeure partie des espaces herbacés de l'aéroport comme des espaces ouverts déjà « artificialisés ».

S'agissant de la ressource en eau, « l'enjeu peut être qualifié de fort » pour les eaux souterraines et de « moyen » pour les eaux superficielles.

En termes d'impacts :

>sur l'artificialisation des sols, le scénario *sans* projet a un impact « nul ». Le scénario *avec* projet a un impact « négatif faible » pour le volet accès, le volet immobilier et le volet énergie, et un impact *nul* pour le volet aérien.

>sur la ressource en eau, le scénario *sans* projet et le scénario *avec* projet sont considérés comme ayant un impact « négatif faible » pour l'ensemble des volets.

En l'occurrence, « Environ 50 hectares seront nouvellement imperméabilisés par le projet (tous volets confondus) répartis de la manière suivante :

- . moins d'une quarantaine d'hectares pour le volet immobilier
- . 8 hectares pour le volet aérien
- . 4 hectares pour le volet énergie
- . 4 hectares pour le volet accès »

ADP considère que l'impact sera faible car des mesures seront prises « pour réduire les volumes d'eaux pluviales collectées, permettre, au maximum, l'infiltration à la parcelle ».

Quand ce ne sera pas possible, « plusieurs projets de renaturation de surfaces actuellement imperméabilisées ont été identifiés. En 2023 et 2024, près de 4 hectares ont d'ores et déjà été désimperméabilisés et renaturés, devenant ainsi des emprises dédiées à la biodiversité.

Le potentiel de renaturation reste important avec, notamment, les deux anciennes pistes, et les voies de circulation avion et routes associées datant de la Seconde Guerre mondiale et situées à l'est de Paris-Orly. Elles représentent près de 10 hectares de potentiel de désartificialisation et de renaturation dans la perspective d'améliorer la biodiversité déjà présente sur l'aéroport et de faciliter l'infiltration des eaux de pluie. »

La Commune estime que cette thématique mérite d'être approfondie. De manière générale, la question des surfaces artificialisées (ou pas), imperméabilisées (ou pas), dans l'état existant puis dans les scénarios *sans* et *avec* projet, nécessiterait une présentation plus détaillée. De plus, le calendrier du « potentiel de renaturation » des anciennes pistes et voies associées n'est pas précisé. Cette action ne semble donc pas faire partie du projet Paris-Orly 2035 et il serait souhaitable d'en avoir la confirmation et d'en connaître la raison.

N° 22**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)****>Milieu naturel et biodiversité**

ADP déclare que le site « n'est soumis à aucun périmètre protégé ni à aucune zone humide ». Un schéma directeur paysage et biodiversité a été élaboré dans le cadre d'une démarche volontaire. Des suivis de biodiversité sont réalisés depuis 2013. L'inventaire écologique 2023 a permis d'identifier un habitat d'intérêt communautaire, 234 espèces végétales (5 présentant un caractère patrimonial dont 1 protégée à l'échelle régionale), 61 espèces d'oiseaux (dont 41 protégées en France), 31 espèces d'oiseaux en période migratoire (dont 16 protégées en France) ainsi que d'autres espèces protégées (reptile, chiroptères et papillons).

« *L'enjeu associé est considéré comme fort.* »

Le scénario *sans* projet a un impact faible pour les volets énergie et immobilier et nul pour les volets accès et aérien.

Le scénario *avec* projet a un impact nul pour le volet aérien et un impact moyen pour les volets accès, énergie et immobilier. « *La déclinaison de la séquence ERC [éviter, réduire, compenser] permettra la préservation des espèces et des milieux.* »

[La Commune](#) constate qu'ADP met en œuvre une politique volontariste en faveur du développement de la biodiversité sur la plateforme et anticipe les impacts potentiels de ses futurs projets en mettant en œuvre dès maintenant diverses actions de renaturation (ainsi le reboisement évoqué par ailleurs dans le dossier DC p.104 – PDF p.53).

>Pollution des sols et risques naturels et technologiques

L'enjeu est fort pour les sols et variable (nul, faible, moyen ou fort) pour les risques naturels et technologiques. Pour les sols, l'impact est considéré comme faible pour les deux scénarios. Pour le risque inondation, l'impact résiduel est considéré comme faible. Les installations classées feront l'objet d'études spécifiques. L'effet îlot de chaleur sera moyen et limité par des mesures adaptées.

[La Commune](#) prend acte de ces prévisions et sera attentive aux résultats des études dédiées.

Les enjeux socio-économiques [DC 148/149 – PDF p.175]

ADP annonce « *dans les scénarios sans projet et avec projet, un potentiel de création de 4 000 emplois directs liés à l'activité aéronautique* » soit « *environ 800 emplois par million de passagers* ». Au regard des surfaces disponibles pour les projets immobiliers, ADP prévoit un potentiel de « *plusieurs milliers d'emplois supplémentaires* ».

[La Commune](#) prend acte de ces prévisions dont la réalisation contribuera au dynamisme économique du territoire (dans la mesure où les projets auront été co-élaborés avec tous les acteurs concernés).

5-LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL

ADP déclare que les questions, idées et initiatives issues de la concertation « *viendront nourrir un projet encore en construction* ». [DC p.9 - PDF p.5]

« *L'ensemble des avis et des contributions collectés sur cette période sera analysé dans le cadre d'un bilan de concertation qui sera publié sur ce* site et d'une réunion publique de restitution.* » [*site web dédié]

[La Commune](#) rappelle que divers éléments du projet Paris-Orly 2035 relèveront ultérieurement de demandes d'autorisations environnementales spécifiques avec enquêtes publiques.

Sur proposition de Monsieur le Maire,

N° 22

OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

Après examen et délibéré :

Déclare avoir pris connaissance du projet « Paris-Orly 2035 », soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris) du 26 février au 26 mai 2024, qui concerne la plateforme aéroportuaire d'Orly et comporte quatre axes : Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès, Développer les énergies bas carbone en lien avec les besoins du territoire, Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport, Développer une offre immobilière tournée vers les territoires ;

Rappelle que la ville de Saint-Maur est survolée (à plus ou moins haute altitude et à fréquences variables) par des avions en provenance ou à destination, notamment, des aéroports franciliens (Orly, Le Bourget, Charles-de-Gaulle) et des aérodromes environnants, et que l'exploitation raisonnée et vertueuse de ces trajectoires courantes ne devrait pas générer de nuisances pour les Saint-Mauriens ;

Note que, selon ADP, le projet « Paris-Orly 2035 » est « *un projet d'aménagement et pas un projet de développement* » et qu'il « *n'a pas vocation à développer des capacités aéroportuaires pour accueillir des mouvements supplémentaires* » ;

Regrette que le projet « Paris-Orly 2035 » s'inscrive uniquement dans une perspective de « stabilisation-modération » du trafic avec un retour au trafic 2018 (environ 230 000 mouvements) et pas dans un engagement de *réduction* ;

Demande, sur l'aéroport d'Orly,

>la réduction du trafic et sa limitation à 200 000 mouvements par an,

>l'extension du couvre-feu (de 22h30 à 7h au lieu de 23h30 à 6h) ;

Demande également, dans le cadre du « *système aéroportuaire cohérent* » que forment Orly, Le Bourget et Charles-de-Gaulle,

>la création d'un couvre-feu et la réduction des mouvements à l'aéroport Charles-de-Gaulle,

>la régulation et la maîtrise du trafic sur l'aéroport du Bourget ainsi que le suivi de la pollution générée par l'aviation privée,

>des sanctions accrues en cas de non-respect du couvre-feu et des couloirs aériens,

>l'accélération du verdissement de la flotte via une corrélation avec les créneaux accordés ;

Comprend les objectifs d'aménagement poursuivis par le Groupe ADP dans son projet « Paris-Orly 2035 » et approuve la démarche de concertation volontaire engagée par ADP visant à travailler (dès la phase amont) en collaboration avec les villes et les riverains directement concernés ;

