



COMMUNE D'ABLON-SUR-SEINE

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 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

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

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.

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

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'empport** ».

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.

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.



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.

Éviter 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.

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

(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.

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.

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

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.

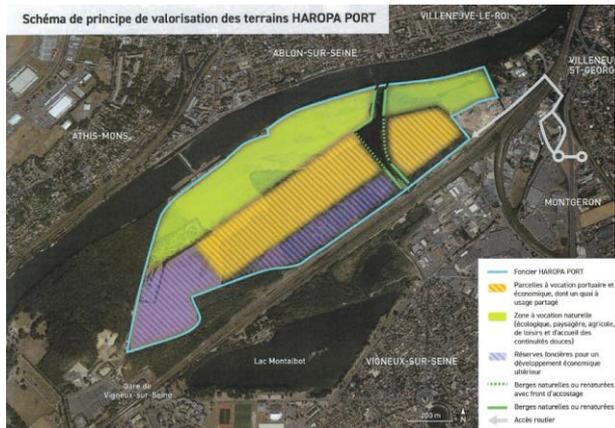


Schéma de principe du projet de port HAROPA PORT sur la rive de Vigneux

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 »

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.

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.

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 Etat 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,

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),

- 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