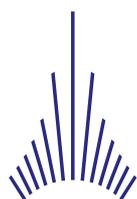




BILAN

DE LA CONCERTATION
DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024

PARIS-ORLY 2035
LE PROJET D'UN TERRITOIRE PIONNIER



GROUPE ADP
DES HORIZONS À PARTAGER

Sommaire

Sommaire

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT PARIS-ORLY 2035 S'AFFIRME COMME CELUI D'UN AÉROPORT PIONNIER, DANS SES OBJECTIFS COMME DANS SA MÉTHODE



Justine COUTARD,
Directrice de l'aéroport
Paris-Orly



Ce projet est le fruit d'une ambition forte, en matière de transition environnementale, d'accessibilité et d'hospitalité, pour un aéroport au service des passagers, des salariés, mais aussi des riverains. Il s'est donc naturellement traduit, sur la méthode, par une concertation préalable d'envergure, alors même qu'elle n'était pas obligatoire sur le plan réglementaire. **Pour Paris-Orly, l'un des aéroports les plus urbanisés d'Europe, la définition de ce nouveau modèle aéroportuaire devait nécessairement impliquer toutes les parties prenantes, notamment territoriales.**

Il nous a paru indispensable de vous proposer ces temps d'échange et de partage pour nourrir, par vos idées et vos remarques, ce projet encore en construction et écrire ensemble cette nouvelle page de l'histoire de l'aéroport.

Pour garantir le succès de cette démarche inédite, nous nous sommes engagés dès

2023 dans une phase de préconcertation de plusieurs mois, nous rendant auprès des élus des territoires riverains, de nos salariés et de nos partenaires de la communauté aéroportuaire afin de présenter le projet et de co-construire un dispositif qui permette la participation de tous.

La concertation publique, qui s'est déroulée du 26 février au 26 mai 2024, nous a ensuite permis d'aller à la rencontre de plus de 6 000 personnes et de recevoir près de 2 500 contributions, grâce à la vingtaine d'événements proposés (réunions publiques, ateliers thématiques, points participatifs) et aux dispositifs papier et numérique mis en place. Cette participation exceptionnelle témoigne de l'intérêt que suscite l'avenir de l'aéroport et de la forte mobilisation des acteurs sur tout le territoire, qui s'est aussi traduite dans les cahiers d'acteurs, qui donnaient spécifiquement la parole aux collectivités et aux professionnels.

Je tiens à remercier chaleureusement tous ceux qui ont fait vivre la concertation : salariés, riverains, collectivités et élus locaux, acteurs du monde économique et associatif, partenaires de la communauté aéroportuaire ; mais aussi tous nos ambassadeurs du Groupe ADP qui se sont mobilisés pour aller au contact du public.

Preuve s'il en fallait que cette concertation a porté ses fruits, ces contributions nous

permettent aujourd'hui d'améliorer concrètement le projet et d'enrichir la vision d'un aéroport tourné vers le futur.

Ce rapport dresse le bilan du dispositif mis en place pendant cette phase de concertation, les principales propositions émanant de vos contributions, et nos premières réponses. Il s'agit là d'une première étape, qui donnera lieu à de nouveaux échanges pour mûrir dans le temps l'aéroport Paris-Orly de demain.

Ces contributions nous permettent aujourd'hui d'améliorer concrètement le projet et d'enrichir la vision d'un aéroport tourné vers le futur.





1

LES ÉLÉMENTS
CLÉS À RETENIR

PARIS-ORLY 2035 EST UN PROJET D'AMÉNAGEMENT QUI INCARNE UN NOUVEAU MODÈLE AÉROPORTUAIRE PORTÉ PAR L'AMBITION ENVIRONNEMENTALE DU GROUPE ADP. C'EST LE PROJET D'UN AÉROPORT PIONNIER AU SERVICE DES PASSAGERS, DES SALARIÉS, MAIS AUSSI DES TERRITOIRES.

L'horizon 2035

Paris-Orly, l'un des aéroports les plus urbanisés d'Europe, doit se transformer pour se projeter dans un futur durable, construit en partenariat avec les territoires dans lesquels il est implanté. Depuis 2021, la plateforme accélère sa transition, avec un objectif ambitieux : tendre vers le zéro émission nette (ZEN) au sol en 2030.

À horizon 2035, le projet d'aménagement de Paris-Orly a été conçu selon des prévisions de croissance modérée du trafic : le Groupe ADP projette une stabilisation du nombre de mouvements par rapport à 2018, de l'ordre de 230 000 mouvements par an, pour une augmentation modérée du nombre de passagers accueillis, de l'ordre de +16 % en 2035 par rapport à 2023, notamment par un meilleur taux de remplissage et une optimisation du nombre de places dans les avions.

Les objectifs de Paris-Orly 2035 sont ambitieux. Les enjeux de désaturation des accès et de diminution des émissions de CO₂ dues à la voiture sont au cœur du projet, avec une nouvelle offre de mobilité et une refonte des accès à la plateforme. L'aménagement proposé intégrera aussi le développement des énergies bas carbone et la préservation de la biodiversité. Le projet a également pour objectifs d'offrir des conditions d'accueil pour tous les passagers à la hauteur d'une promesse d'hospitalité plus inclusive et de proposer une offre immobilière innovante en lien avec les territoires.

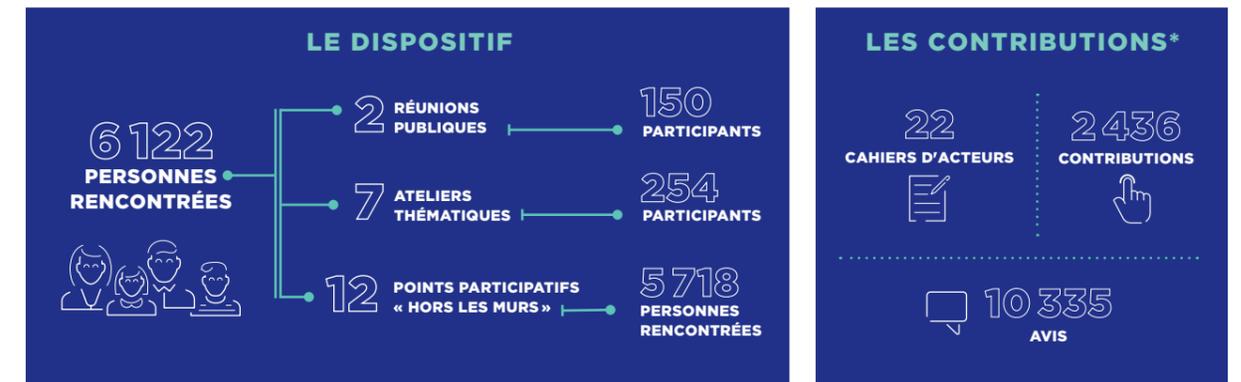


Une concertation réussie

La concertation volontaire sur le projet Paris-Orly 2035 s'est déroulée du 26 février au 26 mai 2024. Grâce à un calendrier soutenu et des modes de participation multiples, elle a atteint son objectif : toucher un large public et obtenir une grande diversité de points de vue, de la part des représentants des territoires, des partenaires économiques mais aussi des riverains et des salariés de la plateforme.

UNE CONCERTATION MOBILISATRICE

Les avis sont majoritairement favorables sur le potentiel du projet à transformer l'aéroport en un modèle durable. Les principales attentes portent sur la nécessité d'une mise en œuvre rigoureuse et transparente pour répondre aux enjeux environnementaux et



*Une contribution représente un document ou une intervention unique, tandis qu'un avis est une opinion exprimée sur un aspect particulier du projet, chaque contribution pouvant contenir plusieurs avis distincts.

sociaux. La méthode d'une mise en œuvre s'appuyant sur l'écoute et la co-construction avec les territoires, est également attendue par les participants à la concertation.

LE CONTEXTE GÉNÉRAL DU PROJET

Les 650 avis sur le contexte ont mis en exergue les attentes globales des parties prenantes vis-à-vis de l'aéroport - les accès et les transports collectifs, les nuisances sonores et la pollution liée à l'activité aérienne. Le projet Paris-Orly 2035 répond aux enjeux d'aménagement de la plateforme. Il ne se substitue pas aux projets déjà lancés, notamment sur la décarbonation de l'aviation et sur la réduction des nuisances en vol, qui ont vocation à se poursuivre parallèlement, notamment dans le cadre de la concertation menée par l'État sur l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.

ACCÈS ET MOBILITÉ : L'AXE PRIORITAIRE ET MOBILISATEUR

Le premier axe sur la transformation des accès a été le sujet le plus commenté, avec plus de 50 % des avis exprimés. Les participants ont majoritairement soutenu les initiatives visant à améliorer la mobilité autour de l'aéroport avec le développement des transports collectifs et la refonte des accès. Le développement des mobilités douces (vélo et marche à pied) a également

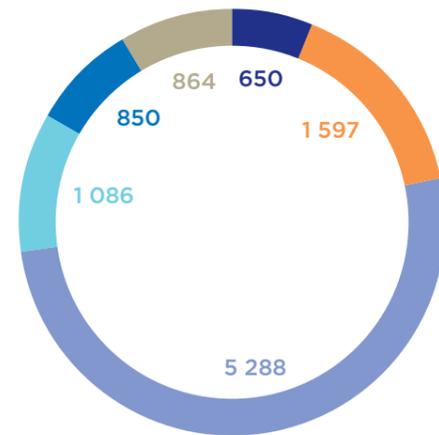
suscité de nombreux avis favorables, en particulier sur l'aménagement de pistes cyclables sécurisées reliant l'aéroport aux communes environnantes.

Les énergies bas carbone et la biodiversité (axe 2) représentent 10 % des avis. Ils portent essentiellement sur la manière dont l'aéroport pourrait réduire son impact environnemental et amplifier sa démarche partenariale avec le territoire sur la production d'énergies décarbonées. Les participants ont salué les efforts faits pour sanctuariser des espaces naturels. Ils ont fait des propositions pour développer les zones dédiées à la biodiversité en connexion directe avec les communes riveraines (corridors écologiques).

Sur l'hospitalité et la qualité de service (axe 3), les réflexions ont porté sur les temps de parcours et le confort dans le terminal. Les ambitions d'amélioration des services pour les personnes en situation de handicap ont été largement soutenues. Enfin, concernant la programmation immobilière, les contributions appuient le développement d'une offre corrélée aux besoins des territoires. Les principales attentes exprimées portent sur les conditions d'accès (transports collectifs) et l'engagement environnemental des projets immobiliers.

NOMBRE D'AVIS RECENSÉS

- ◆ Contexte du projet
- ◆ Avis général sur le projet Paris-Orly 2035
- ◆ Axe 1 « mobilités décarbonées et fluidité des accès »
- ◆ Axe 2 « énergies bas carbone et biodiversité »
- ◆ Axe 3 « hospitalité, qualité de service et handicap »
- ◆ Axe 4 « programmation immobilière »



ZOOM sur les sujets prioritaires

TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE (TCSP)

1 866 AVIS

75 % des avis sont favorables au projet. Ils font majoritairement le choix d'une solution technique par tramway. Alors que cette solution n'était pas proposée, un grand nombre de contributions proposent également d'intégrer Orlyval au projet. La nécessité de bien penser le nouveau système dans son territoire et avec les autres moyens de transport, comme les lignes de métro, tramway et RER, a été particulièrement mise en avant.

STATIONNEMENT

1 939 AVIS

Les discussions ont mis en exergue une forte demande pour des solutions de stationnement bien intégrées à leur environnement direct, connectées aux transports collectifs et porteuses de services de qualité. Les participants ont insisté sur l'importance de garantir la fluidité du parcours jusqu'à l'aéroport et de proposer une alternative attractive face au stationnement illégal constaté dans les communes riveraines. La concertation a également conduit à ajuster l'aménagement proposé en supprimant le pôle d'accueil imaginé à proximité de la N7, au sud de l'aéroport.

LES ÉNERGIES BAS CARBONE

841 AVIS

Géothermie, photovoltaïque, récupération de la chaleur fatale et méthanisation recueillent plus de 90 % d'avis favorables. La nécessité d'intégrer ces sources d'énergie de manière cohérente et durable avec les autres projets des territoires environnants a été soulignée : construction et mutualisation avec les autres acteurs, mesure des impacts. Sans recueillir de réelle opposition, la réalité du besoin en hydrogène interroge les participants à ce stade.

HOSPITALITÉ ET QUALITÉ DE SERVICE

850 AVIS

Les avis formulés sur la facilitation du parcours vont passer par des projets de rénovation sur plusieurs salles d'embarquement – amélioration de l'offre commerciale, travaux d'embellissement, amélioration du confort. Le projet de nouvelle jetée, conçu pour faciliter les déplacements au sein de l'aéroport, a reçu un accueil positif, avec 160 avis favorables. Les points d'attention soulignés concernent le confort et l'efficacité du projet, notamment sur les temps de parcours à pied.

La poursuite du projet

L'ENGAGEMENT D'UNE RENCONTRE CHAQUE ANNÉE

La mise en place d'un rendez-vous annuel avec les principales parties prenantes du projet est l'un des engagements concrets issus des échanges pendant la concertation. Son objectif : faire le point sur les progrès du projet, recueillir des retours et assurer un suivi transparent et mesurable des engagements pris.