Constata que les impacts favorables estimés dans certains domaines sont parfois davantage imputables aux actions déjà en cours ou lancées qu'aux aménagements prévus par le projet « Paris-Orly 2035 » proprement dit mais estime que l'ensemble devrait aboutir à des améliorations environnementales ciblées, grâce aux compléments apportés par le projet « Paris-Orly 2035 » ;

Observe, qu'en l'état du dossier soumis à concertation, « Paris-Orly 2035 » est une « vision de principe » et que les impacts de certains aménagements envisagés ne sont pas encore quantifiés et accompagnés, le cas échéant, de mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser, ce qui relèvera des études détaillées à produire lors des demandes d'autorisations environnementales ou d'installations classées, et des consultations publiques réglementaires ;

N° 22

OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

Considère à ce stade que certains sujets mériteraient des éclaircissements, notamment l'accueil des 5,1 millions de passagers supplémentaires attendus à l'horizon 2035 (en raison de l'augmentation du taux de remplissage des avions), le caractère définitif ou non de l'abandon des six postes avion dits « au large », l'état exact des surfaces imperméabilisées, le calendrier de renaturation des anciennes pistes, le nombre et la superficie des parkings déconstruits ;

Regrette le départ programmé (à l'horizon de l'été 2026) de l'activité de la compagnie Air France de la plateforme aéroportuaire d'Orly (hors desserte de la Corse) et son redéploiement à l'aéroport Charles de Gaulle. Cette décision génère des inquiétudes légitimes au sein des personnels concernés (plateforme, escales et sous-traitance) ainsi que parmi les habitants des communes proches (dont Saint-Maur-des-Fossés qui accueille nombre de ces salariés). Cette décision fait également craindre aux collectivités survolées une dégradation des conditions d'exploitation de l'aéroport d'Orly (notamment par le développement continu des implantations et des activités des compagnies à bas coût).

Demande donc à cette occasion le gel des créneaux libérés à Orly tant que les restrictions règlementaires applicables à cet aéroport, à savoir le couvre-feu (à élargir) et le nombre maximum de mouvements annuels (à réduire), ne seront pas introduits dans une loi.

Dit que la présente délibération sera versée à la concertation organisée par le Groupe ADP et adressée au Président de l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires), à la Préfète du Val-de-Marne, et au Ministre des Transports, chacun au titre de son rôle dans le suivi de l'exploitation des aéroports franciliens, la régulation et la réglementation du trafic aérien ;

Dit que la présente délibération sera transmise à Madame la Préfète du Val-de-Marne.

Fait et délibéré en séance le 4 avril 2024, les membres présents ayant signé la liste d'émargement.

Certification exécutoire

Certifié Exécutoire par le Maire
Compte tenu de la réception en
Préfecture
le 9 avril 2024
et de la publication électronique le
Le Directeur Général des Services
11 AVR. 2024

Frédéric ERZEL

Le secrétaire de séance



Carole DRAI

LE MAIRE,



Sylvain BERRIOS



N° 22**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

La présente délibération peut faire l'objet:

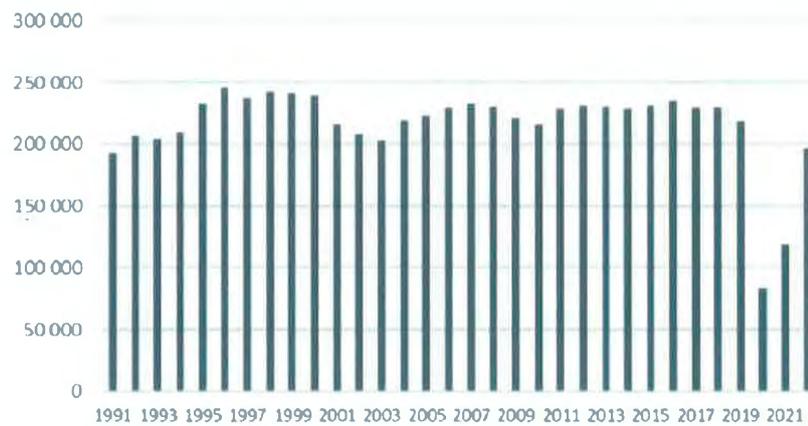
- d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de MELUN, 43, rue du Général de Gaulle Case postale n° 8630 - 77008 Melun Cedex - Téléphone : 01 60 56 66 30 - Télécopie : 01 60 56 56 10, ou par Télérecours Citoyen (<https://citoyens.telerecours.fr>), dans un délai maximal de deux mois, à compter de la publication électronique de la présente, conformément aux articles R.421-1 et R421-2 du Code de justice administrative ;
- d'un recours gracieux formulé auprès de Monsieur le Maire – Hôtel de Ville – Place Charles de Gaulle – 94107 Saint-Maur-des-Fossés cedex. Un tel recours gracieux emporte des effets de droits et la suspension du délai de recours contentieux dans des conditions conformes aux règles de la procédure contentieuse administrative.

Annexe à la délibération du conseil municipal du 04-04-2024 : Avis sur le projet p.1
 « Paris-Orly 2035 » soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

Graphique mouvements 1991-2021 :

(Source DC p.81 – PDF p.41)

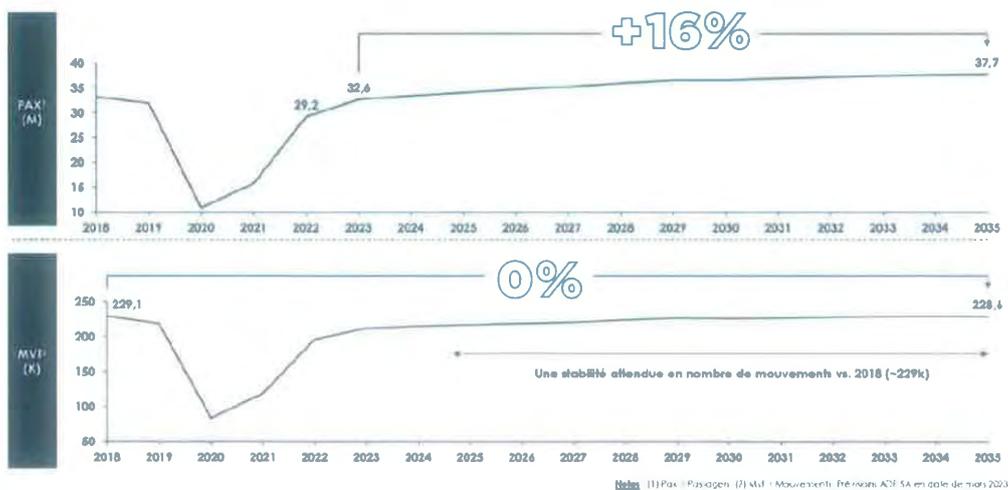
MOUVEMENTS AVIONS PARIS-ORLY



Graphique modération trafic 2018-2035 :

(Source Synthèse p.8 et DC p.82 – PDF p.42)

UN CONTEXTE DE MODÉRATION DU TRAFIC



Annexe à la délibération du conseil municipal du 04-04-2024 : Avis sur le projet p.2
« Paris-Orly 2035 » soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)



LE MODÈLE DE PRÉVISION DE TRAFIC DU GROUPE ADP

Le Groupe ADP utilise plusieurs méthodologies pour réaliser des prévisions de trafic aérien. Le choix entre ces dernières dépend de la perspective de l'étude (court, moyen ou long terme) et du degré attendu de précision des résultats.

Pour les prévisions de trafic long terme, le Groupe ADP dispose d'un modèle interne afin d'estimer la demande aérienne sur la base d'indicateurs macro-économiques, plus particulièrement de l'évolution de la population et du produit intérieur brut (PIB).

