



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.

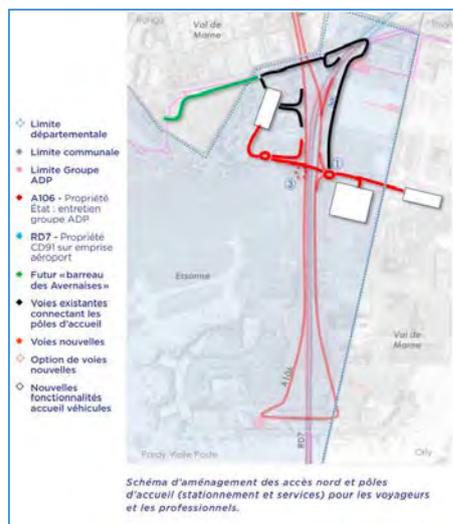
Au-delà de l'arrivée de nouvelles lignes de transport en commun (Lignes 18 et 14), ADP souhaite faire d'Orly un véritable pôle multimodal, au service non seulement de l'aéroport, mais aussi du territoire. Cette approche est en accord et en cohérence avec les différentes démarches engagées pour la valorisation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

CAHIER
D'ACTEUR

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 Avernaises) 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 Avernaises 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 aéro-gares 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 rabattement 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

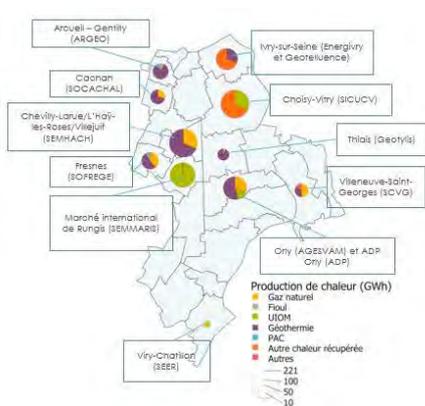
CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



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 (« techtaires ») 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

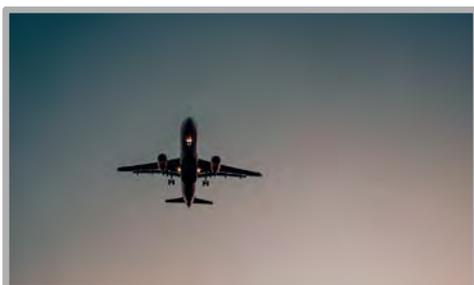
CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024



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 perçue, 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 ?

2

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 véhicule 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 assemblé 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 R1413 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 des Yvelines - Mairie d'Athis-Mons
Date de réception en préfecture : 10/04/2024

Néanmoins les projections réalisées par le groupe ADP à échéance 2035 démontrent une augmentation de la saturation des accès vers la plateforme aéroportuaire et ce, malgré la nouvelle offre de transports en communs.

Les évolutions proposées dans le cadre du projet à l'horizon 2035 actent une stratégie de refonte des accès qui vise à encourager le report modal vers les transports collectifs. Il s'agit de la création de parcs de stationnement et dépose-minute en entrée de plateforme, doublés de 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 de la plateforme en desservant l'ensemble des principaux pôles d'emploi et d'activité.

A Athis-Mons, sont projetés la création de deux parcs de stationnements :

- Un le long de la RN7, sur un terrain ADP enclavé entre le musée Delta et le terminus actuel du tramway T7
- Un sur le parc central, situé dans la zone aéroportuaire, entrée sur l'avenue Bernard Lathière.



Schéma d'aménagement des accès sud et parcs de stationnement pour les voyageurs et les professionnels.

