

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

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.

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

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

Le Groupe ADP veut réduire la place de la voiture sur la plateforme et notamment au droit des aérogares pour amplifier l'usage des transports en 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.

- 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 Avenirales 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

- 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

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,

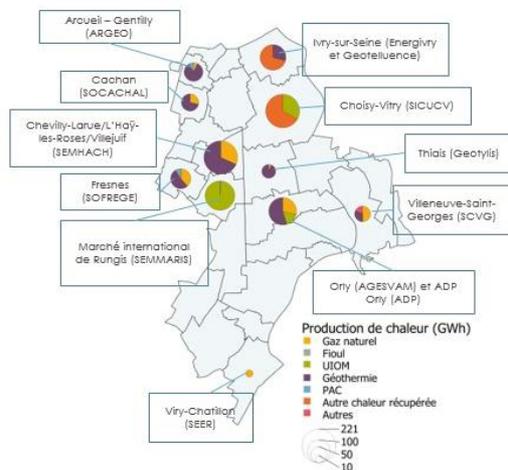
alors même que la circulation peut y être soutenues aux heures de pointe.

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 Avernoises et Orlytech à Rungis et Paray-Vieille-Poste, contournement sud de l'aéroport à Paray-Vieille-Poste.

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.

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...).

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 $L_{den} > 55$ dB dépassant les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

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 (NOx, 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>

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 a 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...

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 bureaux, évolution de l'hôtellerie et des modes de consommation, etc.). La programmation tournée vers les PME/PMI à vocation artisanales et industrielles répond aux enjeux et aux ambitions du territoire.

Le territoire souhaiterait connaître le nombre et le type d'emplois potentiellement créés sur ces nouveaux sites, et sera vigilant sur une répartition équilibrée du type d'activité autour de l'aéroport.

Les perspectives offertes par les projets des Avernaises et Othello, ainsi que par les requalifications à terme des sites économiques existants, concourront à proposer une offre immobilière d'activité, structurellement en sous-offre sur le territoire.

Le territoire soutient par ailleurs le positionnement de Cœur d'Orly en faveur des entreprises industrielles à forte valeur ajoutée (ingénierie, laboratoires, recherche et développement, prototypage, etc.), qu'il s'agisse de start-ups ou de grands comptes, avec une programmation souple et évolutive offrant des possibilités de croissance sur place.



Cœur d'Orly. Source EPT

Les propositions immobilières de type campus industriels, hôtels industriels ou bâtiments mixant tertiaires et plateaux techniques (« techtaire ») y répondent parfaitement.

Dans le cadre de sa labélisation en tant que « Territoire d'industrie » et en réponse au programme d'investissements d'avenir « France 2030 », le territoire a classé le nord de la plateforme comme foncier industriel stratégique, en accord avec ADP.

Le territoire souhaite par ailleurs que le Groupe ADP et le Groupe Air France - KLM contribuent à la création d'un nouveau lieu de formation autour de l'industrie / des métiers techniques sur la plateforme intégrant la présence des formations AF – Transavia (AFMAE et Jérémy).

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

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.

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 (Avernaïses 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 essonniers.

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 Avernaïses 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.