◆ 1^{re} étape : la mesure de la demande de trafic au départ des aéroports parisiens et l'ajustement aux évolutions prévisibles du transport aérien à moyen et long terme. Cette prévision de trafic passagers est réalisée pour l'ensemble des deux plateformes parisiennes accueillant du trafic commercial et permet d'avoir une première prévision de trafic théorique,

conséquence de la prospérité économique des différentes régions du monde et de la propension à voyager.

◆ 2^e étape : la demande de trafic passagers est traduite en nombre de mouvements aériens, par compagnie aérienne et par destination, sur la base d'un ensemble d'hypothèses. L'objectif est d'ajuster la prévision de trafic, région par région, au regard de plusieurs facteurs qui peuvent entraîner des conséquences sur la croissance de trafic long terme. Ces facteurs d'ajustement sont de nature diverse et incluent des contraintes réglementaires, des évaluations d'impact sur la demande d'une évolution des prix du transport aérien ou encore d'une évolution durable des comportements de la part de la population. Ils intègrent notamment les impacts sur la demande de voyage liés à la mise en service de nouvelles lignes LGV et au

prix du billet d'avion, dans le contexte de la feuille de route de décarbonation du transport aérien (incorporation de SAF et d'hydrogène, plus chers que le kérosène fossile).

◆ 3^e étape : la prévision de la demande en passagers est ensuite traduite en nombre de mouvements aériens par compagnie aérienne et par destination, puis répartie entre Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Cette dernière hypothèse est construite conjointement avec les compagnies aériennes représentant la majeure partie du trafic, afin d'intégrer dans les prévisions de trafic l'évolution des types d'avions, le renouvellement de flottes, les évolutions technologiques prévues par les constructeurs d'aéronefs, en cohérence avec les objectifs de décarbonation du secteur (avions à hydrogène et avions hybrides ou électriques pour le court et moyen-courrier).

(Source DC p.83 – PDF p.42. Il existe une version « courte » en DC p.67 – PDF p.34)

Annexe à la délibération du conseil municipal du 04-04-2024 : Avis sur le projet p.3
« Paris-Orly 2035 » soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

Les « hypothèses » sur lesquelles reposent « les prévisions de trafic établies par le Groupe ADP »

« [...] il est prévu une évolution du trafic modérée à Paris-Orly à l'horizon 2035, conforme à la feuille de route de la décarbonation du secteur aérien, et visant le maintien du nombre de mouvements avion annuels en 2035 identique à celui de 2018.

Les prévisions de trafic établies par le Groupe ADP reposent sur plusieurs hypothèses.

L'impact du prix des billets sur la prévision de trafic a été intégré puisqu'il est lié :

- ✓ aux mécanismes de marché et à la tarification du carbone (compensation des émissions nationales à compter de 2024 et des émissions internationales dans le cadre de Corsia, achats de quotas dans le cadre du système européen d'échange de quotas d'émissions), selon une trajectoire de prix cohérente avec les consensus internationaux ; une éventuelle adoption, au niveau européen, d'une tarification additionnelle du carbone, via la révision de la directive sur la taxation de l'énergie (proposition soumise par la Commission européenne au Parlement et au Conseil en 2021) pourrait conduire à réviser à la baisse ces prévisions de trafic ;*
- ✓ à l'incorporation de carburants d'aviation durable, à un taux de 10% dès 2030, soit au-dessus des obligations du mandat européen de Refuel EU aviation, et en cohérence avec l'engagement de la feuille de route nationale « article 301 ».*

Cette prévision tient également compte de la baisse de la demande de trafic aérien qui pourrait être liée à l'ouverture de nouvelles lignes à grande vitesse (comme la LGV Paris-Toulouse). »

(Source DC p.106-107 – PDF p.54)

Annexe à la délibération du conseil municipal du 04-04-2024 : Avis sur le projet p.4
« Paris-Orly 2035 » soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

Le scénario « sans projet »

« Ce scénario inclut uniquement les aménagements déjà autorisés et en cours d'autorisation ainsi que les mesures opérationnelles dont la mise en place est certaine à l'horizon 2035 sans nécessiter d'autorisation nouvelle.

Sur le volet des accès, il comprend les évolutions suivantes de l'environnement :

- les aménagements routiers comme le « contournement de Paray-Vieille-Poste » et le « barreau des Avernoises » (aménagements réalisés par d'autres maîtres d'ouvrage, mais pris en considération dans les flux routiers) ;
- l'évolution des parts modales liée à la mise en service de projets de transports collectifs (projets également réalisés par d'autres maîtres d'ouvrage) : prolongement du Tramway T7 à Juvisy-sur-Orge, mise en service des lignes 14, 15 et 18 du Grand Paris Express, mise en service du TCSP Sénia-Orly ;
- le développement des mobilités douces dans le cadre du plan Paris-Orly by Cycle.

Sur le volet énergie, il comprend les évolutions suivantes de l'environnement :

- l'adaptation du réseau électrique existant d'ici 2025, accueillant une deuxième alimentation électrique très haute tension (225 kV) ;
- l'installation en 2024 de deux nouvelles pompes à chaleur sur le doublet géothermique existant, afin d'optimiser le potentiel énergétique du puits et les capacités de chauffage du site.

Sur le volet des opérations aéronautiques, il comprend les évolutions suivantes de l'environnement :

- l'utilisation de 10% de carburants d'aviation durables (SAF) en 2030, et de 20% en 2035 par les aéronefs ;
- la stabilité du nombre de mouvements des avions par rapport au niveau de 2018 ;
- les évolutions du type d'avions (y compris avions à hydrogène) ;
- la mise en oeuvre des procédures de descente continue face est et ouest à hauteur de 70% ;
- une répartition des décollages 60%/40% (est/ouest) ;
- l'utilisation d'un seul moteur pour le roulage des avions au sol (pratique du N-1 moteur) ;
- l'électrification de l'ensemble des postes avion ;
- une couverture 100% électrique pour les véhicules du Groupe ADP.

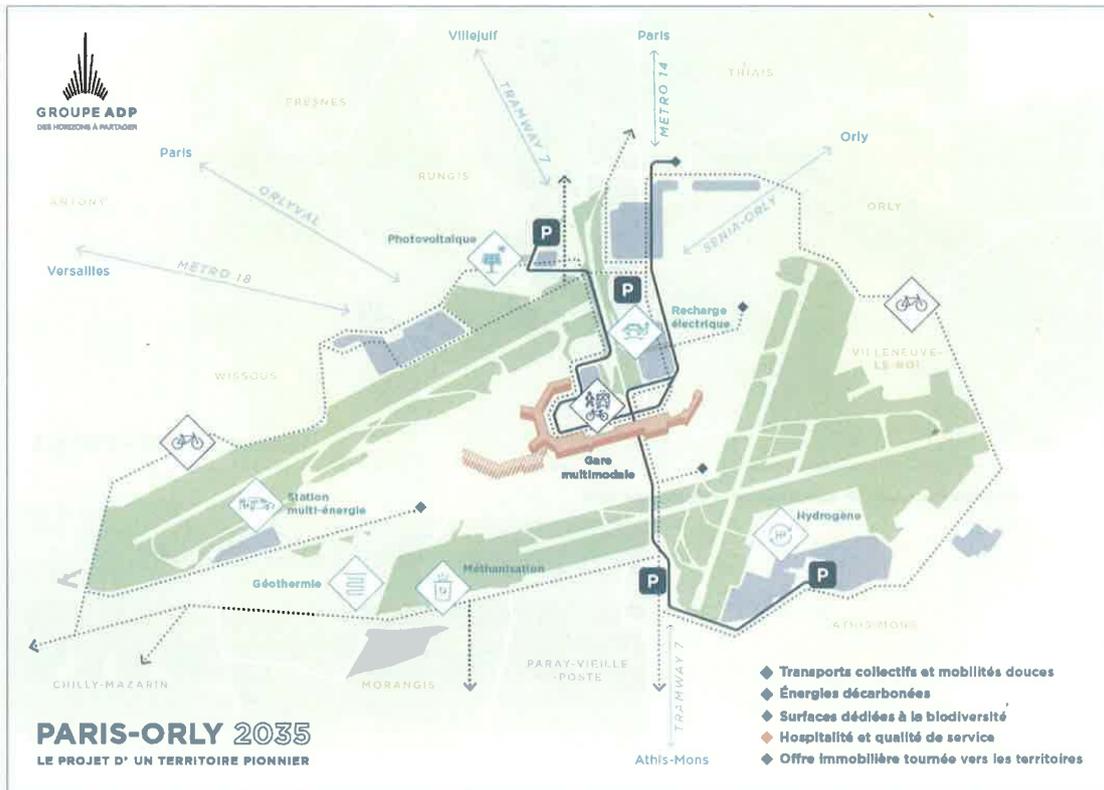
Sur le volet immobilier, il comprend les évolutions suivantes de l'environnement :