La ville d'Athis-Mons n'est pas favorable à la création sur son territoire du parc de stationnement le long de la N7 identifié N°1 sur la carte. En effet cette proposition n'entre pas en adéquation avec les ambitions d'aménagement portées par la municipalité sur son « entrée de ville » avec un projet de pôle sport/santé identifié en vis-à-vis de ce projet de parc de stationnement sur un terrain de 3.5ha. Aussi la création d'un parc de

3
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
N°102142021-2021-0001-2021-0001-2021-0001
Date de récépissé : 10/04/2021
N°102142021-2021-0001-2021-0001-2021-0001

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
Département des Yvelines
Mairie d'ATHIS-MONS
19/04/2024

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.telerecours.fr)

Accusé de réception en préfecture
 092 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 146276 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 - Mairie d'Athis-Mons
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.

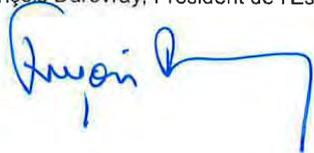
III. Environnement

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).

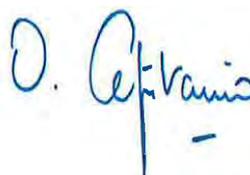
Nous vous prions de croire, Monsieur le Président-directeur général, à l'assurance de nos salutations distinguées.

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 094 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

REÇU EN PREFECTURE
le 24/05/2024
Application agréée E-legalite.com

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.

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.

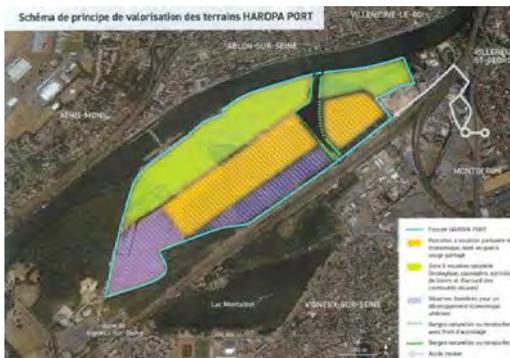


Schéma de principe du projet de port HAROPA PORT sur la rive de Vigneux

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 aéroports 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. Orlyval 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 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 »

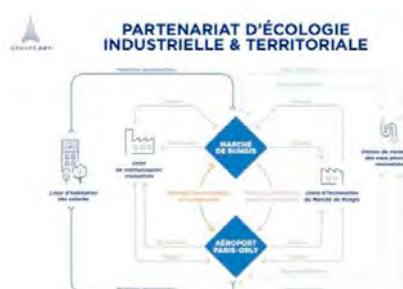
Les acteurs économiques saluent le développement de ce « hub énergie » diversifié et partagé, à destination des usages aéroportuaires et territoires.

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 Avenaises 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



programmatisation 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

12

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-ONLY 2035

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

CAHIER
D'ACTEUR

AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ONLY 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.

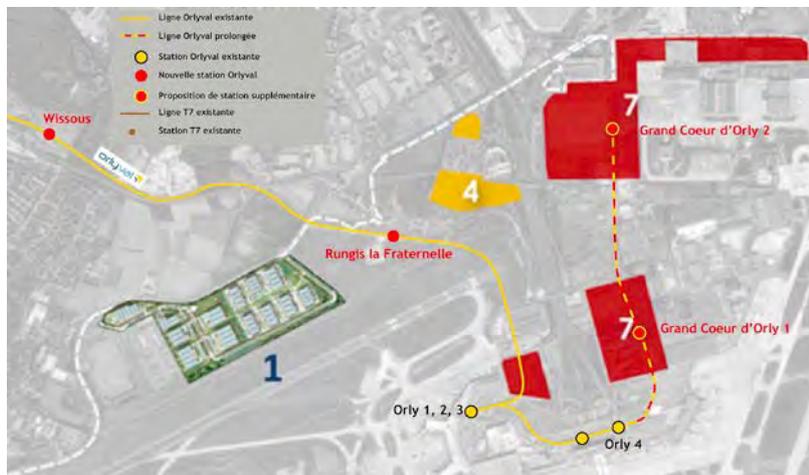
Desservir les nouveaux parcs d'activités

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)

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

CAHIER
D'ACTEUR

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



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.