LES PROCHAINES ÉTAPES

Engagements pour l'axe 1: Accès

1



Lancement de l'étude IDFM sur la réutilisation d'Orlyval, dont ADP est partie prenante

Fin 2024

Groupe de travail avec les professionnels sur l'accès aux terminaux

3^e trimestre 2024

Engagements pour l'axe 3: Hospitalité

3



Fin de la rénovation des portes d'embarquement E d'Orly 3

Fin 2025

Lancement d'une étude sur l'élargissement de la salle d'embarquement d'Orly 1B

Octobre 2024

Engagements pour l'axe 2: Énergie

2



2025

Partenariat avec la Fondation Saclay pour mettre en place la première chaire captation CO₂ en contexte aéroportuaire en France

4^e trimestre 2024

S'engager à réduire les éclairages nocturnes, notamment en déployant un éclairage intelligent des postes avion

Engagements pour l'axe 4: Immobilier

4



Inauguration d'un centre de formation professionnelle des métiers sur l'aéroport

4^e trimestre 2025

Labellisation Biodiversity

4^e trimestre 2025

Développement du programme « d'hospitalité hors les murs » à travers la végétalisation d'espaces autour de Cœur d'Orly et grâce à l'installation d'équipements

4^e trimestre 2025





2

**PARIS-ORLY 2035 :
LES AMÉNAGEMENTS
PROPOSÉS LORS
DE LA CONCERTATION**

183

480

CETTE PARTIE VISE À DONNER UNE VUE D'ENSEMBLE DES SUJETS QUI ONT ÉTÉ ABORDÉS LORS DE LA CONCERTATION, PERMETTANT AINSI AUX PARTIES PRENANTES ET AU GRAND PUBLIC DE COMPRENDRE L'ÉTENDUE DES DISCUSSIONS DÉVELOPPÉES DURANT LE DISPOSITIF.

VERS UN NOUVEAU MODÈLE AÉROPORTUAIRE

Le projet Paris-Orly 2035

Paris-Orly 2035 est un projet d'aménagement qui vise à incarner un nouveau modèle aéroportuaire porté par l'ambition environnementale du Groupe ADP. Résolument tourné vers la décarbonation, la biodiversité et l'innovation écologique, c'est le projet d'un aéroport pionnier au service des passagers, des salariés, mais aussi des territoires. Il est conduit autour de quatre axes structurants :

- 1 **Favoriser les mobilités décarbonées en garantissant la fluidité des accès à Paris-Orly.**
Création d'un transport collectif en site propre Groupe ADP, parcs de stationnement éloignés...
- 2 **Développer les énergies bas carbone au sein de la plateforme aéroportuaire en lien avec les besoins du territoire.**
- 3 **Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport.**
Postes avion en accès direct depuis le terminal, parcours facilité pour les personnes en situation de handicap...
- 4 **Déployer une offre immobilière en complémentarité des orientations des territoires du Sud francilien.**
Notamment dans les secteurs industriels et tertiaires.





AXE 1: FAVORISER LES MOBILITÉS DÉCARBONÉES ET GARANTIR LA FLUIDITÉ DES ACCÈS

Avec la ligne 14 en 2024, la ligne 18 en 2027, le bus à haut niveau de service Sénia-Orly en 2030 et l'ouverture d'une gare routière d'envergure nationale au contact du terminal, Paris-Orly devient l'un des principaux pôles d'échanges multimodaux de la Région Île-de-France. Il bénéficiera à un ensemble d'utilisateurs variés, qu'ils soient salariés, voyageurs aériens ou voyageurs du quotidien. La liaison directe avec la gare TGV de Massy via la ligne 18 et la construction, à terme, de la nouvelle gare TGV de Pont de Rungis seront également des atouts décisifs pour renforcer la connectivité fer-air longue distance.



Ce renforcement de l'offre de transports collectifs publics constitue une formidable opportunité pour apporter des solutions aux problèmes de saturation des accès et agir en faveur du report modal de la voiture vers les transports collectifs publics.

Aller plus loin, une ambition nécessaire

Malgré la mise en service des nouveaux modes de transports collectifs, les projections pour 2035 mettent en évidence, si rien n'est fait, une aggravation de la saturation des accès à la plateforme, principalement sur ses axes routiers. À cet horizon, les sorties depuis Orly 1, 2, 3 et les accès aux parcs de stationnement et aux dépose-minute du terminal seraient totalement bloqués. La refonte complète du modèle d'accès est donc essentielle pour améliorer l'accessibilité de la plateforme pour l'ensemble de ces usagers et pour contribuer à l'ambition zéro émission nette au sol en 2030.

Le projet d'aménagement soumis à concertation volontaire s'articule autour de trois axes :

- ◆ **La mise en service d'un transport collectif en site propre (TCSP)** interne à la plateforme pour faciliter l'accès aux différentes zones d'activité et améliorer la fluidité du dernier kilomètre.
- ◆ **La création de parcs de stationnement et de dépose-minute aux entrées de la plateforme**, reliés au terminal par ce TCSP, pour décongestionner le réseau routier et mieux répartir les flux de véhicules.
- ◆ **L'amélioration du maillage des transports collectifs et des modes doux (à pied et à vélo)** pour encourager l'utilisation de moyens de transport à faibles émissions de carbone.

Une amélioration nette de la qualité de service et des conditions de travail des salariés sera permise grâce à ces aménagements en garantissant les temps de parcours des usagers de la plateforme et en réduisant la congestion routière.



AXE 2: DÉVELOPPER LES ÉNERGIES BAS CARBONE EN LIEN AVEC LES BESOINS DES TERRITOIRES ET FAVORISER LA BIODIVERSITÉ

Le Groupe ADP porte l'ambition de développer à Paris-Orly de nouvelles énergies bas carbone. Dans un contexte très urbanisé, la plateforme est engagée de longue date dans la transition environnementale et la préservation de la biodiversité, s'appuyant sur de solides atouts :

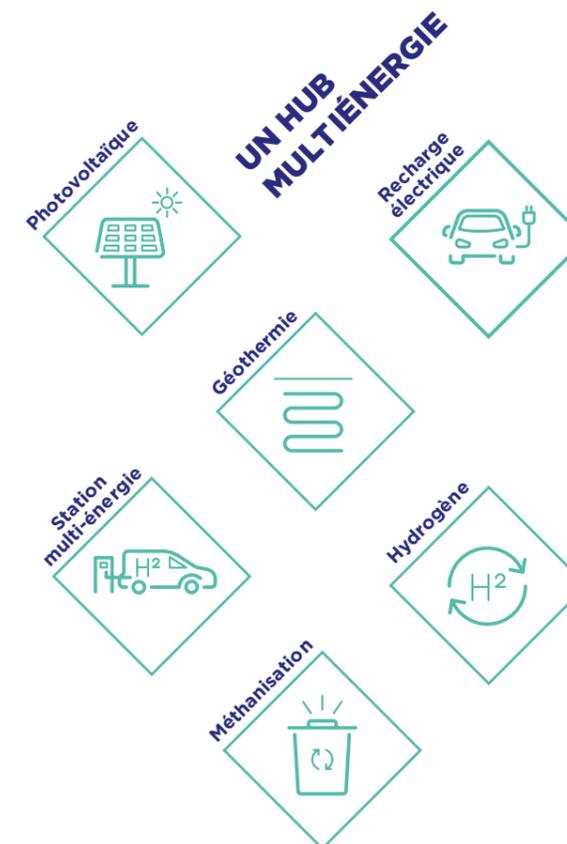
- ◆ la production et la consommation d'énergie par géothermie depuis 2010 et la récupération de la chaleur issue de l'incinérateur de la RIVED à Rungis ;
- ◆ 30 % des surfaces dédiées à la biodiversité ;
- ◆ l'installation d'un des plus grands systèmes européens de traitement des eaux pluviales avec rejet des eaux traitées au milieu naturel (rivière de l'Orge).

Concevoir un hub énergie à l'aéroport

En tant que démonstrateur de la stratégie environnementale du Groupe ADP et afin de répondre aux besoins du territoire, le projet Paris-Orly 2035 franchit une marche supplémentaire avec la création d'un « hub énergie ».

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.

Dans la même logique d'ouverture aux territoires, l'ambition de préservation de la biodiversité sera étendue aux espaces riverains afin de consolider les corridors écologiques qui traversent le Sud francilien.



Les aménagements proposés dans le cadre du projet sont de trois natures :

- ◆ **la création de nouvelles installations de production et de distribution d'énergie bas carbone** pour les besoins du Groupe ADP, de ses partenaires et des territoires (méthanisation, géothermie, énergie solaire...);
- ◆ **le développement de l'électrification** des équipements et des usages ;
- ◆ **la désimpermeabilisation, le réensemencement et le reboisement de surfaces**, en relation étroite avec les territoires riverains.



AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE DE L'AÉROPORT



Les aménagements proposés dans le cadre du projet Paris-Orly 2035 sur cette thématique sont de trois natures :

- ◆ **la création d'une nouvelle jetée d'embarquement** pour accéder directement aux avions, via un bâtiment de connexion à Orly 2 et une passerelle, et ce, sans créer de postes avion supplémentaires, mais en mettant au contact de la nouvelle jetée des postes aujourd'hui accessibles seulement par bus ;
- ◆ **l'installation d'équipements pour les personnes en situation de handicap** et l'amélioration de leur parcours au sein du terminal ;
- ◆ **l'optimisation de l'aménagement aéronautique** pour anticiper les évolutions de matériel, favoriser la décarbonation et corriger certaines zones sensibles en matière de sécurité aéronautique.

Ce projet sera réalisé sans création de postes de stationnement avion supplémentaires, ni modification des pistes de décollage et d'atterrissage existantes.

Illustrant l'amélioration constante de la qualité de service de la plateforme, Paris-Orly a été classé 39^e aéroport mondial par Skytrax en 2023, après avoir été 46^e en 2022 et 76^e en 2021, sur l'ensemble des étapes des parcours arrivée et départ.

L'hospitalité offerte aux passagers a également été améliorée ces dernières années grâce à de nombreux aménagements et rénovations des installations existantes.

Le Groupe ADP a pour objectif de poursuivre l'amélioration de la qualité de service offerte aux passagers et aux compagnies aériennes selon deux axes majeurs :

- ◆ améliorer l'offre au plus près du terminal, notamment au niveau d'Orly 2 et 3 qui, avec l'arrivée de la gare multimodale, deviendront le barycentre de l'aéroport ;
- ◆ fluidifier et simplifier les parcours au sein du terminal, avec une attention particulière pour les passagers en situation de handicap.



AXE 4 : DÉVELOPPER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE TOURNÉE VERS LES TERRITOIRES

S'appuyant sur l'amélioration de la desserte en transports collectifs de la plateforme, le Groupe ADP s'engage à associer les acteurs du territoire dans la programmation des parcs d'activités de Paris-Orly, en mettant l'accent sur la complémentarité avec l'offre du Sud francilien. Cette programmation s'inscrit ainsi dans le dispositif Territoires d'industrie, porté par l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre et la communauté d'agglomération de Paris-Saclay. Les atouts stratégiques de Paris-Orly offrent une opportunité unique pour diversifier les moteurs économiques du territoire, moderniser les infrastructures et attirer, notamment, des entreprises à haute valeur ajoutée.

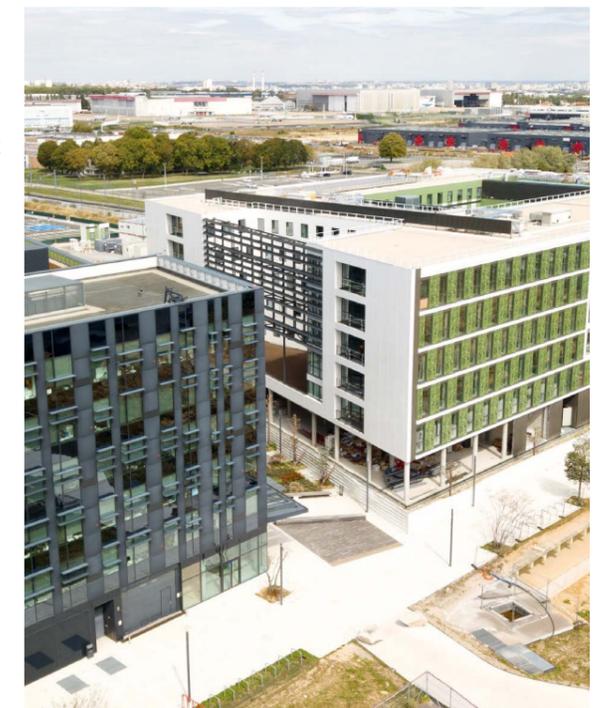
Revisiter la vocation des réserves foncières de la plateforme

Les réserves foncières périphériques de la plateforme pourraient permettre le développement de parcs d'activités pour PME-PMI, créatrices d'emplois diversifiés et répondant aux besoins des territoires. Quant aux réserves centrales, autrefois prédestinées au développement tertiaire, elles sont reconsidérées pour favoriser une intégration renforcée de l'aéroport dans le tissu métropolitain, répondant ainsi aux enjeux de transition écologique tout en tirant parti de l'arrivée du métro dès 2024.

Une étude menée en 2023 a permis de proposer une première vision programmatique, partagée avec les élus et les professionnels. La concertation volontaire permet d'ouvrir la réflexion au grand public, ainsi qu'aux potentiels porteurs de projets, pour mieux intégrer les besoins du territoire dans les choix d'usage du foncier.

La feuille de route stratégique immobilière 2023-2030 du Groupe ADP vise trois objectifs majeurs.

- ◆ **Poursuivre une démarche immobilière de sobriété**, aussi bien foncière, de conception-construction, que d'exploitation.
- ◆ **Accompagner les trois types de clients du Groupe ADP** : écosystème aéroportuaire, acteurs économiques des territoires, et collaborateurs.
- ◆ **Assumer un positionnement en double regard** tourné, d'une part, vers l'intérieur de la plateforme Paris-Orly et son activité aéronautique, et, d'autre part, vers l'extérieur de la plateforme et les autres acteurs du territoire sud-francilien.