- la réalisation du parc d'activités PME-PMI « Othello » sur la commune d'Athis-Mons ;
- la réalisation du parc d'activités PME-PMI « Parc des Avernoises » (autorisation environnementale en cours d'instruction) sur les communes de Paray-Vieille-Poste et Wissous. »

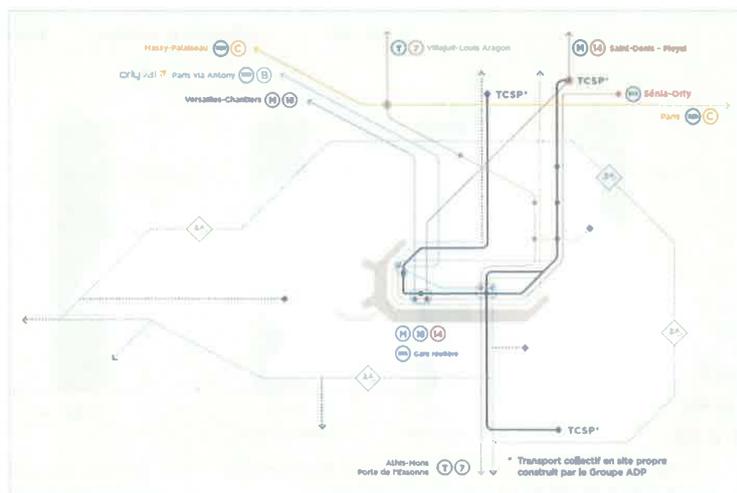
(Source DC p.122-123 / PDF p.62)

Annexe à la délibération du conseil municipal du 04-04-2024 : Avis sur le projet p.5
 « Paris-Orly 2035 » soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

Le scénario avec projet (Source DC p.106 – PDF p.54)



PLAN TRANSPORT À L'HORIZON 2035



(Source DC p.88 – PDF p.45)

Annexe à la délibération du conseil municipal du 04-04-2024 : Avis sur le projet p.6
 « Paris-Orly 2035 » soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)



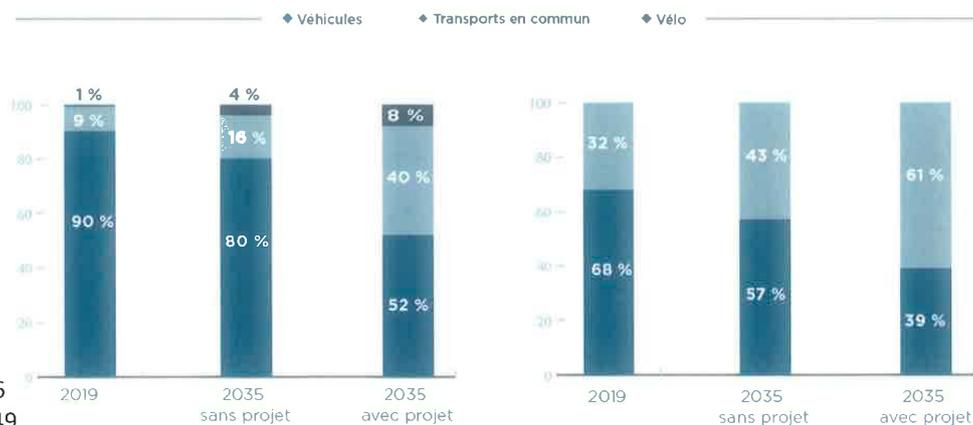
(Source DC p.91 – PDF p.46)

Localisation indicative des parcs de stationnement et du tracé du TCSP.



(Source DC p.91 – PDF p.46)

Illustration d'un parc de stationnement, implantation possible à Orlytech (photo non contractuelle).



Source DC p.96 PDF p.49

Évolution des parts modales des SALARIÉS (flux véhicules à l'heure de pointe) Source : Groupe ADP 2023.

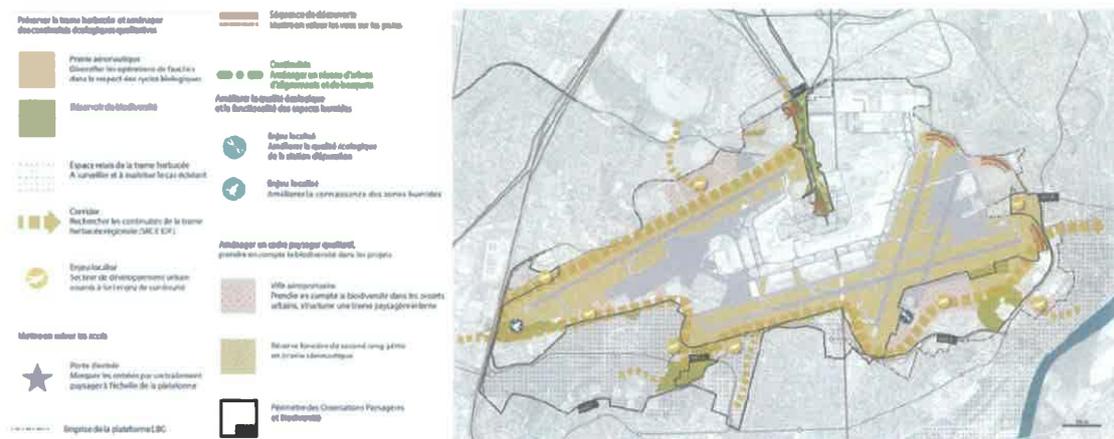
Évolution des parts modales des PASSAGERS (flux véhicules à l'heure de pointe) Source : Groupe ADP 2023.

Annexe à la délibération du conseil municipal du 04-04-2024 : Avis sur le projet p.7
 « Paris-Orly 2035 » soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

ÉNERGIE BAS CARBONE ET BIODIVERSITÉ À L'HORIZON 2035



(Source DC p. 98 – PDF, p.50)



Cartographie des trames paysagères à l'échelle de la plateforme.