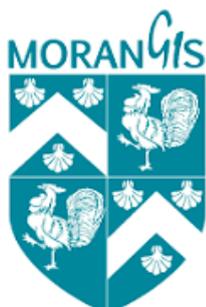
La Commune de Chelles soutient ces mesures qui amélioreront le trajet des usagers, dans l'ensemble de leur parcours, et optimiseront l'utilisation des transports publics et des mobilités douces.

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



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 « *comprenant 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 réglementaires 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:

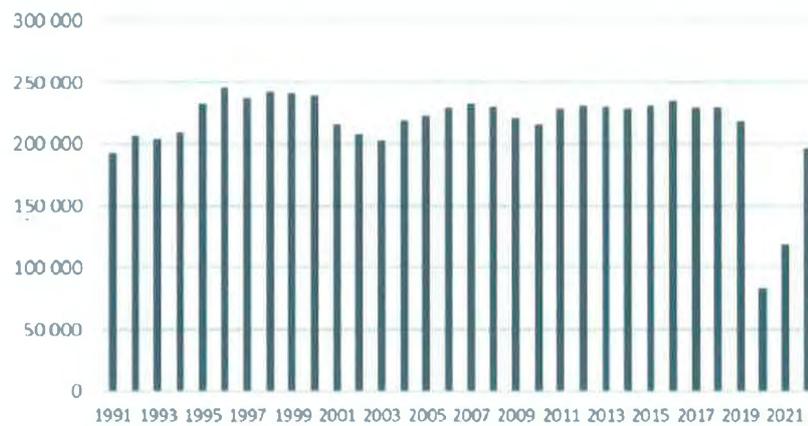
- d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de MELUN, 43, rue du Général de Gaulle Case postale n° 8630 - 77008 Melun Cedex - Téléphone : 01 60 56 66 30 - Télécopie : 01 60 56 56 10, ou par Télérecours Citoyen (<https://citoyens.telerecours.fr>), dans un délai maximal de deux 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)

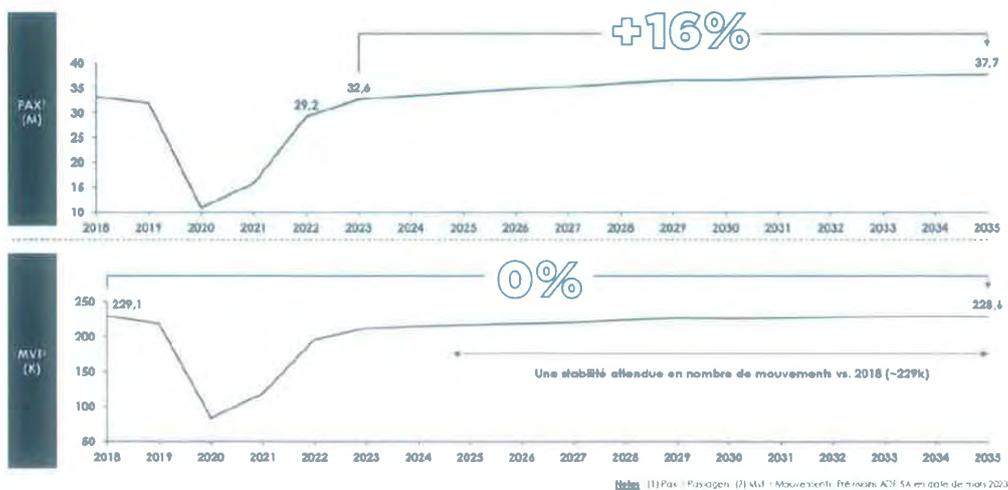
MOUVEMENTS AVIONS PARIS-ORLY



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.