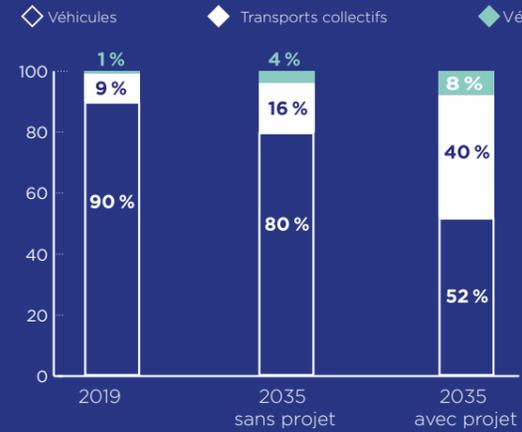
LES CHIFFRES-CLÉS DU PROJET

DÉCARBONATION ET ACCÈS

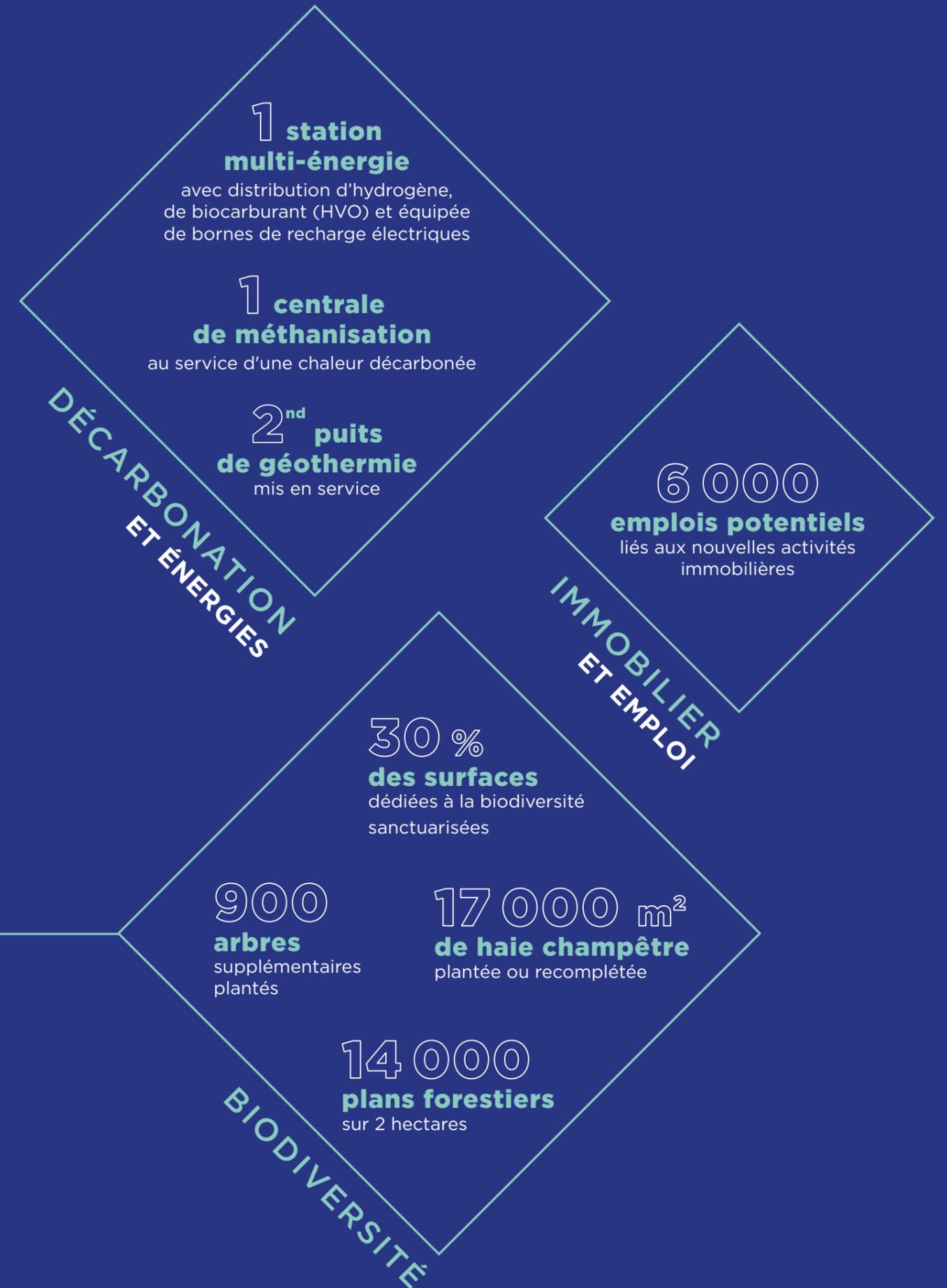
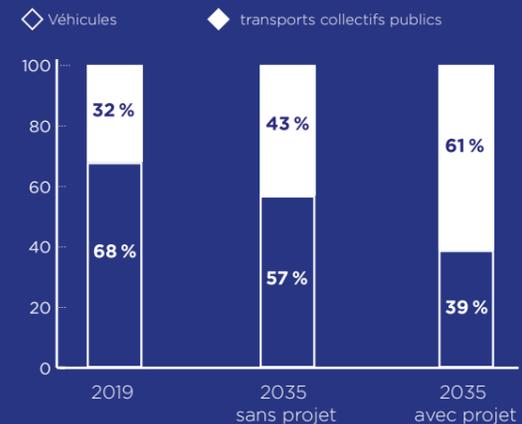
50% de réduction de l'usage de la voiture au profit de transports décarbonés grâce au projet Paris-Orly 2035.

- ◆ Plus de 41 % des émissions au sol de CO₂ dans l'aéroport sont aujourd'hui liées aux accès routiers (source rapport ACA 2022).
- ◆ Près de 70 % des passagers et 90 % des salariés viennent aujourd'hui en véhicule faute de transports collectifs alternatifs.

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DES SALARIÉS (flux véhicules à l'heure de pointe) Source: Groupe ADP 2023



ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DES PASSAGERS (flux véhicules à l'heure de pointe) Source: Groupe ADP 2023





3

LE DISPOSITIF
MIS EN PLACE
DANS LE CADRE DE
LA CONCERTATION
PARIS-ORLY 2035

L'OBJECTIF DE CETTE PARTIE EST DE PRÉSENTER LES MÉTHODES ET OUTILS UTILISÉS DANS CE DISPOSITIF DE CONCERTATION POUR IMPLIQUER LES PARTIES PRENANTES ET RECUEILLIR LEURS AVIS.

Ce dispositif permet de démontrer la rigueur et l'inclusivité de la démarche engagée par le Groupe ADP, en détaillant les différentes étapes, les moyens de communication employés, les opportunités offertes au public pour s'exprimer, mais aussi l'étendue et la diversité des parties prenantes impliquées. En outre, cette partie offre la possibilité d'évaluer

l'efficacité des méthodes utilisées, facilitant ainsi l'identification des points forts et des axes d'amélioration pour de futures concertations. Enfin, cette présentation du dispositif contribue à renforcer la confiance des parties prenantes dans le processus décisionnel, en démontrant l'engagement des organisateurs à mener une concertation ouverte, équitable et constructive.

LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

Une démarche de concertation préalable volontaire

Le Groupe ADP a pour ambition de faire du projet Paris-Orly 2035 un projet durable et partagé, aux retombées positives pour l'ensemble du territoire. Dans la lignée d'un dialogue engagé depuis plusieurs décennies, le Groupe ADP a fait le choix de lancer une concertation de manière volontaire, aucune obligation réglementaire ne la prescrivant, le projet ne relevant pas des dispositions des articles L.121-8-I et II du Code de l'environnement. Il a par ailleurs sollicité le conseil de la Commission nationale du débat public pour l'accompagner sur la structuration de cette démarche.

LA DEMANDE DE CONSEIL À LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC (CNDP)

Le 13 septembre 2023, le Groupe ADP a sollicité le conseil de la Commission nationale du débat public (CNDP) pour organiser cette démarche afin de bénéficier de ses préconisations et de ses propositions pour la mise en place d'un dispositif de concertation permettant au public d'être informé sur les projets du Groupe ADP dans les meilleures conditions et d'inciter un maximum d'acteurs à prendre la parole.

Souhaitant poursuivre sa politique de dialogue pour favoriser l'intégration de la plateforme au sein du territoire, l'initiative a été prise de réaliser un dossier technique environnemental sur le projet envisagé à l'horizon 2035. Ce document a alimenté le dossier de concertation présenté au public pour la mise en œuvre volontaire (sur le modèle de l'article L.121-17 du Code de l'environnement) d'une concertation préalable et l'ensemble des informations diffusées durant la phase de concertation.

En effet, cet exercice constitue une opportunité inédite de réfléchir avec l'ensemble des parties prenantes (autorités publiques, élus, riverains, voyageurs, salariés de la plateforme, professionnels, associations...) sur les meilleures solutions à étudier pour atteindre l'ambition de transition environnementale et d'hospitalité fixée par le Groupe.

L'intervention de la CNDP a été actée par une décision du 12 octobre 2023, en application des articles L.121-1 du Code de l'environnement et suivants qui disposent que la CNDP peut être saisie d'une mission de conseil. Deux garantes ont été désignées et ont rendu leurs préconisations dans un bilan de mission de conseil en date du 11 janvier 2024.

Les préconisations et conseils des garantes ont porté sur :

- ◆ l'exposé, de manière claire et explicite, des hypothèses qui ont été utilisées pour choisir les 4 axes du projet d'aménagement ;
- ◆ l'élaboration du dossier de la concertation préalable, pour garantir sa qualité et sa complétude ;
- ◆ les modalités de la concertation préalable ;
- ◆ les suites données par le Groupe ADP à la concertation préalable volontaire.

La CNDP

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Ce « droit au débat » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. La CNDP est une autorité indépendante qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés.

Au-delà des cas de saisine obligatoire de la CNDP, la Commission dispose d'un rôle pédagogique et méthodologique afin de faire connaître le débat public, ses principes et valeurs, à la fois au grand public, aux institutions et aux responsables de projets. Dans ce cadre, elle « conseille à leur demande les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage ou personne publique responsable sur toute question relative à la participation du public tout au long de l'élaboration d'un plan, programme ou projet ». C'est à ce titre que le Groupe ADP a fait appel à la Commission.

Dans le cadre de cette démarche, l'ensemble des conseils émis a été pris en compte afin d'aboutir à un dispositif de concertation ambitieux et qualitatif, tourné vers les territoires et tous les publics potentiellement intéressés par le projet Paris-Orly 2035.

La préconcertation et la démarche de dialogue avec les territoires

Pour cadrer les thèmes prioritaires à soumettre à la concertation et mieux comprendre les attentes des territoires, une phase de préparation s'est déroulée d'octobre 2023 à février 2024.

Issue de la seule volonté du Groupe ADP, cette phase de préparation a représenté un levier essentiel à la bonne réalisation du processus de concertation préalable, qui s'est tenu ensuite. En effet, cette démarche de dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, notamment les acteurs territoriaux, a permis de rencontrer l'ensemble des partenaires de la communauté aéroportuaire (compagnies aériennes, prestataires, services compétents de l'État, professionnels des transports, etc.), des élus des communes dites « d'emprise » de la plateforme aéroportuaire, de leurs intercommunalités, des départements, ainsi que les parlementaires et les grands partenaires de Paris-Orly : Île-de-France Mobilités (IDFM), la Semmaris, les chambres de commerce et d'industrie (CCI), etc.

Les nombreux temps d'échanges réalisés lors de cette période ont fait émerger les principaux thèmes que les professionnels, les salariés et les

populations locales souhaitent voir abordés lors de la concertation, notamment en matière de mobilités, de stationnement, de décarbonation des activités au sol ou encore de programmation immobilière, pour une stratégie complémentaire de celles des collectivités. Aussi, tout en permettant une parole libre et spontanée, le Groupe ADP s'est attaché à travailler plus particulièrement sur les attentes émises par l'ensemble des parties prenantes lors de cette période de préparation.

Cette phase a également constitué une occasion de mobiliser les collectivités, afin qu'elles se saisissent pleinement de la concertation à venir.

Cette période préparatoire s'est achevée le 21 février 2024 par une session d'information et de mobilisation des partenaires et de la presse. Les représentants des collectivités et des journalistes de la presse et des médias locaux, régionaux et nationaux ont participé à cet événement. Sont intervenus des partenaires clés tels que la Semmaris (MIN de Rungis), la Ligue de protection des oiseaux d'Île-de-France ou encore la compagnie aérienne Transavia.

À travers la diffusion d'articles dans la presse et les médias locaux et nationaux, cet événement a été également l'occasion d'informer les habitants du territoire de l'existence du projet Paris-Orly 2035 et du lancement de la concertation.

LE DISPOSITIF D'INFORMATION



Atelier participatif Énergies bas carbone à Athis-Mons, le 13 mars 2024

Le dossier de concertation et sa synthèse

Le dossier de concertation reprend et approfondit les caractéristiques et les objectifs du projet et de la concertation.

Il est l'outil le plus complet, structurant et officiel du dispositif. Exhaustif, accessible et illustré, il permet la bonne compréhension des enjeux du projet et de la concertation.

Rédigé par le maître d'ouvrage (Groupe ADP), ce document est nourri des échanges issus de la phase de préparation de la concertation et pensé pour répondre aux exigences d'une concertation réglementaire avec, notamment, une analyse fine du contexte et des impacts projetés. Il a été diffusé en format numérique, en particulier sur le site internet consacré au projet et mis à disposition en format papier dans les mairies du périmètre de la concertation, auprès des partenaires et lors des temps de rencontres.

Il est structuré en sept parties, complétées d'annexes :

- ◆ une présentation globale du projet ;
- ◆ le contexte général du projet ;
- ◆ les caractéristiques du projet ;
- ◆ les enjeux et les impacts ;
- ◆ les porteurs de projet ;
- ◆ la démarche de concertation préalable volontaire ;
- ◆ le dispositif d'information et de participation.

La synthèse de 19 pages présente une version allégée du dossier de concertation, elle permet de comprendre aisément les grandes orientations stratégiques du projet et les moyens mis en œuvre. Elle a été également diffusée en version numérique et papier lors des rencontres publiques et auprès des partenaires.

L'affiche de la concertation

Diffusée auprès des partenaires, et notamment aux communes dans le cadre des partenariats, l'affiche de la concertation informait le grand public en renvoyant, via un QR code, directement vers le site internet du projet pour une information facile et complète. Un affichage lors de tous les événements de la

concertation incitait les participants potentiels à se rendre aux réunions publiques et ateliers participatifs, y compris sans inscription préalable.