(Source DC p.144 – PDF p.73)

Annexe à la délibération du conseil municipal du 04-04-2024 : Avis sur le projet p.8
« Paris-Orly 2035 » soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

1. Parc d'activités
PME/PMI Avernoises
2. Parc d'activités
PME/PMI Othello
- ◆ 3. Secteur Orlyparc -
Potentiel de requalification
du site existant
- ◆ 4. Secteur Orlytech -
Potentiel de requalification
du site existant
- ◆ 5. Secteur Tivano -
Programmation
économique à définir
- ◆ 6. Secteur Vendavel -
Programmation
économique à définir
- ◆ 7. Secteur Grand Cœur d'Orly -
Activité productive
à haute valeur ajoutée,
tertiaire et hôtellerie
- ◇ 8. Secteur La Grusie -
Secteur d'étude avec la MGP

(Source DC p.114 – PDF p.58)

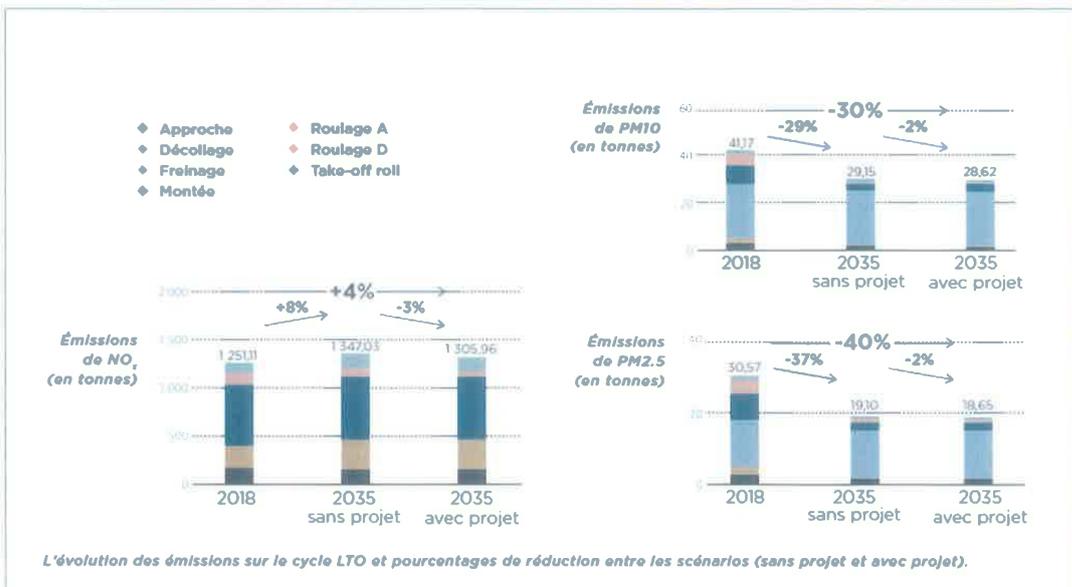
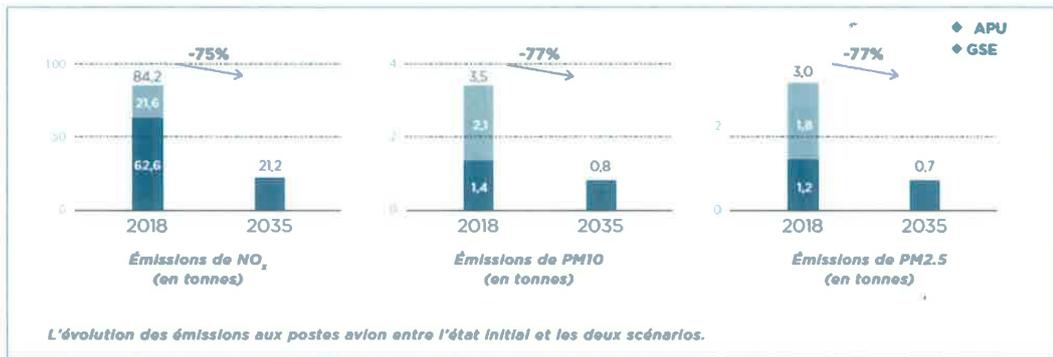
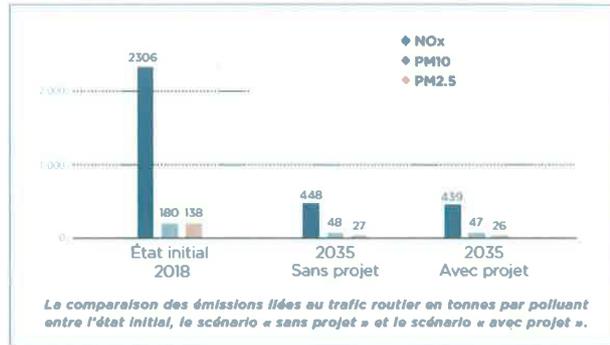
CARTE DES RÉSERVES FONCIÈRES DES DÉVELOPPEMENTS IMMOBILIERS



Annexe à la délibération du conseil municipal du 04-04-2024 : Avis sur le projet p.9
 « Paris-Orly 2035 » soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

(Sources DC p.129 à 132 – PDF p.65 à 67)

Périmètre de l'étude qualité de l'air



Annexe à la délibération du conseil municipal du 04-04-2024 : Avis sur le projet p.10
« Paris-Orly 2035 » soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

CLASSIFICATION DES IMPACTS

ENJEU NUL

Absence de valeur ou de qualité environnementale, de risque pour l'environnement ou la santé, de préoccupation territoriale ou de sensibilité vis-à-vis de la nature du projet.

ENJEU FAIBLE

Existence d'une faible valeur ou qualité environnementale, ou d'un risque peu probable pour l'environnement ou la santé, ou d'une préoccupation minime du territoire, ou d'une sensibilité faible vis-à-vis de la nature du projet.

ENJEU MOYEN

Existence d'une valeur ou qualité environnementale modérée, ou d'un risque probable pour l'environnement ou la santé, ou d'une préoccupation certaine du territoire, ou d'une sensibilité modérée vis-à-vis de la nature du projet.

ENJEU FORT

Existence d'une valeur ou qualité environnementale forte, ou d'un risque certain pour l'environnement ou la santé, ou d'une préoccupation majeure du territoire, ou d'une sensibilité importante vis-à-vis de la nature du projet.

EFFET NUL

Absence d'incidence de la part du projet

EFFET FAIBLE

Incidence de la part du projet provoquant sur le thème analysé une perte partielle et de faible valeur ou une faible diminution ou augmentation de la préoccupation.

EFFET MOYEN

Incidence de la part du projet provoquant sur le thème analysé une perte partielle et de moyenne valeur ou diminution / augmentation moyenne de la préoccupation.

EFFET FORT

Incidence de la part du projet provoquant sur le thème analysé : une perte totale de valeur, la création d'une préoccupation, la disparition totale ou la forte augmentation d'une préoccupation.

(Source DC p.122 – PDF p.62)

Avis De Monsieur Philippe Gaudin Maire de Villeneuve-Saint-Georges

Philippe GAUDIN · 24 mai, 22:46

[Axe° 1 : Accès et mobilités](#)

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

Paris Orly 2035

Avis De Monsieur Philippe Gaudin Maire de Villeneuve-Saint-Georges

UN PROJET INSUFFISANT FACE AUX ENJEUX SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX

L'aéroport de Paris-Orly est la plateforme d'Europe la plus enclavée dans un tissu urbain très dense, préexistant. Du fait cette spécificité, l'aéroport génère un certain nombre de nuisances sonores et environnementales. Pour cette raison, son exploitation est réglementée, avec l'instauration d'un couvre-feu depuis 1968, et par le plafonnement de son trafic à 200 000 mouvements annuels (arrêté du 6 oct. 1994).

Face à l'urgence climatique, la communauté scientifique ne cesse d'alerter sur l'impact du secteur aérien sur les émissions de gaz à effet de serre. Elle demande la limitation du trafic aérien pour minimiser la pollution de l'air et les nuisances sonores, seule mesure efficace pour réduire ces émissions avant 2030 selon l'ADEME.

A cela, il faut rajouter les effets sur la santé des populations riveraines (risques de maladies cardiovasculaires, troubles psychiques et psychologiques, troubles de l'attention et du sommeil, perte de 36 mois de vie en bonne santé par habitant). Le coût sanitaire et social de l'aéroport est par ailleurs estimé à 1,6 milliards d'euros par an.

Le problème persistant, notamment en période nocturne, l'actuel Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport d'Orly a fixé l'objectif de réduire de 6 dB les nuisances sonores entre 22 heures et 6 heures.

J'estime que tout projet d'aménagement de la plateforme ne peut être réalisé sans prendre en considération ces éléments majeurs.

Par ailleurs il est nécessaire d'entretenir un dialogue avec les territoires et les riverains, à chaque étape de conception d'un tel projet, comme formulé par le Groupe ADP dans le cadre de ce projet Paris-Orly 2035.