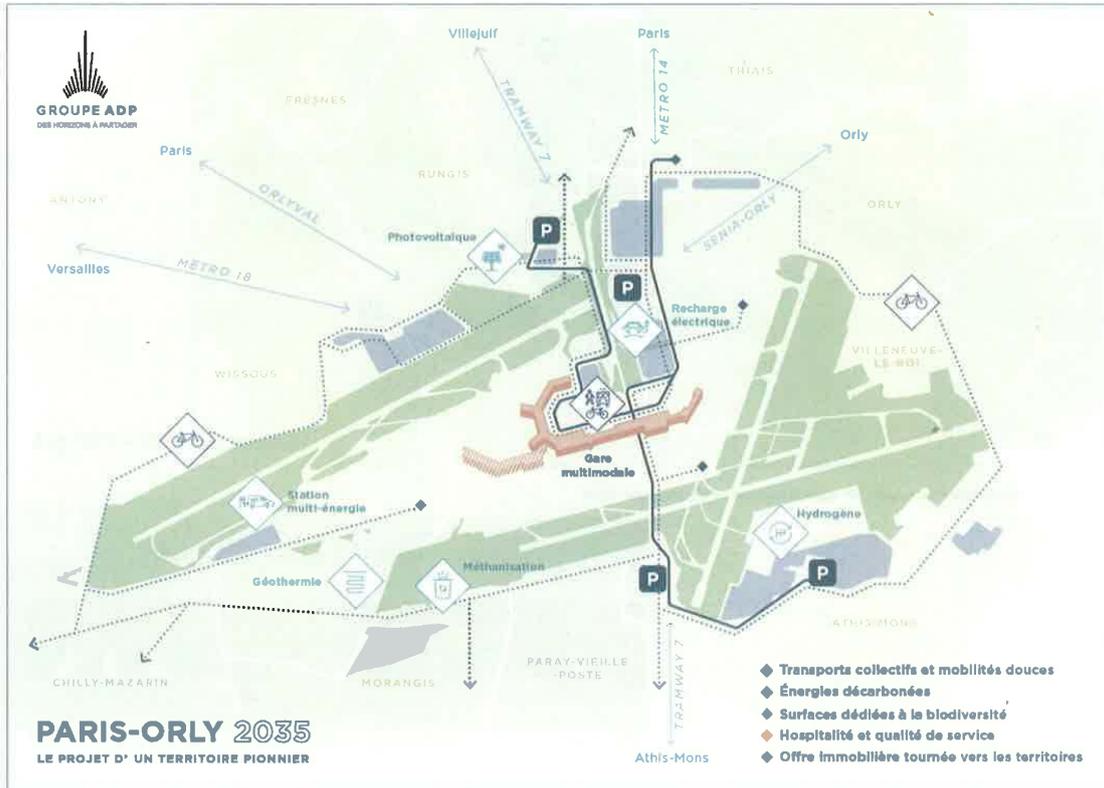
Sur le volet immobilier, il comprend les évolutions suivantes de l'environnement :

- 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. »

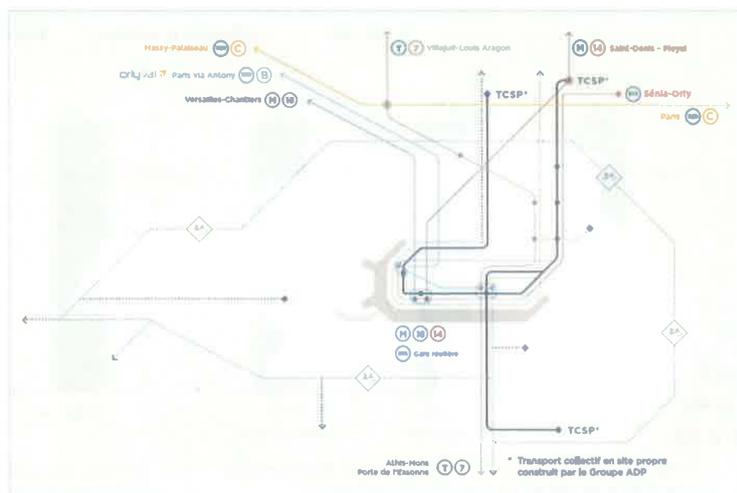
(Source DC p.122-123 / PDF p.62)

