



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](mailto:contact@wissous.fr)**

## 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.

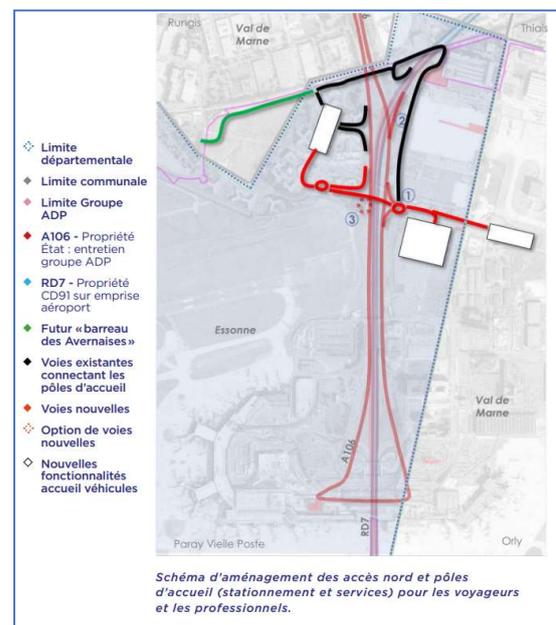
Au-delà de l'arrivée de nouvelles lignes de transport en commun (Lignes 18 et 14), ADP souhaite faire d'Orly un véritable pôle multimodal, au service non seulement de l'aéroport, mais aussi du territoire. Cette approche est en accord et en cohérence avec les différentes démarches engagées pour la valorisation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

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 Avernaises 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,

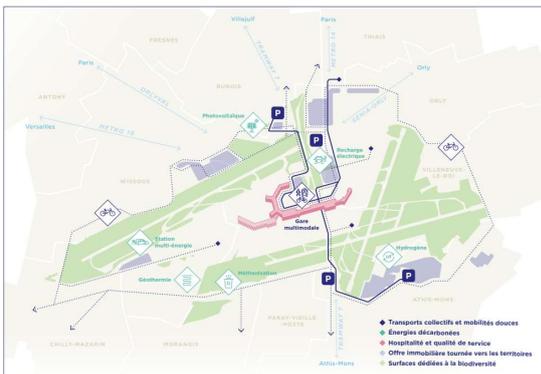
l'objectif souhaité et partagé avec la communauté d'agglomération Paris-Saclay dans le cadre notamment du projet de création d'une zone économique unique « Les Portes d'Orly ». Le parc d'activité des Aveniraises se trouvant à proximité immédiate d'une future gare de l'Orlyval, son ouverture permettrait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

## 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

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.

## 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

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.

## 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.

## 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.



Synthèse du projet de programmation immobilière Nord plateforme.

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.

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

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.

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.

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,

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 Avernoises, 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 Avernoises, 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 Avernoises. 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.**