Le dépliant d'information et sa diffusion auprès des riverains

Ce dépliant d'information en quatre volets présentait de façon synthétique les éléments essentiels du projet et du dispositif de concertation, tout en offrant la possibilité à chacun de faire valoir son avis (grâce au coupon T). Il a été largement diffusé lors de l'ensemble des événements (notamment lors des 11 points participatifs « hors les murs ») et dans les boîtes aux lettres des habitations des communes d'emprise.



Site internet - Page Projet - Énergies décarbonnées



Présentation du dépliant d'information, point participatif « hors les murs » au Marché de Chevilly-Larue, le 13 mars 2024

Les supports digitaux au service de la concertation et la campagne digitale

LE SITE INTERNET

Un site internet informatif et participatif ParisOrly2035.groupe-adp.com présentait le projet, sa progression, et a permis à l'ensemble des acteurs de donner leur avis en un point.

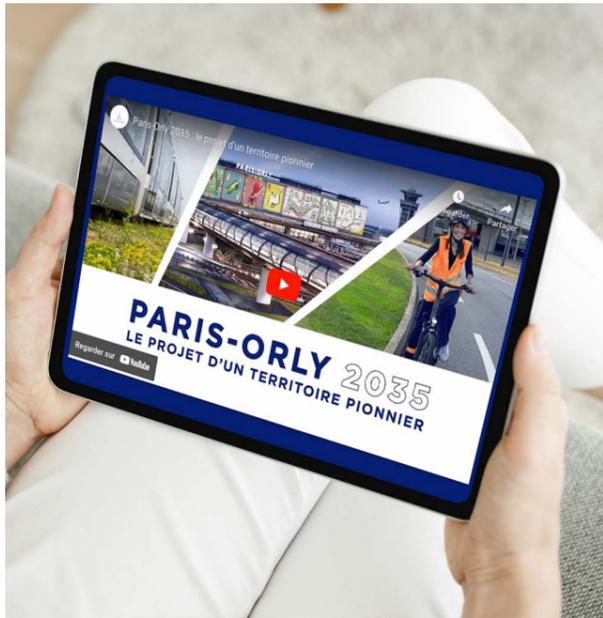
Mis en ligne en amont du lancement de la concertation, il a regroupé l'ensemble des informations structurantes du projet, contenu toutes les informations pratiques relatives aux événements de la concertation, et a été le lieu privilégié de la concertation préalable pour tous les riverains ou citoyens qui n'auraient pas la possibilité de se déplacer (modalités de participation en ligne détaillées dans la partie suivante).

Le site a été structuré en quatre grandes rubriques présentant :

- ◆ les ambitions du Groupe ADP pour la réduction de l'impact environnemental de l'aéroport ;
- ◆ les quatre axes du projet d'aménagement Paris-Orly 2035 ;
- ◆ les acteurs du projet ;
- ◆ la démarche de concertation engagée.

D'autres rubriques offraient un accès aux informations concernant le projet :

- ◆ la rubrique « Je participe », permettant l'expression du public, pour les particuliers comme pour les personnes morales (associations, collectivités, entreprises, chambres de commerce...);
- ◆ la rubrique « médiathèque », afin de rendre disponible à la lecture et au téléchargement l'ensemble des documents et études du projet Paris-Orly 2035 ;
- ◆ la rubrique « actualités » du projet ;
- ◆ un lien d'inscription à l'infolettre « Entre voisins » destinée aux riverains des plateformes du Groupe ADP.



Motion design

LE MOTION DESIGN

Cette vidéo de présentation du projet a facilité la compréhension des thématiques de la concertation et des modalités de participation. Elle a été diffusée sur le site internet du projet, via les réseaux sociaux du Groupe ADP et dans le cadre des rencontres publiques.

LA NEWSLETTER « ENTRE VOISINS »

Entrevoisins.org est un site d'information géré par le Groupe ADP, à destination des riverains des aéroports franciliens disposant d'une infolettre et d'un compte Facebook.

Des articles ont été publiés aux étapes clés de la concertation (au lancement, à mi-parcours, en amont des derniers événements et de la clôture) pour informer de l'avancée du processus auprès des personnes inscrites à la newsletter « Entre voisins » ou ayant fait part de leur choix d'être tenues informées de l'actualité de la concertation, notamment via les coupons T. L'ensemble des newsletters est disponible sur le site internet du projet.

LA CAMPAGNE DE DIFFUSION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX ET ENCARTS PUBLICITAIRES DES SITES INTERNET

À mi-parcours de la concertation, du 12 avril au 8 mai 2024, une campagne d'information digitale sur la tenue de la concertation a été effectuée sur les réseaux sociaux. Après une phase de lancement, avec des retombées presse, des publications sur les sites et journaux municipaux et la réunion publique de lancement, la campagne de diffusion a eu pour objectif d'impulser une nouvelle dynamique de prise d'information et de participation via des encarts publicitaires sur les sites internet consultés par la population cible définie, mais aussi via LinkedIn, Facebook et autres réseaux du groupe Meta. La population cible, volontairement très large, comprend les riverains de la région Île-de-France de plus de 18 ans.

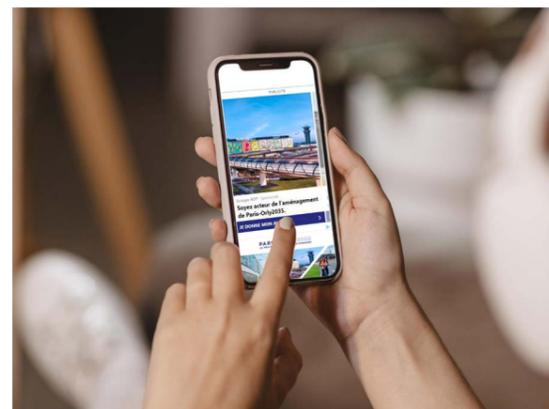
Cette campagne a permis :

- ◆ 11,9 millions d'impressions (nombre d'affichages de la publicité sur la page consultée par un internaute).

Elle a généré sur le site internet du projet et de la concertation :

- ◆ 67 563 clics
- ◆ 19 630 visites.

Un nombre significatif de personnes a pu être informé sur le projet et incité à participer via un bouton directement accessible « je donne mon avis ».



Campagne digitale

Les relais d'information via les partenariats avec les communes et les partenaires du territoire

Pour communiquer sur la démarche de concertation et faire participer le plus grand nombre de riverains aux différents temps de rencontres, la démarche s'est appuyée sur les canaux indirects des communes accueillant réunions publiques ou ateliers participatifs. Elle a sollicité également un relais d'information auprès de grands partenaires du territoire (Île-de-France Mobilités, RATP, Semmaris, Essonne Développement, Conseil de développement du Val-de-Marne, chambres

de commerce et d'industrie de l'Essonne et du Val-de-Marne...).

Le dispositif d'information diffusé via les partenaires comprenait affiches, dépliants, dossiers de concertation en versions papier et numérique pour une diffusion de l'information la plus complète possible.

Quarante partenaires ont ainsi été mobilisés et se sont faits les relais de la concertation dans leurs journaux municipaux, réseaux sociaux, espaces d'affichage, sites internet, et par tout autre moyen d'information qu'ils jugeaient pertinents.

UN DISPOSITIF DE CONCERTATION AMBITIEUX

Les différents échanges préparatoires décrits plus haut ont conduit le Groupe ADP à mettre en place un dispositif de concertation ambitieux, pour répondre au mieux aux attentes des participants et des parties prenantes de la démarche.

Le périmètre de la concertation

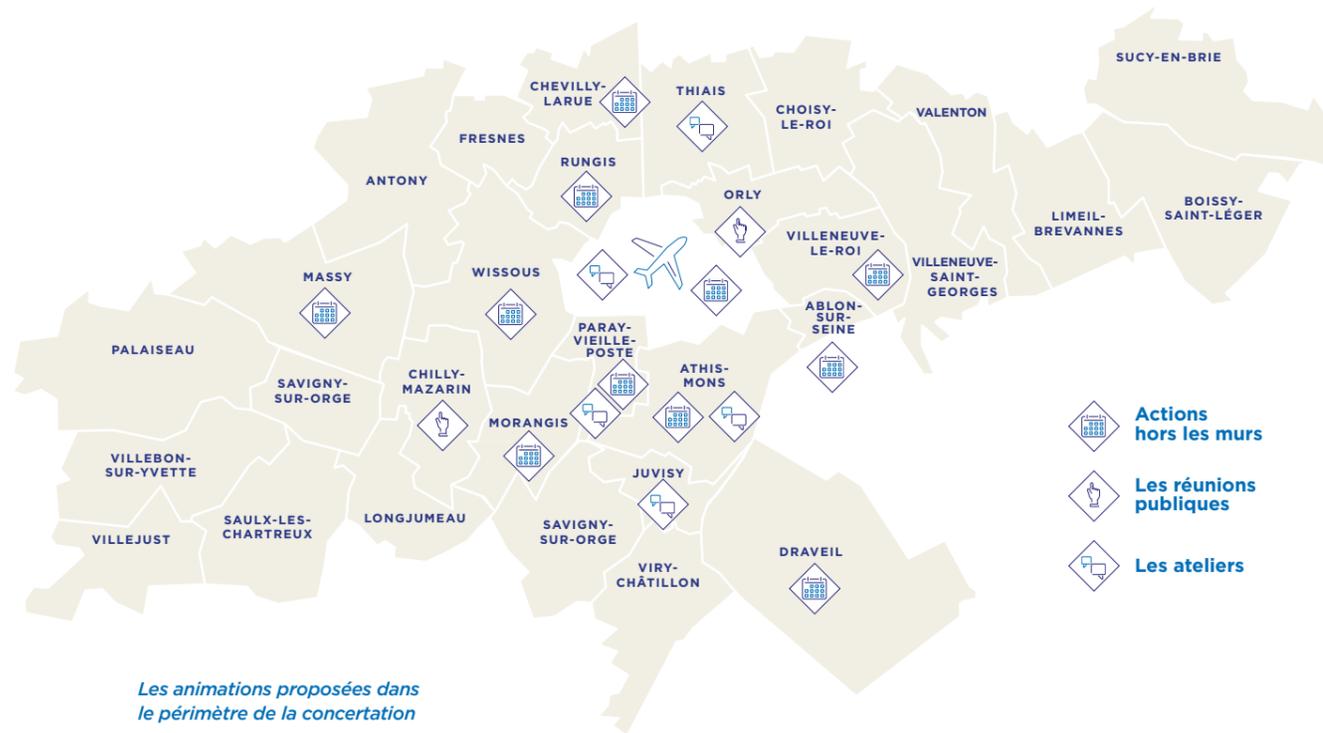
Le périmètre de la concertation s'étend sur l'ensemble des 104 communes et collectivités réparties sur 4 départements (91, 92, 94 et 77), situées plus ou moins à proximité de la plateforme aéroportuaire. Ce périmètre entend inclure les différents publics dans la concertation au moyen de dispositifs ciblés et adaptés à tous les profils :

- ◆ Un périmètre large afin d'intégrer l'ensemble des villes soumises au plan d'exposition au bruit (PEB) et au plan de gêne sonore (PGS), ainsi que l'intégralité des autres villes des agglomérations ou territoires dont elles font

partie. Ainsi, l'agglomération Paris-Saclay, l'agglomération Val d'Yerres Val de Seine, le territoire Grand-Orly Seine Bièvre (EPT12), le territoire Grand Paris Sud Est Avenir (EPT11), et les villes de la Seine-et-Marne qui sont actuellement concernées par l'enquête publique PBN to ILS (descentes continues face à l'Ouest) étaient incluses pour poursuivre le dialogue continu sur les enjeux aéroportuaires.

- ◆ Un périmètre concentré afin de toucher plus spécifiquement les 9 communes et collectivités situées aux abords de l'aéroport, appelées également « communes d'emprise » : Paray-Vieille-Poste ; Villeneuve-le-Roi ; Orly ; Morangis ; Athis-Mons ; Chilly-Mazarin ; Rungis ; Thiais et Wissous.

Les événements de la concertation, destinés à aller à la rencontre des habitants et à leur donner la parole, ont été pensés pour que chaque habitant trouve un dispositif d'échange au plus près de son lieu de vie.

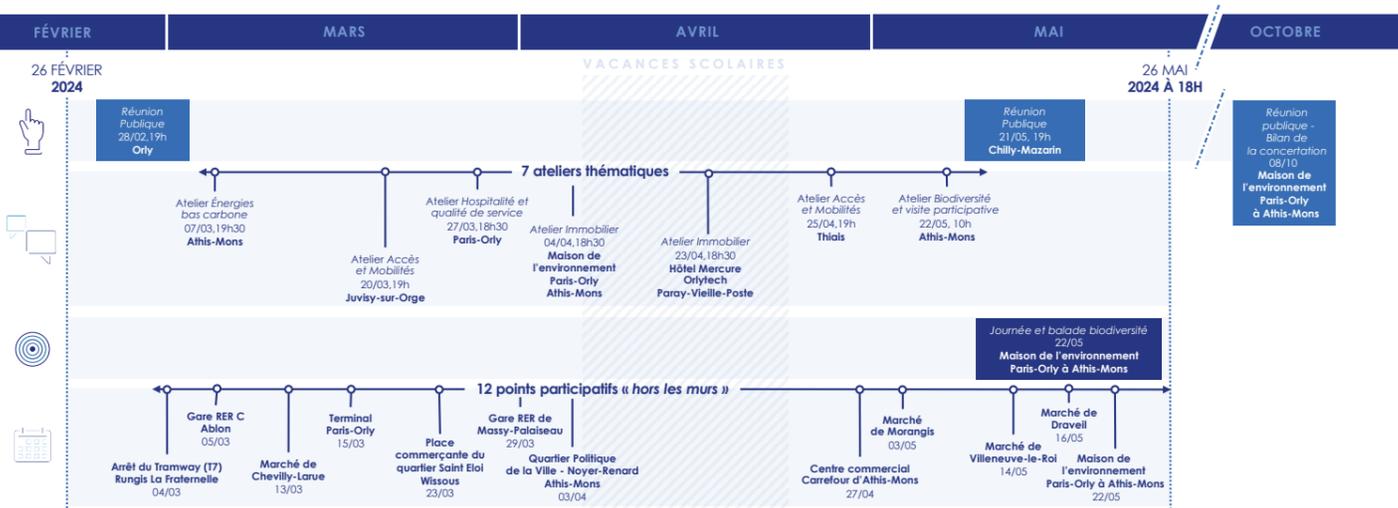


Les animations proposées dans le périmètre de la concertation

Le calendrier de la concertation

Du 26 février au 26 mai 2024, un dispositif de concertation structuré par différents temps de rencontres et moments d'échanges a été déployé : trois réunions publiques d'ouverture, de clôture et de bilan, douze points participatifs « hors les murs » et sept ateliers thématiques.

