



PARTICIPEZ

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

PARIS-ORLY 2035
LE PROJET D'UN TERRITOIRE PIONNIER



Concertation Paris-Orly 2035 Contributions au registre numérique

Contribution #2

Intitulé de la contribution

Avis De Monsieur Philippe Gaudin Maire de Villeneuve-Saint-Georges

Votre contribution

CONCERTATION DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

Paris Orly 2035

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 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.

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

Sur quel axe vous êtes-vous exprimé ?

Axe° 1 : Accès et mobilités