UN PROJET INSUFFISANT FACE AUX ENJEUX SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX- AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

Je constate un certain nombre d'approximations quant aux projets présentés par ADP (imprécisions dans les cartes reproduites dans le dossier de concertation, manque de données sur l'étude d'impact menée par ADP, manque de documents relatifs à l'étude acoustique, manque de perspectives détaillées avant/après-projet).

J'estime que l'essentiel du projet présenté repose sur des éléments extérieurs aux actions du Groupe, tels que l'arrivée de nouveaux transports en commun. Le groupe s'appuie essentiellement sur le cadre réglementaire qui lui est fixé, sans pour autant afficher une vision plus ambitieuse pour faire de l'aéroport Paris-Orly un exemple mondial de plateforme véritablement éco-responsable, tournée vers l'avenir et les territoires limitrophes.

L'accent est mis sur l'éco-responsabilité et le respect de l'environnement, sans pour autant établir un programme qui puisse réellement y répondre. En ce sens, je note une tendance au greenwashing.

Le projet affiche des actions concrètes peu ambitieuses dans une perspective à 11 ans, en décalage avec l'ampleur de l'urgence climatique et sanitaire.

J'émet un avis défavorable quant à l'augmentation du trafic aérien annoncée par ADP, passant ainsi de 205 600 mouvements annuels (chiffres de 2023) à environ 232 000. Soit une augmentation de 13%.

Par ailleurs, l'arrivée d'un nombre plus important de passagers laisse présager une dégradation de la qualité de vie des riverains, mais également de la qualité de l'air, avec un nombre croissant d'avions gros porteurs, et la saturation des axes de circulation (transports en commun, voies routières) empruntés au quotidien par les usagers, que les nouveaux services annoncés dans le projet Paris-Orly 2035 ne pourront pas réguler. A ce titre, le développement des activités liées à l'aéroport (hôtels, campus industriels, etc.) est une forte source d'inquiétude.

De surcroît, ces divers points interrogent très vivement quant à la réalisation des objectifs communiqués par le groupe ADP, notamment sur les objectifs à atteindre en termes de nuisances sonores. L'objectif principal de réduction de 6dB du bruit en période nocturne ne pourra pas être atteint sans extension du couvre-feu.

Pour ces raisons, il paraît important, dans le cadre du projet Paris-Orly 2035 de :

- Respecter les 200 000 mouvements, en conformité avec l'arrêté du 6 octobre 1994,
- Respecter et étendre le couvre-feu, seule mesure se rapprochant de l'objectif fixé par le PPBE de réduction de 6 décibels du bruit entre 22 heures et 6 heures, repris par le Groupe ADP dans le cadre du présent projet (scénario C de l'Etude d'impact selon l'approche équilibrée),
- Limiter à 8% du trafic annuel des avions gros-porteurs, plus polluants et plus bruyants,
- Réviser la réglementation du système de traitement des eaux pluviales, afin d'éviter tout versement dans l'Orge, en s'appuyant sur le règlement du syndicat d'assainissement (0 rejet dans les collecteurs d'assainissement et l'infiltration à 100% à la parcelle)
- Rallonger la piste 3, qui permettrait de diminuer les nuisances sonores, et qui ne figure pas dans le projet Paris-Orly 2035,
- Respecter les engagements pris en termes de concertation et de dialogue avec les riverains et communes limitrophes.

AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

Les transports en commun

Les projets évoqués dans cet axe reposent essentiellement sur le déploiement de nouvelles lignes de métro, mis en œuvre par des organismes extérieurs à ADP.

Au regard de l'augmentation du trafic aérien annoncé, avec un retour du trafic de 2018, mais également de celle du nombre des passagers, les propositions annoncées par le groupe (évolution du parc automobile, meilleure desserte des transports en commun) sont loin d'être suffisantes.

La décarbonation des mobilités liées à l'aéroport est un enjeu majeur de la décennie, afin de réduire l'empreinte environnementale de la plateforme, notamment ses émissions carbone.

Je déplore le manque d'actions concrètes et efficaces pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Outre les émissions au sol, ADP doit prendre en considération les aéronefs, cœur de l'activité de la plateforme, et principale cause de pollution sonore et atmosphérique.

En effet, comme le souligne le projet actuel du Plan de Prévention dans l'Atmosphère (PPA) d'Ile-de-France, les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur aérien sont causées à 88% par le décollage et l'atterrissage des aéronefs. Je rappelle également que le bilan des émissions polluantes en Ile-de-France, établi par Airparif en octobre 2022, faisait état d'une augmentation de la pollution

aux oxydes d'azote émis par le trafic aérien des trois aéroports majeurs d'Ile-de-France de plus 18% entre 2005 et 2019. Le secteur aérien est ainsi le deuxième pollueur aux oxydes d'azote d'Ile-de-France, et le seul qui soit en hausse.

La part croissante des compagnies low-cost sur la plateforme, notamment avec le départ d'Air France, devient un facteur aggravant. Selon l'étude « Above the clouds: European aviation emissions in 2023 » de l'ONG Transport & Environment, parue le 19 avril 2024, « les compagnies aériennes low-cost polluent plus que jamais auparavant, selon les dernières données sur les émissions ». Les compagnies low-cost effectuent des rotations jusqu'à 8 vols dans la journée, vers des destinations intra-européennes ou méditerranéennes. Des programmations difficilement soutenables, avec des dépassements du couvre-feu effectués au détriment des riverains, et plus globalement de l'environnement.

Il serait bon de respecter les 200 000 mouvements annuels, tel que fixé par l'arrêté du 6 octobre 1994, afin de limiter l'ampleur de la pollution de l'air. Sans quoi, la politique de décarbonation de Paris-Orly 2035 sera inefficace face à l'ampleur des enjeux.

Face à ces 5 millions de passagers supplémentaires, ma crainte porte sur le risque de l'utilisation accrue des avions gros-porteurs, qui génèrent déjà à eux seuls plus de 25% des nuisances sonores.

Il serait bon qu'ADP impose une limitation de ces aéronefs à 8% du trafic aérien sur la plateforme Paris-Orly.

La saturation des axes de circulation induit des conséquences au quotidien, dans chacune de leurs activités (travail, loisirs, domicile). Cet impact se ressent d'autant plus en période estivale en raison de la hausse de l'activité de la plateforme, au détriment des habitants qui voient leur quotidien dégradé. Ce phénomène participe activement à l'augmentation de la pollution de l'air en cette période de l'année, déjà croissante en raison de la hausse des mouvements aériens.

AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN RÉPONDANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE.

Dans ce deuxième axe, le groupe ADP revient principalement sur l'utilisation des énergies renouvelables, de ses projets actuels (pompes à chaleur sur géothermie existante, doublement de l'alimentation électrique très haute tension, électrification des postes avion au contact) et futurs (création d'un hub énergie au bénéfice de l'aéroport et du territoire, le développement de l'électrification des usages avec bornes électriques et installations photovoltaïques).

Diversifier les sources d'énergie et développer la part du renouvelable est une volonté commune. Instaurer une collaboration avec les villes et les riverains est indispensable pour développer les méthodes de demain qui profiteront à l'ensemble du territoire.

La compensation carbone ne sera efficace qu'avec la limitation du trafic aérien

Le Groupe ADP affiche sa volonté de préserver la biodiversité, avec une attention particulière sur la trame bleue et verte. Un projet de reboisement aux abords de l'aéroport est notamment annoncé. 900 arbres, par exemple, devraient être plantés afin d'améliorer l'indice de biodiversité de la plateforme et contribuer à la captation carbone. Dans son souhait de redonner une place importante à la nature dans un cadre aussi urbanisé, je comprends la volonté de compensation carbone et approuve « la création de partenariats avec les collectivités avoisinantes afin de favoriser les continuités écologiques grâce à des corridors de biodiversité préservant les déplacements de la faune, la renaturation de zones artificialisées, la valorisation de l'eau ».