Durant ces trois mois, le nombre et la diversité des modes de participation ont permis à un large public de participer. Le site internet dédié au projet parisorly2035.groupe-adp.com a offert une plateforme d'information et de contribution au grand public tout au long de la concertation. Il continue de vivre pour en diffuser le bilan, ainsi que pour continuer à informer le public sur le projet Paris-Orly 2035.



Les modalités de concertation

LES TROIS RÉUNIONS PUBLIQUES

Les réunions publiques ont été les temps forts de la concertation. En présence de représentants et d'experts du Groupe ADP, ces réunions publiques ont permis une présentation générale et détaillée du projet au public.

La réunion publique de lancement, organisée le 28 février 2024 au sein de la mairie de la ville d'Orly, a permis d'offrir un premier temps d'échanges avec le public et d'inciter à la mobilisation des publics concernés.

La réunion de clôture de la concertation, organisée peu avant la fin de la démarche, le 21 mai 2024, au Conservatoire de musique de la ville de Chilly-Mazarin, a été l'occasion pour le public de poser les dernières questions et d'échanger avec le maître d'ouvrage.



Atelier participatif dédié à la programmation immobilière du 4 avril 2024, Maison de l'environnement de Paris-Orly à Athis-Mons

Elle a également permis de nourrir les débats avec un premier retour sur les thématiques qui ont émergé durant les ateliers participatifs ayant jalonné les trois mois de concertation. La dernière réunion publique se tiendra le 8 octobre 2024 à la Maison de l'environnement de Paris-Orly à Athis-Mons et sera l'occasion de faire le bilan de la concertation préalable volontaire et d'avoir un échange sur les réponses apportées par le maître d'ouvrage.



Réunion publique de lancement de la concertation, Mairie de la ville d'Orly, le 28 février 2024

ACCÈS		
Atelier 1	Le 20 mars	Juvisy
Atelier 2	Le 25 avril	Thiais
ÉNERGIES BAS CARBONE		
Atelier 1	Le 7 mars	Athis-Mons
IMMOBILIER		
Atelier 1	Le 4 avril	Maison de l'environnement / Paris-Orly à Athis-Mons
Atelier 2	Le 23 avril	Hôtel Mercure Orlytech à Paray-Vieille-Poste
HOSPITALITÉ ET QUALITÉ DE SERVICE		
Atelier 1	Le 27 mars	Plateforme Paris-Orly
BIODIVERSITÉ		
Atelier 1	Le 22 mai	Maison de l'environnement / Paris-Orly à Athis-Mons

Liste des ateliers participatifs

LES ATELIERS PARTICIPATIFS

Favorisant la participation active du public – partenaires, communauté aéroportuaire, salariés, riverains, élus et acteurs locaux –, les ateliers ont permis de recueillir des propositions concrètes sur des thématiques spécifiques ou encore en réflexion sur chacun des quatre axes du projet.

Ils ont été l'occasion de faire remonter l'expertise d'usage de ceux qui font vivre la plateforme aéroportuaire et le territoire afin de nourrir la réflexion du Groupe ADP sur sa trajectoire d'aménagement futur.

Initialement prévus au nombre de six, un septième atelier a été ajouté au programme participatif initial au regard de l'intérêt du public et du Groupe ADP pour ce format et de l'attente d'une partie des acteurs et notamment des élus qui souhaitaient un temps participatif dédié à la biodiversité. Il a été organisé le 22 mai 2024, date de la Journée mondiale de la biodiversité, à la Maison de l'environnement de Paris-Orly à Athis-Mons.

LA VISITE PARTICIPATIVE DÉDIÉE À LA BIODIVERSITÉ

Cette action a permis, à l'occasion d'une visite participative des prairies aéronautiques, de présenter au public la démarche de préservation et de renforcement de la biodiversité sur le site, avec Aéro Biodiversité, partenaire du Groupe ADP. Cette association réalise des observations régulières de la biodiversité sur la plateforme de Paris-Orly, selon des protocoles scientifiques établis par le Muséum national d'histoire naturelle (MNHN). Une réflexion et des échanges sur ce volet du projet s'y sont donc tenus lors de cette journée dédiée à la biodiversité du 22 mai 2024.



Visite participative biodiversité, prairies aéronautiques de l'aéroport Paris-Orly 2035, le 22 mai 2024



Point participatif « hors les murs », Centre commercial Carrefour d'Athis-Mons, le 27 avril 2024

Les neuf points participatifs « hors les murs » initialement prévus, ont été ajustés à 11 points sur recommandation de la CNDP. Ce sont finalement 12 points « hors les murs » qui ont été organisés durant les trois mois de la concertation, afin d'assurer une large couverture du territoire et de répondre à la demande de certains élus qui souhaitaient que des temps d'échanges soient également prévus dans leurs communes.

LES POINTS PARTICIPATIFS « HORS LES MURS »

Concierter le projet avec tous, c'est aller à la rencontre des publics là où ils se trouvent. En ce sens, des rencontres de proximité permettent d'ajouter au dispositif une dimension dynamique et mobile, d'informer sur le projet et la concertation en cours et d'engager des échanges ou de répondre aux questions des riverains et usagers du territoire.

Moins formels que les autres temps participatifs, ces points permettent une plus libre expression des personnes et offrent une occasion d'échanger en direct avec un public n'ayant pas nécessairement connaissance de la tenue de la concertation, l'incitant ainsi à se renseigner et à participer. Le dépliant de la concertation était remis à l'ensemble des personnes rencontrées, comprenant un coupon libre réponse pour donner son avis sur le projet. 5 718 dépliantes ont été distribués dans ce cadre.

LIEU	ADRESSE
T9 Orly-Ville	Place du Fer-à-Cheval - 94310 Orly
Bâtiment 134 - Paris-Orly	Rue des Transitaires - 94310 Orly
Affiche Gare Massy	38 av. Carnot - 91300 Massy
RIE Orly 4 - entrée	4 Avenue S - 94310 Paray-Vieille-Poste
Gare Juvisy	8 Rue des Gaulois - 91260 Juvisy-sur-Orge
RIE Orly 4 - intérieur	4 Avenue S - 94310 Paray-Vieille-Poste
Carrefour Athis-Mons	180 N7 - 91200 Athis-Mons
Belle Épine à Thiais	740 Belle Épine - 94320 Thiais
Bâtiment Askia - Paris-Orly	11 avenue Henri-Farman - 94390 Orly aérogare
Thiais village	3 rue de la Résistance - 94320 Thiais
Maison de l'environnement	Rue des Pistes - 91200 Athis-Mons

Liste des points participatifs « hors les murs »

Affiche participative

LES AFFICHES PARTICIPATIVES CONNECTÉES

Permettant d'adresser une question au public via un dispositif d'affichage présent sur sites durant 15 jours, à mi-parcours de la période de concertation, les affiches participatives connectées ont recueilli l'avis des riverains, partenaires, usagers et salariés du territoire et de la plateforme aéroportuaire sur la priorisation des actions devant être déployées dans le cadre du projet Paris-Orly 2035. Le format ludique et digital de ces dernières a permis de capter un public qui n'aurait peut-être pas pu se rendre disponible autrement, de proposer une démarche de vote par simple clic, pour faciliter la participation, et de communiquer et renvoyer efficacement vers le site internet du projet et de la concertation.



internet parisorly2035.groupe-adp.com. Ils sont annexés à la version numérique du présent bilan de concertation.

LES COUPONS LIBRE RÉPONSE (« COUPONS T »)

Adossés au dépliant de présentation du projet et de la concertation (voir partie sur le dispositif d'information), les coupons libre réponse ont été largement adressés aux publics présents aux événements de la concertation, aux riverains de la plateforme aéroportuaire (diffusion dans près de 78000 boîtes aux lettres des 9 communes du périmètre « concentré » de la concertation) et aux personnes rencontrées à l'occasion des points participatifs « hors les murs » (5718 coupons distribués).

DONNEZ VOTRE AVIS SUR LE PROJET EN POSTANT CE COUPON (DÉJÀ AFFRANCHI) DU 26 FÉVRIER AU 26 MAI 2024 !

Pour cela, répondez à ce petit questionnaire qui permettra au Groupe ADP de connaître votre avis

Parmi les volets/sujets concernés par le projet, je suis particulièrement intéressé(e) par :

- Les accès à Paris-Orly
- La production d'énergie bas-carbone sur la plateforme
- La qualité de service dans les halls 2 et 3 de l'aéroport
- L'offre immobilière proposée à Paris-Orly

Sur le volet/sujet indiqué, précisez vos attentes :

Avez-vous des attentes sur un autre de ces volets/sujets du projet Paris-Orly 2035 :

Votre avis sur le projet Paris-Orly 2035 :

Pour mieux vous connaître :

ville de résidence : _____

lieu de travail : _____

fonction / activité : _____

voiture mode de transport privilégié pour accéder à l'aéroport Paris-Orly :

- Transports en commun. Précisez : _____
- Voiture particulière
- Taxi / VTC
- Mode doux (vélo / à pied)

Je souhaite être tenu(e) informé(e) de l'actualité du projet / Email : _____

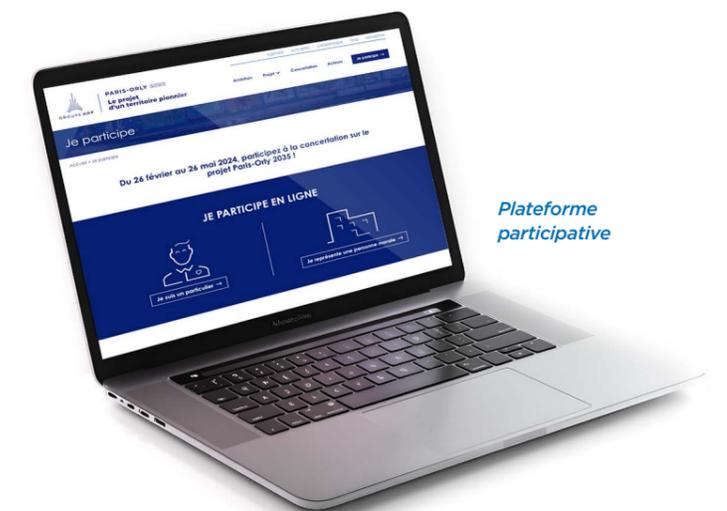
* Héritiers CNIL / RGPD

Déjà affranchis pour un envoi postal simplifié et gratuit, ces coupons ont permis de partager une information synthétique sur le projet, de renvoyer vers le site internet de la concertation et surtout de recueillir des avis, grâce à quelques questions et espaces de libre expression.

Le format papier de ces coupons a également eu l'avantage de toucher un public moins à l'aise avec l'outil numérique, pour une concertation la plus inclusive possible. Il a permis également aux répondants, sur une base volontaire, de donner leur adresse électronique de contact afin d'être tenus informés de l'actualité de la concertation.

LA PLATEFORME PARTICIPATIVE DU SITE PARISORLY2035.GROUPE-ADP.COM

Ouverte durant la période de concertation, du 26 février au 26 mai, la plateforme a permis de recueillir les contributions sur le projet et les thèmes mis en débat par l'intermédiaire de quatre questionnaires comprenant des questions fermées et ouvertes sur chacun des axes du projet.



Plateforme participative

LES REGISTRES NUMÉRIQUE ET PAPIER

Le registre numérique, disponible en ligne sur le site internet du projet, a permis à tous de déposer un avis, sous forme de contribution libre, sans avoir à se déplacer.

Un registre papier a également été mis à disposition dans chacune des neuf mairies des communes du périmètre concentré du projet et au siège des deux intercommunalités concernées, afin de recueillir l'avis du public sans utiliser de connexion internet.

LA PRISE EN COMPTE D'AUTRES MODALITÉS DE PARTICIPATION (MAIL, REMISE EN MAIN PROPRE...)

Par ailleurs, les participants ont eu la possibilité de transmettre un avis par tout autre moyen qu'ils jugeaient pertinent. Dans le cadre de la présente concertation, le Groupe ADP a pu recevoir un mail ou une clé USB comprenant des documents assimilables à un cahier d'acteurs. Certaines communes ont formulé leur cahier d'acteur sous forme de délibération prise en conseil municipal. Ces contributions ont été versées aux avis émis afin de nourrir le projet dans le cadre de la concertation et restituées dans le présent bilan.