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)



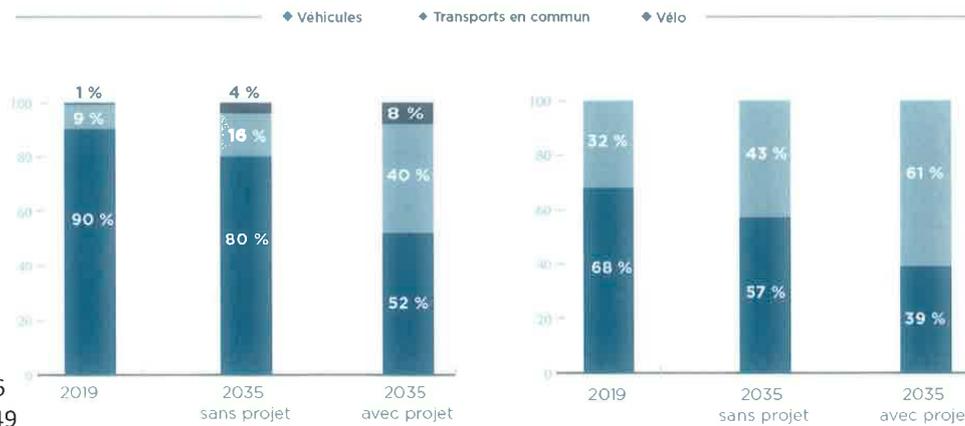
(Source DC p.91 – PDF p.46)

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.

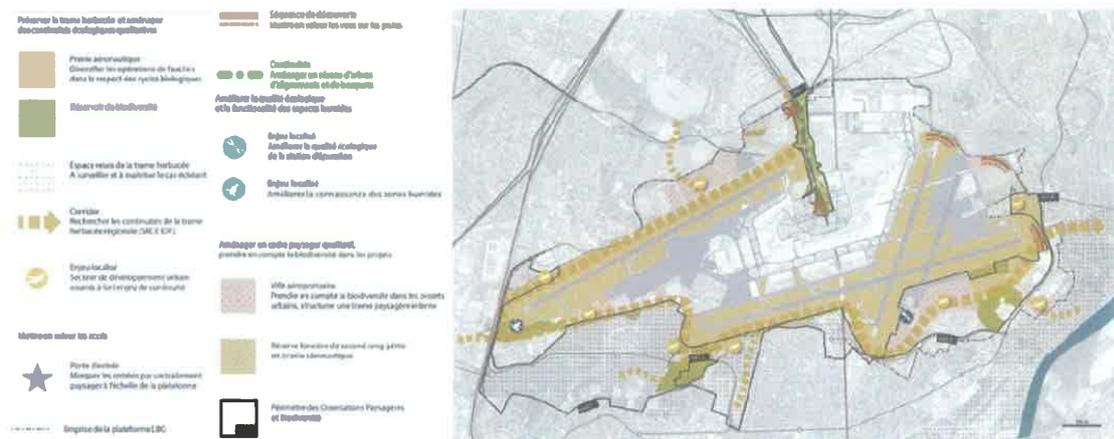
Évolution des parts modales des PASSAGERS (flux véhicules à l'heure de pointe) Source : Groupe ADP 2023.