Elle tient cependant à mettre en perspective une tribune de l'ONU, les compensations carbonées ne

nous sauveront pas », et les conclusions du rapport du GIEC. Ces deux institutions démontrent que les environnements naturels sont incapables d'absorber toutes les émissions émises. Les spécialistes pointent également un décalage temporel entre le moment de l'émission - quand le voyageur prend son vol - et le temps nécessaire pour que les forêts tout juste plantées absorbent réellement ce carbone. C'est l'une des raisons qui poussent les scientifiques à demander la limitation du trafic aérien avant 2030. Une mesure par ailleurs reprise dans le rapport « Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien » de l'ADEME.

En outre, cette volonté de renaturation est loin d'être suffisante compte tenu de l'impact du secteur aérien, et plus particulièrement de l'aéroport de Paris-Orly dans une zone urbaine aussi dense. En ce sens, et comme indiqué dans l'axe 1, il s'agit de respecter le seuil de 200 000 mouvements annuels, seule mesure qui répondra aux exigences affichées par ADP de participer à la décarbonation de son secteur d'activités.

AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROPORT.

Face à l'augmentation des mouvements annuels et des passagers, ADP propose « la création d'une nouvelle jetée pour accéder directement aux avions sans créer de poste avion supplémentaire », « une hospitalité renforcée pour les personnes en situation de handicap », et « l'optimisation de l'aménagement aéronautique pour anticiper les évolutions de matériel et favoriser la décarbonation ». Je m'alarme de l'insuffisance des mesures prises face à l'enjeu sanitaire qui se creuse.

Le respect des 200 000 mouvements annuels

Dans le dossier de concertation, ADP fait état d'une « évolution du trafic modérée à l'horizon 2035 ». Il s'agit en réalité d'une augmentation du trafic. Celui-ci atteindra le seuil de 2018, soit environ 230 000 mouvements, bien au-delà du trafic actuel et des limites fixées par l'arrêté du 6 octobre 1994

(200 000 mouvements par an) « pour protéger les riverains contre les nuisances sonores ».

Cette augmentation sera effective dès 2026 et sera constante jusqu'en 2035. Aucune précision n'est véritablement donnée après l'horizon 2035.

Il est également indiqué qu'à nombre de mouvements stables, la composition du trafic (International/Schengen/Domestique) varie d'ici 2035 avec une part de mouvements internationaux en augmentation (compensée par une baisse de la part des vols domestiques). J'exprime à nouveau mon inquiétude quant à l'utilisation croissante des avions gros-porteurs, comme indiqué précédemment.

Ces prévisions s'inscrivent en totale contradiction avec les engagements pris par ADP pour faire de Paris-Orly un aéroport « résolument tourné vers la décarbonation, la biodiversité et l'innovation verte ».

L'insuffisance du renouvellement des flottes et du bio-carburant pour réduire les émissions de gaz à effet de serre

Je constate que la réduction des effets de gaz à effet de serre repose peu sur les actions directes du projet de Paris-Orly, plutôt suiveur que précurseur.

Selon le rapport de l'ADEME, « élaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien », le renouvellement des flottes et l'usage de nouveaux carburants sont des processus lents, qui n'auront d'effets que sur le long terme. La modération du trafic aérien est le seul scénario permettant le plus de minimiser la pollution de l'air et les nuisances sonores. L'ADEME précise à ce titre que « le levier de la réduction absolue ou relative du trafic est le levier associé aux plus grands bénéfices environnementaux dans le cadre de la transition bas carbone du secteur aérien ».

A cela, il faut rajouter la situation actuelle des constructeurs, qui enregistrent des records de

commandes mais peinent à livrer les avions, avec un allongement des délais. La crise que traverse Boeing vient également directement impacter le renouvellement des flottes et le calendrier prévu. A ce titre, les hypothèses envisagées par le cabinet CGX dans le cadre de l'Étude d'impact selon l'approche Équilibrée du PPBE de l'aéroport d'Orly ne sont pas atteignables.

Ainsi, malgré toutes les dispositions prises par ADP, les objectifs de décarbonation ne pourront donc être atteints si le renouvellement des aéronefs et l'usage de bio-carburants n'est pas couplée à une limitation du trafic aérien, comme indiqué précédemment.

La nécessité de l'extension du couvre-feu pour réduire les nuisances sonores

Je conteste fermement l'impact positif « significatif » du projet d'ADP sur les nuisances sonores. Les études d'impact présentées dans le dossier de concertation comme incomplètes et imprécises. Il conviendrait de se rapprocher d'observatoires indépendants, tels que Bruitparif.

Selon les données de Bruitparif, le remplacement très hypothétique de tous les aéronefs par des A 320 Neo, les plus performants sur le marché actuel, ne permettra d'atteindre qu'une diminution du bruit de 3 décibels. Ce niveau reste très éloigné de l'objectif de réduction de 6 décibels en période nocturne, fixé par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), et repris par ADP lui-même dans ce projet à horizon 2035.

Aussi, il est urgent de mettre en œuvre des solutions à court terme pour diminuer les nuisances sonores, bien avant 2035. Le bruit des avions a notamment un impact sur l'état de santé perçu, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Il est facteur de troubles psychiques et psychologiques, d'apprentissage et de l'attention, mais encore de perte de productivité. La mortalité est également plus élevée par maladie cardiovasculaire (Etude DEBATS, Université G. Eiffel / Acnusa). Au total, les habitants perdent jusqu'à 36 mois de vie en bonne santé (Bruitparif/OMS), et le coût sanitaire et social du bruit de l'aéroport représente 1,6 milliard d'euros par an (Bruitparif).

Il conviendrait qu'ADP se prononce favorablement au rallongement du couvre-feu pour se rapprocher des huit heures de sommeil consécutif, tel que préconisé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Cette extension est envisagée dans le cadre de l'Etude d'Impact de l'Approche Équilibrée (scénario C). Selon les études menées par Bruitparif, cette mesure est la seule permettant de se rapprocher de l'objectif de réduction de 6 décibels durant la période 22 heures – 6 heures. Par ailleurs les stations de surveillances sur le bruit et sur la qualité de l'air ne sont pas réparties de manière homogène et en quantité suffisante autour de l'aéroport pour permettre des analyses fines, complètes et objectives. A titre d'exemple, il est aberrant de constater qu'une des stations est positionnée au bout de la piste 2, utilisée quelques fois par an ! Le positionnement de ces stations devrait être étudié par rapport aux vents dominants et éventuellement de façon circulaire tout autour de l'aéroport afin d'avoir des données factuelles et représentatives de la réalité en tout point.

L'allongement de la piste 3, une nécessité pour la qualité de vie des riverains

Pour rappel ; le rallongement de la piste 3 fait partie des propositions des riverains et des associations, afin que les avions puissent survoler les populations à des niveaux plus élevés. Aussi, il convient d'engager une étude afin de mesurer le bénéfice sonore sur les populations.

AXE 4 : DÉPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE EN COMPLÉMENTARITÉ DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN.

Un accroissement d'activité sur la plateforme... pour quels bénéfices ?

Saturation et dégradation des axes routiers, accumulation des nuisances sonores (avions, automobiles, camions, bus...), artificialisation des sols, bétonnisation..., autant d'impacts néfastes sur la qualité de vie des riverains que pourraient engendrer ces projets immobiliers.

L'accroissement d'activité semble contraire à la volonté du groupe de préserver l'environnement et la biodiversité. Elle entre en totale contradiction avec l'objectif de réduction de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols, tel qu'indiqué à de nombreuses reprises par ADP.

De plus, on est en droit de s'interroger sur les réelles retombées économiques sur son territoire, compte-tenu de la diminution du nombre d'emplois concernés par la plateforme.

Selon la Contribution économique et sociale de l'aéroport d'Orly présentée lors de la Commission Consultative de l'Environnement le 9 février 2024, la plateforme comptabiliserait 25 000 emplois (ETP) à travers l'ensemble des activités présentes sur le site aéroportuaire. Une diminution de 3 000 emplois par rapport à 2016. L'étude évoque le chiffre de 48 000 emplois franciliens en 2022, loin des 68 900 de 2016.