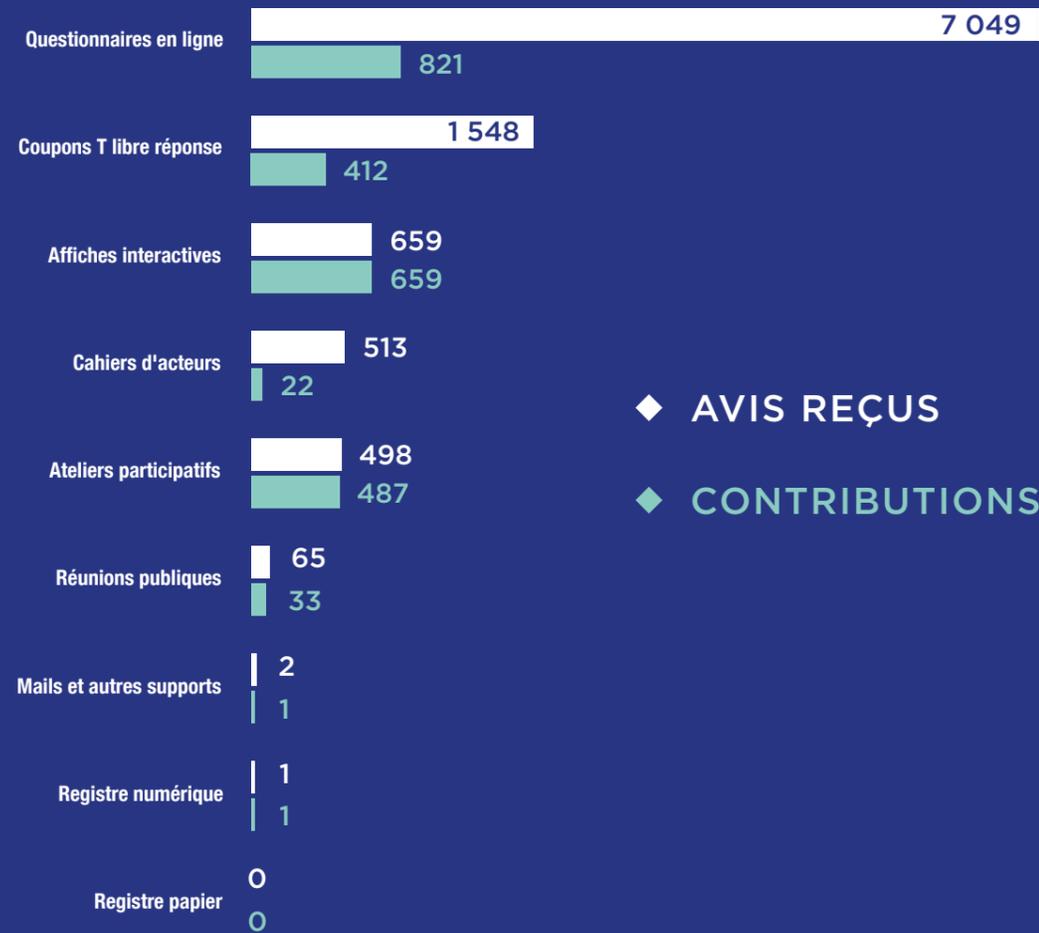
4

LA PARTICIPATION
RECENSÉE DANS
LE CADRE DE
LA CONCERTATION

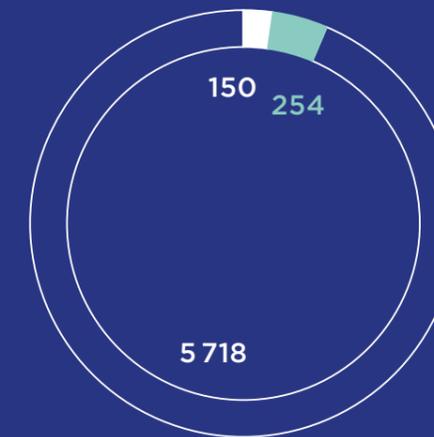


LA PARTICIPATION EN CHIFFRES

Avis et contributions reçus par modalités de participation



- ◆ AVIS REÇUS
- ◆ CONTRIBUTIONS



PERSONNES RENCONTRÉES

- ◆ Participants réunions publiques
- ◆ Participants ateliers participatifs
- ◆ Personnes rencontrées lors des points participatifs

2 436

CONTRIBUTIONS

6 122

PERSONNES RENCONTRÉES

10 335

AVIS REÇUS



Point participatif « Hors les murs », RER C Ablon, le 5 mars 2024.

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

La concertation fait appel à un vocabulaire spécifique qu'il est important de maîtriser pour une compréhension optimale du bilan de concertation.

Ce glossaire a pour objectif de définir les principaux termes utilisés et de faciliter l'appropriation du cadre analytique de la concertation par tous les participants et lecteurs.

UN PARTICIPANT

Un participant est une personne ayant émis au moins une contribution au cours de la concertation.

LES PERSONNES RENCONTRÉES

Une personne rencontrée est une personne ayant participé à au moins un événement de la concertation ou ayant été directement rencontrée dans le cadre des points participatifs hors les murs.

UNE CONTRIBUTION

Une contribution est **un document écrit** (cahier d'acteurs, coupon T, formulaire en ligne,

courrier électronique...) ou **une participation orale** (prise de parole lors d'un événement de la concertation) émettant au moins un avis ou questionnaire transmis au Groupe ADP par tout moyen, durant la période allant du 26 février au 26 mai 2024 dans le cadre de la concertation relative à Paris-Orly 2035.

UN AVIS

Un avis est **l'expression d'un positionnement, d'une demande ou d'une question d'un participant**. Il s'agit de la plus petite unité de l'expression des participants émise dans une contribution, qui peut donc comprendre plusieurs avis. Ainsi, une prise de parole d'un participant en réunion publique (1 contribution) peut comprendre un avis sur le projet d'implantation d'un parking et une question sur le développement du réseau cyclable (2 avis).

Ce maillage d'analyses permet d'assurer un traitement et une restitution fidèles à ce qu'ont souhaité exprimer les participants et de s'assurer de la prise en compte de tous les aspects de chaque contribution.

LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Les personnes rencontrées

Dans le cadre de la concertation préalable volontaire menée du 26 février au 26 mai 2024 sur le projet Paris-Orly 2035, **6122 personnes** ont été rencontrées lors des différents événements participatifs organisés par le Groupe ADP. Parmi elles :

◆ 5 718 personnes ont été rencontrées lors des 12 points participatifs « hors les murs ».

Le Groupe ADP a souhaité aller au plus près du public, auprès des riverains ou usagers du territoire, y compris des personnes les plus éloignées ou peu accoutumées à l'exercice de la concertation. Les points « hors les murs » ont permis de diffuser plus largement l'information, d'inciter à participer, de distribuer le dépliant d'information, de répondre aux questions sur le projet Paris-Orly 2035 et son dispositif de concertation et d'inciter à donner son avis sur le coupon T remis et de le transmettre au Groupe ADP.

◆ 254 personnes ont participé aux 7 ateliers participatifs et à la visite biodiversité.

Les ateliers participatifs ont permis de traiter l'ensemble du projet Paris-Orly 2035. À l'issue d'une présentation synthétique du projet dans sa globalité et plus détaillée de l'axe concerné par l'atelier, les participants ont pu échanger dans leur diversité et donner leur avis de manière collégiale sur les supports prévus à cet effet (cartes, tableaux, schémas...),

restituer à tous, lors d'une prise de parole, leurs principaux avis et réagir aux restitutions des autres tables.

◆ 150 personnes ont participé aux 2 réunions publiques.

70 participants étaient présents lors de la réunion publique de lancement de la concertation et 80 à celle de clôture. Après une présentation du projet Paris-Orly 2035, chacun était invité à réagir, donner son avis ou poser une question au Groupe ADP. La réunion de clôture a également permis de partager les principaux sujets ayant émergé des ateliers participatifs, pour nourrir les questions et réflexions des participants.

Le bilan quantitatif des contributions et avis reçus

Dans le cadre de la concertation préalable volontaire menée du 26 février au 26 mai 2024 sur le projet Paris-Orly 2035, les participants ont émis 2442 contributions de toute nature, représentant un total de 10 335 avis exprimés.

◆ 821 contributions, pour 7 049 avis, ont été émises en réponse aux 4 questionnaires en ligne dédiés aux axes du projet sur le site parisorly2035.groupe-adp.com

◆ 4 891 avis ont été recueillis au titre du questionnaire sur l'axe 1 « mobilités décarbonées et fluidité des accès ». Celui-ci comprenait 9 questions ouvertes et fermées.

- ◆ **864** avis ont été recueillis au titre du questionnaire sur l'axe 2 « énergies bas carbone et biodiversité ». Celui-ci comprenait 7 questions ouvertes et fermées.
- ◆ **687** avis ont été recueillis au titre du questionnaire sur l'axe 3 « hospitalité, qualité de service et handicap ». Celui-ci comprenait 5 questions ouvertes et fermées.
- ◆ **607** avis ont été recueillis au titre du questionnaire sur l'axe 4 « programmation immobilière ». Celui-ci comprenait 7 questions ouvertes et fermées.

◆ **412 contributions, comprenant 1548 avis, ont été émises via les coupons T.**

Largement distribués dans les boîtes aux lettres des habitants des communes du périmètre concentré et lors des événements de la concertation, les participants avaient la possibilité de désigner la thématique qui répondait à leurs attentes afin de prioriser les actions du projet Paris-Orly 2035, puis de soumettre leur avis sur plusieurs axes et sur le projet Paris-Orly 2035 dans sa globalité.

◆ **487 contributions, pour 498 avis, ont été émises à l'occasion des 7 ateliers participatifs.**

Durant les ateliers, les participants ont eu l'occasion de formuler leurs avis sur 1 à 3 exercices. Il était également possible de formuler un avis ou de questionner le Groupe ADP à l'oral.

- ◆ **155** avis ont été recueillis dans le cadre des 2 ateliers dédiés à l'axe 1 « mobilités décarbonées et fluidité des accès ».

- ◆ **129** avis ont été recueillis dans le cadre des 2 ateliers dédiés à l'axe 2 « énergies bas carbone et biodiversité ».

- ◆ **80** avis ont été recueillis dans le cadre de l'atelier dédié à l'axe 3 « hospitalité, qualité de service et handicap ».

- ◆ **134** avis ont été recueillis dans le cadre des 2 ateliers dédiés à l'axe 4 « programmation immobilière ».

◆ **22 contributions, comprenant 513 avis, ont été émises via les cahiers d'acteurs.**

Au total, 22 cahiers d'acteurs ont été déposés sur la plateforme participative, ou remis via d'autres modalités de la concertation, comprenant 513 avis sur les différents axes du projet.

◆ **33 contributions, pour 65 avis, ont été formulées durant les 2 réunions publiques.**

33 contributions ont été enregistrées lors des deux réunions publiques, celle de lancement et de clôture. À cette occasion, ce sont 65 questions, avis ou remarques qui ont été formulés sur les différents aspects du projet ou de son contexte.

◆ **1 contribution, émettant 2 avis, a été reçue par courrier électronique.**

◆ **1 contribution, pour 1 avis, a été comptabilisée au titre des registres numériques et papiers.**

7 contributions ont été recueillies dans les registres numériques et papier; parmi elles, 1 avis a été comptabilisé comme tel, les 6 autres, relevant des cahiers d'acteurs ont été pris en compte à ce titre.



◆ **659 contributions et avis (1 question et 1 seul choix possible) ont été exprimés par l'intermédiaire des 10 affiches interactives.**

Installées dans des lieux de passage, de vie et de travail, ces affiches ont permis aux

participants de désigner la thématique qui répondait à leurs attentes afin de prioriser les actions du projet Paris-Orly 2035. Les avis reçus se répartissent ainsi entre les différentes localisations :

LOCALISATION	NOMBRE D'AVIS DÉPOSÉS
T9 - station Orly ville	33
Bâtiment 134 - plateforme aéroportuaire	10
Gare de Massy	13
Restaurant inter-entreprises Orly 4 - entrée	12
Gare de Juvisy	182
Restaurant inter-entreprises Orly 4 - intérieur	303
Carrefour d'Athis-Mons	42
Belle Épine à Thiais	35
Bâtiment Askia - plateforme aéroportuaire	8
Thiais village	21



UN AUTRE
AÉROPORT
SE DESSINE

5

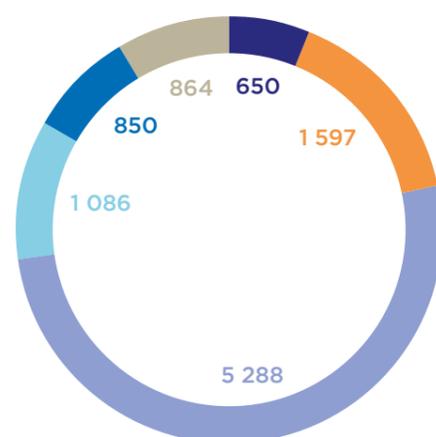
LA SYNTHÈSE
DE LA PARTICIPATION
SUR LES AXES DU PROJET
PARIS-ORLY 2035 SOUMIS
À LA CONCERTATION

Orly

Orly

L'ENSEMBLE DES ENJEUX SUR CHACUNE DES THÉMATIQUES, TELS QU'ILS RESSORTENT DE LA CONCERTATION, SERA DÉCRIT DANS CETTE PARTIE. LES PAGES QUI SUIVENT VISENT À DRESSER UN PANORAMA LE PLUS FIDÈLE POSSIBLE DES AVIS ET QUESTIONNEMENTS ÉMIS PAR L'ENSEMBLE DES PARTICIPANTS, QUELLES QUE SOIENT LES MODALITÉS PAR LESQUELLES ILS ONT ÉTÉ TRANSMIS AU GROUPE ADP DURANT LA PÉRIODE DE CONCERTATION.

NOMBRE D'AVIS RECENSÉS



L'ensemble des **10 335** avis se répartissent ainsi entre les différentes thématiques de la concertation :

- ◆ Contexte du projet
- ◆ Avis général sur le projet Paris-Orly 2035
- ◆ Axe 1 « mobilités décarbonées et fluidité des accès »
- ◆ Axe 2 « énergies bas carbone et biodiversité »
- ◆ Axe 3 « hospitalité, qualité de service et handicap »
- ◆ Axe 4 « programmation immobilière »

Dans ce chapitre, les avis sont présentés par thématiques, selon une structure permettant de comprendre les enjeux et attentes relevant :

- ◆ du contexte dans lequel s'inscrit le projet ;
- ◆ du projet Paris-Orly 2035 dans sa globalité ;
- ◆ des 4 axes du projet.