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)

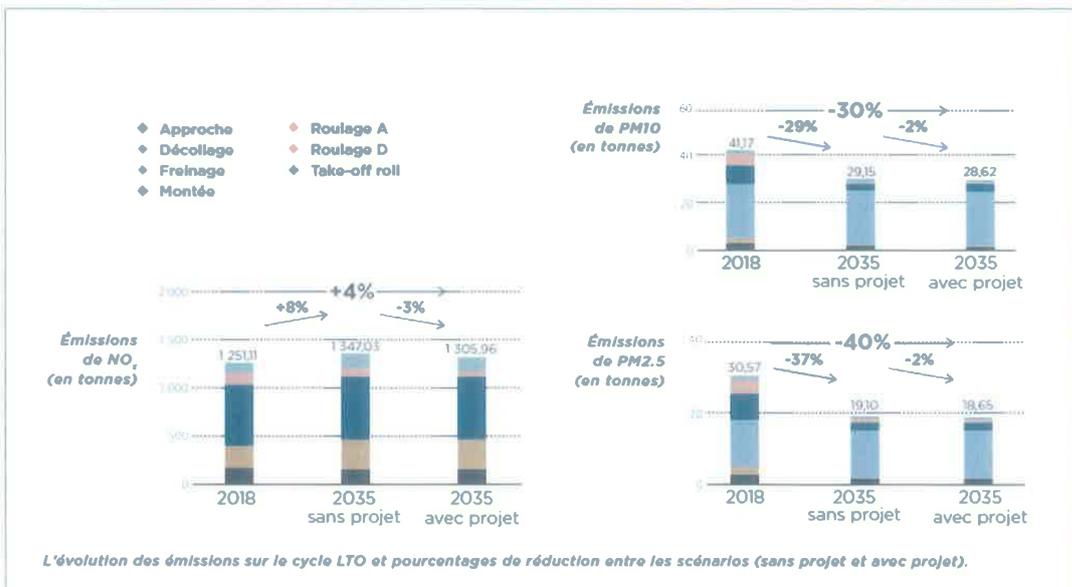
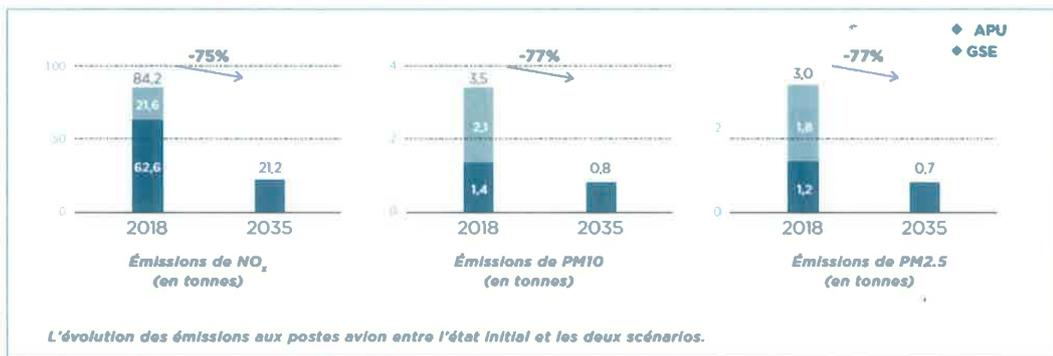
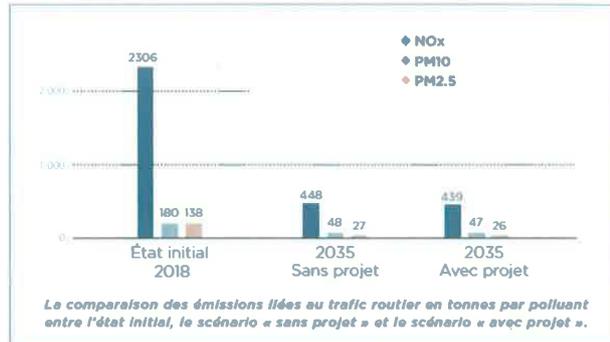
CARTE DES RÉSERVES FONCIÈRES DES DÉVELOPPEMENTS IMMOBILIERS



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

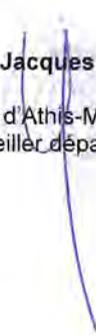
Madame la Directrice,

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



**Retrouvez sur le site internet
parisorly2035.groupe-adp.com
l'intégralité du bilan
et ses annexes.**