Au regard de ces chiffres, le facteur emploi ne peut plus être la raison-prétexte pour mener des projets de construction au détriment de la santé des riverains et de leur cadre de vie.

Conclusion :

Rappelons les conséquences tragiques de la pollution de l'air étayées dans un rapport parlementaire de la Haute assemblée intitulé « Pollution de l'air, le coût de l'inaction » n° 610 (Sénat 2014-2015), émanant de la commission d'enquête sénatoriale sur le sujet, qui a chiffré à 101,3 milliards d'euros le coût annuel de la pollution de l'air, soit plus de deux fois de plus que le tabac (47 milliards d'euros), dont trois milliards d'euros sur le budget de la sécurité sociale.

Plus récemment, Le 16 juin 2023, le Tribunal administratif de Paris a condamné l'État à indemniser (entre 2000€ et 3000€ par enfants) des enfants victimes de la pollution de l'air. Sur la base des résultats d'une expertise ordonnée par jugement « avant-dire droit », et en s'appuyant sur l'interprétation, par la CJUE, de la directive 2008/50/CE, le tribunal a reconnu un lien de causalité entre la pollution de l'air et les dommages corporels des victimes. Malgré une indemnisation symbolique, cette décision constitue le premier cas de réparation des préjudices subis par des particuliers liés à la pollution de l'air. Cette affaire montre encore une fois qu'il y a urgence à agir sur la baisse des émissions de polluants atmosphériques car la santé des concitoyens ne se monnaie pas ! C'est bien le principe de précaution qu'il faut appliquer...

En conséquence, il est regrettable que la suspension du trafic aérien ne soit pas appliquée lors des pics de pollutions.

Par ailleurs, les lignes aériennes intérieures ne sont toujours pas interdites, même quand il existe une courte alternative en train. Cette interdiction était censée être l'une des mesures phares de la loi Climat et Résilience, promulguée en août 2021. Mais le décret d'application publié près de deux ans après contient tant de dérogations qu'il en devient inutile.

Enfin, il serait possible de limiter la pollution sonore des avions en utilisant alternativement les deux pistes orientées EST-OUEST. Un partage des nuisances aéroportuaires serait plus équitable et permettrait une égalité devant « le droit de vivre » lorsque l'on sait qu'un enfant Villeneuvois à la naissance à une espérance de vie inférieure à 3,5 ans comparée à la moyenne départementale

Le Maire de Villeneuve-Saint-Georges,
Philippe GAUDIN



Ville d'Athis-Mons

À l'attention de **Monsieur Augustin DE ROMANET**
Président-directeur général d'ADP
Aéroports de Paris (ADP) - 1 rue de France
93290 Tremblay-en-France

Athis-Mons, le 21 décembre 2023

Cabinet du Maire

Réf : YM/JJG 2023-402

Tél. : 01 69 54 54 22

Objet : Soutien au projet de parc à thème sur l'aéronautique porté par M. Jean-Claude GRIE

Monsieur le Président-directeur général,

Par la présente, je souhaite recommander le projet d'intérêt majeur porté par un athégien impliqué dans la vie locale, passionné d'aéronautique et œuvrant dans ce domaine depuis de nombreuses années, Monsieur Jean-Claude GRIE. Ce dernier envisage de développer sur notre commune un parc sur le thème de l'aéronautique dans notre commune d'Athis-Mons. Il nous a présenté ce projet, ses intentions.

Le projet de M. GRIE revêt une dimension significative pour notre commune et pour le territoire d'Orly. En mettant en avant l'histoire et le patrimoine de l'aéronautique, le parc à thème envisagé pourrait constituer une attraction majeure pour les résidents locaux et attirera également l'attention de futurs partenaires potentiels. Il s'agit d'une initiative citoyenne experte et documentée, solide, visant à offrir un espace dédié à l'aéronautique, comprenant des attractions et différents services tels qu'un centre de documentation, une salle de conférence, de la restauration...

Nous croyons fermement que ce projet pourrait contribuer à mettre en lumière le riche patrimoine aéronautique de notre région. Dans cette perspective, nous vous demandons d'envisager la possibilité de recevoir Monsieur GRIE et les experts qui l'entourent pour que celui-ci vous présente plus en détails son projet ainsi que ses modalités de financement.

Je vous remercie par avance de l'intérêt que vous voudrez bien porter à cette demande et vous prie de croire, Monsieur le Président-directeur général, à l'expression de ma plus haute considération.

Jean-Jacques GROUSSEAU

Maire d'Athis-Mons
Conseiller départemental



Ville d'Athis-Mons

À l'attention de Madame Justine COUTARD
Directrice de l'aéroport Paris-Orly
Aéroport Paris-Orly 103 Aérogare Sud (ORLY 4)
94396 Orly Aérogare

Athis-Mons, le 21 décembre 2023

Cabinet du Maire

Réf : YM/JJG 2023-403

Tél. : 01 69 54 54 22

Objet : Soutien au projet de parc à thème sur l'aéronautique porté par M. Jean-Claude GRIE

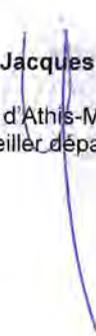
Madame la Directrice,

Par la présente, je souhaite recommander le projet d'intérêt majeur porté par un athégien impliqué dans la vie locale, passionné d'aéronautique et œuvrant dans ce domaine depuis de nombreuses années, Monsieur Jean-Claude GRIE. Ce dernier envisage de développer sur notre commune un parc sur le thème de l'aéronautique dans notre commune d'Athis-Mons. Il nous a présenté ce projet, ses intentions.

Le projet de M. GRIE revêt une dimension significative pour notre commune et pour le territoire d'Orly. En mettant en avant l'histoire et le patrimoine de l'aéronautique, le parc à thème envisagé pourrait constituer une attraction majeure pour les résidents locaux et attirera également l'attention de futurs partenaires potentiels. Il s'agit d'une initiative citoyenne experte et documentée, solide, visant à offrir un espace dédié à l'aéronautique, comprenant des attractions et différents services tels qu'un centre de documentation, une salle de conférence, de la restauration...

Nous croyons fermement que ce projet pourrait contribuer à mettre en lumière le riche patrimoine aéronautique de notre région. Dans cette perspective, nous vous demandons d'envisager la possibilité de recevoir Monsieur GRIE et les experts qui l'entourent pour que celui-ci vous présente plus en détails son projet ainsi que ses modalités de financement.

Je vous remercie par avance de l'intérêt que vous voudrez bien porter à cette demande et vous prie de croire, Madame la Directrice, à l'expression de ma plus haute considération.


Jean-Jacques GROUSSEAUMaire d'Athis-Mons
Conseiller départemental

Mairie d'Athis-Mons
Place du Général de Gaulle – 91205 Athis-Mons Cedex
Tél. : 01 69 54 54 54 – Fax. : 01 69 54 54 99 – Mail : maire@mairie-athis-mons.fr



« CITE DE L'AIR »
PARC DE LOISIRS ET D'ATTRACTIONS

ATHIS MONS – PARAY - ORLY – VIRY Chatillon

*Histoire et Patrimoine aéronautique
Industries aérospatiales et compagnies aériennes
Simulateurs de pilotage et de chute libre
Recrutement de l'armée de l'air et de l'espace
Hôtels, restaurants espace coworking*

Création & étude du projet
Jean Claude GRIE - Francis Bedei - Gérard DAVID
1 rue de la concorde 91200 Athis Mons
06 77 28 71 07
jcgrie@orange.fr

"CITE DE L'AIR"
Parc Aérien de la rue - Parc de dépôt à l'arrêt

**Retrouvez sur le site internet
parisorly2035.groupe-adp.com
l'intégralité du bilan
et ses annexes.**