Chacune des parties comprend une analyse des avis reçus sur la thématique et propose un focus sur les ateliers participatifs. Des verbatims, extraits des différentes modalités de participation, ponctuent l'analyse afin d'illustrer le propos et de restituer au mieux la tonalité des contributions émises par les participants.

LE CONTEXTE DU PROJET

Les avis reçus

Le profil de l'aéroport Paris-Orly de demain se construit avec le territoire et ses acteurs. Si le contexte du projet Paris-Orly 2035 n'est pas, en soi, soumis à concertation, il a été présenté dans le dossier de concertation et fait partie des éléments qui ont participé à la définition du projet et entrent en résonance avec celui-ci. Il est donc logique que ce contexte ait fait l'objet de nombreux commentaires et avis durant la concertation.

Le contexte du projet a suscité 650 avis. Le principal sujet abordé par les participants est la question des transports collectifs ne relevant pas du périmètre de compétence du Groupe ADP, avec 311 avis, suivi de la question des nuisances et pollutions (160 avis) et de celle du trafic aérien (121 avis). Les autres sujets représentent une part plus marginale.

NOMBRE D'AVIS EXPRIMÉS SUR LE CONTEXTE DU PROJET

THÉMATIQUE	NOMBRE D'AVIS
Transports collectifs hors périmètre Groupe ADP	311
Nuisances et pollutions	160
Trafic aérien	121
Autres sujets non relatifs au projet soumis à concertation	30
Autres projets / sujets du contexte direct	28
Total contexte du projet	650

Gare routière Orly 1-2-3 (en face du Parking P3 Silo), Paris-Orly.



Une attente de renforcement des transports collectifs hors périmètre de compétence du Groupe ADP

Les participants expriment un intérêt majeur pour l'amélioration des transports collectifs maillant le territoire autour de la plateforme. Il s'agit ici des moyens de transport ne relevant pas du champ de compétence du Groupe ADP. Néanmoins, cette attente peut être mise en lien avec l'intérêt constaté pour l'axe « accès et mobilités » du projet Paris-Orly 2035.



« Pas de desserte sur Villeneuve-le-Roi en tram. Je prends toujours ma voiture. »

« Il faudrait prolonger le T9 jusqu'à ADP-Orly. Ce n'est que 2-3 stations et ça permettrait à plein d'habitants travailleurs d'Orly d'y accéder facilement. »

« Il faudrait relier la ligne C (RER) à Orly. »

Parmi les demandes récurrentes figurent la création de nouvelles gares ou la réalisation de prolongements de lignes de transport existantes, afin de désenclaver ou d'améliorer la desserte de certaines zones du territoire. Ces demandes concernent les RER B et C, et les tramways T7 ou T9.

Une part importante des attentes pour une densification de la desserte en transports collectifs concerne le Grand Paris Express, tant pour la ligne 14 que pour la ligne 18.



« Prolonger la ligne 14 vers Morangis ou proposer des navettes vers les communes du 91. »

« Je souhaiterais que la ligne 14 soit prolongée jusqu'à Athis-Mons pour un meilleur accès sur Paris et sur l'aéroport. »

« Un arrêt de métro à Morangis L14 ou L18. »

Un avenir pour Orlyval

Dans des proportions équivalentes à celles de tous les autres moyens de transport réunis, les participants expriment le souhait de pérenniser Orlyval. Une majorité demande son prolongement, la création de nouvelles stations et une tarification plus incitative, voire intégrée au prix du pass Navigo.

Nombreux sont les participants qui interpellent le Groupe ADP pour soutenir leurs demandes. Ce sujet a également fortement émergé à propos du projet de création d'un transport collectif en site propre interne à la plateforme aéroportuaire, dit TCSP (voir analyse des avis dans la partie 5.3 « Axe 1: Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès » de ce document). Les avis mentionnant « Orlyval » dans le cadre d'un commentaire sur le TCSP ont été comptabilisés comme avis sur l'axe 1.



« Bonjour, ce serait bien que l'Orlyval soit accessible en carte Navigo et raccordé au réseau RER et prolongé avec le projet "grand Orlyval". Merci d'avance. »



« Dans vos schémas, vous maintenez Orlyval: volonté, certitude, point d'interrogation? Nous souhaitons évidemment qu'Orlyval soit maintenu, que des gares complémentaires soient ouvertes au niveau de la Fraternelle Rungis, de Wissous centre et de Chemin d'Antony, de manière à pérenniser cette ligne et à permettre surtout de décharger la D167, qui fait le tour d'Orly, déjà saturée, puisqu'un certain nombre des emplois aujourd'hui sur Rungis et des emplois futurs de votre projet des Aveniraises pourraient, à ce moment-là, utiliser cette ligne. Donc, on compte vraiment sur votre soutien, votre appui pour le maintien et, au contraire, le développement de cette ligne d'Orlyval. »

« Sur Orlyval, ce serait intéressant qu'il soit maintenu, mais avec une tarification ordinaire (et non pas dissuasive) qui puisse servir de transport quotidien. »

Questionnaires en ligne

Coupons T libre réponse

Cahier d'acteurs

Discussions - Réunions publiques

Mails & Internet

Registres numérique et papier



Accès au métro ligne 14, station Aéroport d'Orly, Orly 3, Paris-Orly.

Interconnecter les transports collectifs et réduire les temps de parcours

L'interconnexion entre la plateforme aéroportuaire, les communes environnantes et le TGV est également un sujet d'attention.



« Le TGV sera-t-il interconnecté à Thiais - Chevilly-Larue ? »

« Desserte de l'aéroport par les TGV inter-secteurs Pont de Rungis ou gare sous l'aéroport / navettes Orly-Roissy-Poissy par TGV. »

La réduction des temps de parcours en transports collectifs correspond à une attente générale. Les propositions reprennent deux axes de réflexion : la structuration des aménagements (via l'amélioration de la desserte de la plateforme) et sa connexion directe au réseau, et l'augmentation de la fréquence des passages pour les différents modes de transport (bus, métro, tramway, RER).



« Ce serait bien qu'il y ait aussi une gare TGV à notre aéroport. »



« Certes, on prévoit des parkings un peu partout, on désengorge les accès à l'aéroport, mais qu'en est-il pour les accès vers l'aéroport pour les salariés ? »

« J'habite Wissous, je suis à 15 min en voiture de l'aéroport, mais aucun moyen de transport collectif pour m'y rendre... Je travaille sur la ligne 14, je rêve de pouvoir y accéder facilement. Aujourd'hui, je suis obligée de me rendre à Antony en bus, de prendre le RER B puis la ligne 14. Ça fait beaucoup !!!! »

Une attente forte de réduction des nuisances et pollutions

Les nuisances et pollutions constituent un enjeu important pour les participants.

Parmi celles-ci, la réduction du bruit routier et aérien est particulièrement soulignée. Dans une moindre mesure, cette question a été abordée sous l'angle d'une demande d'accès aux mesures de réduction du bruit dans les logements, de la création d'infrastructures dédiées ou de la modification du zonage du plan d'exposition au bruit de l'aéroport.



« Déjà trop de flux de camions sur le boulevard de l'Europe et trop de bruits de décollage des avions. »

Il faut noter que la demande de réduction des émissions de CO₂ liées à l'activité aérienne est présente, ainsi que celle concernant les autres polluants (particules fines, oxydes d'azote, etc.) liés au trafic aérien, aux équipements associés et aux activités annexes (activités d'entreprises, trafic routier, etc.).



« Des avions moins bruyants. »

« Moins de nuisances sonores ! »

« J'attends une diminution de la pollution et une amélioration de la qualité de l'air. »

« En plus de ce projet, les avions polluent mes légumes, les particules noires se déposent sur les feuilles. »



« Nous plaidons à Chilly-Mazarin pour que le plan de gêne sonore soit élargi à toute la surface de la ville. »

« L'aéroport souhaite réduire les émissions de CO₂ au sol, mais qu'en est-il en l'air ? Aucun objectif ne semble fixé mis à part le souhait de recourir à l'hydrogène. »

Questionnaires en ligne

Coupons T libre réponse

Cahier d'acteurs

Discussions - Réunions publiques

Mails & Internet

Registres numérique et papier

Le trafic aérien et son encadrement

Une partie des contributions montrent une attente de modération ou de réduction du trafic aérien et d'évolution de son cadre réglementaire, notamment sur la question



« Réduire l'amplitude horaire des vols. »
« Limiter les vols et élargir le couvre-

du couvre-feu. Elles évoquent parfois spécifiquement la concertation menée par l'État sur l'étude d'impact selon l'approche équilibrée. Si cette concertation n'est pas menée sous la responsabilité du Groupe ADP, les restrictions d'exploitation

qui s'appliquent à Paris-Orly font partie des sujets d'attention des riverains et ont naturellement émergé au cours de la concertation sur le projet Paris-Orly 2035.



« Concernant le bruit des avions et concernant les plages horaires, c'est-à-dire la nuit, qu'est-il prévu ? »

« L'arrêté de 1994 sur la réglementation de la circulation aérienne fait état de 250 000 "créneaux" et non "mouvements". [...] Les 230 000 mouvements évoqués par le Groupe ADP n'entrent pas dans le cadre des préconisations du GIEC ni dans celui des engagements de la France sur la question des GES. »

Les autres sujets, non soumis à concertation

Enfin, de manière beaucoup plus marginale, d'autres sujets, non soumis à concertation, sont évoqués par des participants. On retrouve parmi eux l'évocation d'infrastructures routières ou cyclables hors de l'emprise aéroportuaire ou des références à d'autres projets ne relevant pas du Groupe ADP.

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Sur l'offre de transports collectifs publics

Ces demandes ne relèvent pas directement du Groupe ADP mais sont à adresser à l'autorité organisatrice des mobilités, soit Île-de-France Mobilités. Néanmoins, le Groupe ADP partage le souhait de renforcer le maillage des transports collectifs sur le territoire d'appartenance de l'aéroport Paris-Orly, au bénéfice de tous les publics, riverains, salariés ou encore voyageurs. Il convient cependant de noter la multiplicité des projets de transports collectifs publics récemment achevés, en cours et à venir, visant à renforcer ces modalités de déplacement.

Le Groupe ADP partage le constat de la nécessité d'aller plus loin pour une meilleure interconnexion des réseaux (bus, TGV, métro, tramways...) et des territoires voisins avec l'aéroport Paris-Orly. Le projet de création d'un transport en commun en site propre (TCSP) tend à renforcer la dynamique en cours au profit des usagers de la plateforme, comme des riverains. **La question du TCSP et de l'avenir d'Orlyval est traitée plus en détail dans la partie relative à l'axe 1 « accès et mobilités » du projet.**

Le Groupe ADP partage également le souhait de disposer **d'horaires étendus**, sur la ligne 14, mais aussi sur les autres dessertes, car le réseau est maillé. Cette extension permettrait une meilleure adéquation de l'offre de transport avec les besoins de l'activité aéroportuaire, des salariés comme des passagers. Il a déjà adressé formellement cette requête par courrier à plusieurs reprises au cours de l'année 2023 tant à la Présidente de la Région Idf, président d'IDFM, qu'au président-directeur général de la RATP. Il avait également formulé la demande de ne pas appliquer une tarification différenciée pour la gare d'Orly sur la ligne 14.

La question du **prolongement de la ligne 14 à Morangis** est également ressortie comme un axe important lors de la concertation. Ce prolongement aurait pour objectif de mieux connecter le territoire à la fois à l'aéroport et à Paris. Le Groupe ADP a activement soutenu cette proposition auprès des acteurs concernés.

Dans le cadre de ce prolongement, la question de la création d'un autre pôle d'accueil à proximité de cette station a été soulevée. Le Groupe ADP considère que ce sujet pourrait effectivement être envisagé dès lors que le prolongement de la ligne 14 serait acté.

Les conditions d'exploitation de l'activité aérienne de l'aéroport

Concernant les questions liées aux conditions d'exploitation de l'aéroport, telles que le nombre de mouvements d'aéronefs, le couvre-feu, les trajectoires des avions, et d'autres aspects réglementaires, nous rappelons que ces sujets dépassent le périmètre de compétences du Groupe ADP.

Ces enjeux sont sous la responsabilité de l'État, particulièrement de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) chargée, via la Direction du transport aérien (DTA), de définir et de faire respecter les normes et réglementations visant à encadrer les activités aéroportuaires. Également au sein de la DGAC, la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) fournit les services de navigation aérienne et définit les trajectoires avion, la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) est en charge des enjeux de sécurité. L'ACNUSA, autorité administrative indépendante chargée du contrôle des nuisances aéroportuaires, applique les sanctions en cas de manquement constaté par les services de l'État.

Depuis 1968, l'activité aérienne de Paris-Orly est fortement encadrée, avec un couvre-feu de 23h30 à 6h et un plafond à 250 000 créneaux annuels. De manière continue, le Groupe ADP est pleinement engagé pour réduire les nuisances sonores à Paris-Orly, à travers plusieurs actions, parmi lesquelles l'incitation au renouvellement des flottes via une modulation des redevances aéroportuaires en fonction des performances acoustiques des avions, la participation à plusieurs groupes de travail sur le sujet des

procédures opérationnelles visant à réduire les nuisances sonores (ex.: la mise en place des descentes continues, la sortie retardée des trains d'atterrissage), ou encore des initiatives visant un meilleur encadrement des dépassements de couvre-feu avec la DGAC.

Dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, conduite par la préfecture du Val-de-Marne depuis juin 2023, le Groupe ADP a participé activement à l'ensemble des ateliers, alimenté le dialogue de ses prévisions de trafic et contribué à la mesure de l'impact des différents scénarios sur son activité et sur ses emplois directs.

Nous souhaitons saluer la qualité du travail collaboratif organisé par la préfecture du Val-de-Marne au travers de nombreux échanges avec les parties prenantes (élus, associations de riverains et professionnels), qui ont permis un partage des travaux et des débats nourris tout au long du processus.

À titre d'illustration de la qualité de cette démarche, les scénarios de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée pour atteindre l'objectif fixé ont été présentés, discutés, amendés au travers de ces ateliers avec l'ensemble des trois collèges, dans la recherche d'un équilibre.

Tous les scénarios étudiés offrent des perspectives d'avancées significatives pour l'amélioration de la qualité de vie des riverains. Leur étude a, selon nous, été conduite dans le respect du règlement européen, et dans le cadre de responsabilité confié à l'autorité compétente désignée par le droit français. Nous constatons par ailleurs que les scénarios A, B et C atteignent et dépassent tous, dès 2027, l'objectif de baisse de 50 % du nombre de personnes impactées par de fortes

perturbations du sommeil (Indicateur HSD - High Sleep Disturbance - défini par la directive UE 2020/367 de la Commission européenne).

Le scénario retenu dans le projet d'arrêté proposé à la concertation (scénario A), conduisant à interdire les avions les plus bruyants avec un niveau de marge acoustique à 17 EPNDB, avec une mise en œuvre progressive pour les compagnies historiques, apporterait une amélioration très forte (dès 2027, avec 54,6 % de réduction de la surface

Ln>50 dB(A) par rapport à 2018 et 56,5 % de réduction HSD par rapport à 2018), et constituerait la mesure la plus ambitieuse en matière de restrictions acoustiques sur la performance des aéronefs mise en place à ce jour dans un aéroport européen.

Après avoir mené cette étude d'impact selon l'approche équilibrée au cours de l'année 2023, l'État a ensuite conduit une consultation publique durant 3 mois (du 29/04 au 29/07/2024). À l'issue, le gouvernement devra prendre une décision.



AVIS SUR L'ENSEMBLE DU PROJET PARIS-ORLY 2035

Les avis reçus

Un nombre important d'avis exprimés durant la concertation relève d'une appréciation générale sur le projet. Les 1597 avis qui ont été recensés à ce titre permettent de donner un aperçu de la perception qu'a eue le public sur le projet Paris-Orly 2035.

Parmi ces avis, 1240 permettent d'identifier les axes du projet jugés prioritaires par les participants, répondant ainsi le plus à leurs attentes. Certaines questions posées dans le cadre de la concertation visaient

précisément à identifier les thématiques jugées prioritaires, notamment par le biais des coupons T et des affiches interactives.

On dénombre également 247 avis portant une appréciation générale sur le projet. D'autres questions concernent le calendrier du projet, une demande d'information ou d'études complémentaires. Enfin, certaines contributions reviennent sur l'organisation de la concertation et la démarche générale de dialogue entre le Groupe ADP et ses partenaires territoriaux.

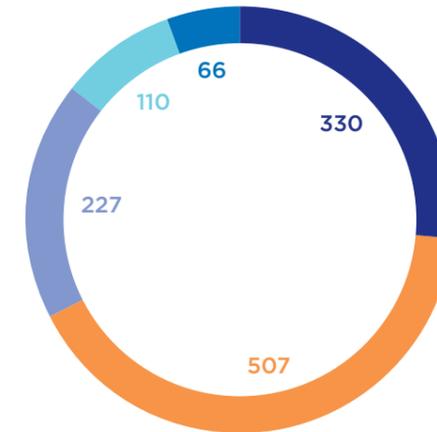
NOMBRE D'AVIS EXPRIMÉS SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035 DANS SON ENSEMBLE

THÉMATIQUE	NOMBRE D'AVIS
Priorités d'action thématique pour le projet Paris-Orly 2035	1240
Appréciations générales sur le projet	247
Information - études - calendrier - financement	67
Concertation, dialogue et partenariats territoriaux	43
Total avis général sur le projet	1597

Priorisation des axes et thématiques par les participants à la concertation

Dans le cadre de la concertation, les participants ont été invités à prioriser

les actions à mener dans le cadre du projet Paris-Orly 2035. Les avis exprimés dans ce contexte se répartissent comme suit :



THÉMATIQUES JUGÉES PRIORITAIRES PAR LES PARTICIPANTS

- ◆ Décarbonation de l'aéroport
- ◆ Accès et mobilités (axe 1)
- ◆ Qualité de service, hospitalité et handicap (axe 3)
- ◆ Énergies décarbonées et biodiversité (axe 2)
- ◆ Programmation immobilière (axe 4)

Il ressort de cette priorisation que la fluidité des accès et les mobilités décarbonées sont les principales préoccupations des participants (507 avis). Ce résultat est cohérent avec le bilan quantitatif global montrant que ce sujet a recueilli plus de 50 % des avis émis durant la concertation. Il s'agit d'un objectif majeur du projet porté par le Groupe ADP, et partagé avec l'ensemble du territoire et de ses parties prenantes.

La question de la décarbonation de l'aéroport est vue comme une priorité importante (330 avis). Les participants expriment à la fois une attente de réduction de l'empreinte environnementale des activités menées sur la plateforme aéroportuaire et une attente d'amélioration de la qualité de vie autour de l'aéroport.

L'amélioration de l'hospitalité et de la qualité de service, incluant l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, constitue le deuxième axe prioritaire (227). Il manifeste l'enjeu de définir une nouvelle gamme de services et d'équipements, inclusifs, pour les usagers et les clients de l'aéroport.

Le développement des énergies bas carbone et la biodiversité, bien qu'étant positionnés en troisième priorité pour les répondants (110 avis), représente un volet essentiel du projet. Cette attente a par ailleurs pu être exprimée lors de la journée dédiée à la biodiversité et par la demande de disposer d'un atelier participatif dédié.

Enfin, la programmation immobilière (66 avis), offre des perspectives davantage perceptibles par les professionnels que par le grand public. Cette attente n'en reste pas moins forte de la part de nombreuses parties prenantes, notamment de la part des collectivités, des riverains directs de la plateforme aéroportuaire, des acteurs économiques et de l'emploi si l'on se réfère, par exemple, à l'attrait qu'ont suscité les ateliers participatifs dédiés à cette thématique.

Des avis majoritairement positifs sur le projet Paris-Orly 2035

Ces avis font part de l'appréciation qu'ont leurs émetteurs sur le projet Paris-Orly 2035 dans son ensemble, sans qu'aucun sujet spécifique soit mentionné. Ils n'ont pas valeur de sondage, ne représentant qu'une minorité des avis collectés, et seul le bilan dans son ensemble permet d'apprécier la réception du projet par les participants. Cependant, il convient de relever que le projet a suscité une majorité d'expressions positives. Sur ces 247 avis, une majorité est favorable à très favorable.



« Très positif. »

« Bonnes initiatives. »

« C'est un beau projet qui ne peut passer que par la prise de conscience citoyenne conjugée à celle d'ADP. »



« Nous nous inscrivons pleinement dans un projet qui, en plus de son volet durable et respectueux des populations, comme la biodiversité, porte une ambition de développement. »



« Si tout est respecté, cela va dans le bon sens. »
« Un projet reste un projet. Encore faut-il qu'il se concrétise. »
« Aucune plus-value, bien au contraire. »
« Projet nul. »

En complément, on retrouve des avis favorables, mais dont l'assentiment est conditionné à l'atteinte d'un objectif ou au respect d'un engagement ou d'une attente particulière. D'autres avis favorables pointent une ambition insuffisante sur un aspect du projet. Ces conditions ou ambitions pointées par les participants recouvrent un large spectre de thématiques (décarbonation, réduction ou fluidité du trafic, protection de la biodiversité...). Il ressort souvent un soutien conditionné à la bonne réalisation du projet.

Enfin, environ un tiers des avis émis ici sont de tonalité défavorable ou très défavorable, sans mention d'une raison spécifique à ce rejet.

Informations, études, calendrier et financement du projet

Les participants à la concertation ont parfois exprimé un besoin d'informations supplémentaires sur le projet, notamment par la demande d'études complémentaires. Cette attente concerne souvent des aspects du projet moins avancés, ou au stade de la simple réservation foncière. Il est parfois souhaité des clarifications sur les impacts environnementaux, les mesures de réduction des nuisances, et les technologies employées pour atteindre les objectifs de décarbonation. Les commentaires relevant du calendrier attendent une réalisation du projet dans les temps, voire dans un délai plus restreint. Le sujet du financement du projet ne soulève pas de questions.

Une démarche de concertation volontaire appréciée et une demande pour renforcer la démarche de dialogue et de partenariat avec la riveraineté

La concertation autour du projet a été bien accueillie par les participants. Sur les 43 avis recensés dans cette catégorie, une grande partie exprime une satisfaction par rapport à la concertation et une demande pour poursuivre le dialogue. Des riverains souhaitent parfois une meilleure écoute ou soulignent le fait qu'ils ne sont pas assez entendus. Cette critique ressort principalement dans des contributions pointant la question des nuisances. La demande est parfois relayée par des communes dans leur cahier d'acteurs.



« Je tiens tout d'abord à vous féliciter de votre offre de concertation, de l'écoute attentive de vos cadres dirigeants et leur souci de nous apporter les informations utiles à nos échanges. »

« La ville salue le travail réalisé par l'ADP et la concertation proposée à l'ensemble de la population et des acteurs territoriaux. Nous espérons que les nombreuses contributions seront prises en compte et permettront de développer un projet Paris-Orly 2035 innovant qui tienne compte des remarques formulées et des aspirations du territoire. »



« Être dans les temps pour la réalisation du projet. »

« 2035 ? J'aurai 88 ans et je n'attendrai plus rien de l'administration, qui prend un temps infini à agir. »

« Je n'avais pas idée de ce projet jusqu'à ce fascicule. »

« Sur la bonne voie mais, à l'horizon 2035, à si court terme c'est très utopique. »



« J'attends des efforts importants dans l'amélioration de la communication. »

« Votre démarche consultative est vertueuse, mais sera-t-elle prise en compte ? »

« Manque de considération pour les riverains. »

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Paris-Orly 2035, un projet engagé au service des territoires

Le Groupe ADP se félicite de l'accueil reçu pour le projet, tout en prenant en compte l'ensemble des avis, y compris les demandes d'évolution ou expressions d'insatisfaction. Le Groupe ADP s'engage à nourrir le projet et à avancer dans sa conception et sa réalisation en s'appuyant sur les remarques, questionnements et alertes reçus dans le cadre de la concertation (voir la partie sur les suites de la concertation).



Réunion de clôture de la concertation à Chilly-Mazarin, 21 mai 2024.

Les engagements transverses du Groupe ADP à la suite de la concertation

Fort du succès de cette mobilisation, qui a permis de rencontrer plus de 6 000 personnes et de recueillir plus de 2 400 contributions, le Groupe ADP s'engage à pérenniser l'échange avec le public sur le projet Paris-Orly 2035.

La période de concertation du projet Paris-Orly 2035 s'est appuyée sur plusieurs dispositifs de participation, dont le site internet permettant au public de s'informer sur le projet, et de contribuer pendant les 3 mois de la démarche. Le site internet a une vocation pérenne, il continuera d'être accessible, et servira à partager les suites de la concertation, notamment le suivi des engagements et le rapport de bilan.

Cette démarche s'inscrit dans la volonté du Groupe ADP de co-construire l'avenir de Paris-Orly avec l'ensemble des parties prenantes, en accord avec les ambitions territoriales et environnementales portées par le Groupe. En ce sens, un rendez-vous annuel sera organisé chaque automne pour maintenir ce dialogue constructif.

Retrouvez l'ensemble de nos engagements en matière de poursuite du dialogue territorial et les prochaines étapes dans la partie dédiée aux suites données à la concertation.

AXE 1: FAVORISER LES MOBILITÉS DÉCARBONÉES ET GARANTIR LA FLUIDITÉ DES ACCÈS

Les avis reçus

L'axe 1 du projet Paris-Orly 2035, centré sur la promotion des mobilités décarbonées et la garantie de la fluidité des accès, a généré un total de 5 288 avis, soit la thématique la plus discutée lors de la concertation, recueillant la moitié des avis émis.

Le sujet des pôles d'accueil ainsi que celui de la création d'un transport collectif en site propre (TCSP) sont les plus commentés, loin devant les transports collectifs, les mobilités douces, les véhicules individuels et les autres sujets.

NOMBRE D'AVIS EXPRIMÉS SUR L'AXE 1 DU PROJET

THÉMATIQUE	NOMBRE D'AVIS
Général sur les mobilités décarbonées et la fluidité des accès	233
Stationnement	1939
Transport collectif en site propre interne à la plateforme (TCSP)	1866
Autres avis sur les transports collectifs au sein de la plateforme	537
Mobilités douces	274
Véhicule individuel	272
Autres sujets liés à l'axe 1	23
Avis collectés lors des travaux en ateliers participatifs dédiés	144
Total avis sur l'axe 1	5288

Avis et commentaires généraux sur la promotion des mobilités décarbonées et la garantie de la fluidité des accès.

De manière générale, l'objectif de l'axe 1 est validé et fortement attendu par les participants. Les avis se font l'écho de l'attente générale d'amélioration des mobilités sur le territoire. Ils mettent ici en avant la nécessité de repenser les voies d'accès, de fluidifier les déplacements et la circulation sur les axes routiers.



*« Trop de voitures.
Ça sature tout le temps. »*

Une situation de congestion routière reconnue par tous et la question de la place du véhicule individuel dans la refonte des accès à la plateforme

Les avis analysés dans la partie relative au contexte du projet laissent apparaître clairement une attente de meilleure desserte en transports collectifs du territoire et une congestion récurrente du réseau routier autour de la plateforme aéroportuaire. Ce contexte est à mettre en relation avec les 272 avis reçus ici au sujet du véhicule individuel, dont une part significative exprime une attente d'amélioration du trafic automobile au sein et aux abords directs de la plateforme, et demande une amélioration des voies d'accès.

Certains avis évoquent par ailleurs des accès dédiés pour les trajets professionnels.



« 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). »



« Désengorgement de la zone centrale, sous réserve d'une capacité et d'une fréquence satisfaisante. »

« Évite d'aller jusqu'à l'aéroport et de connaître souvent des embouteillages. »

Malgré tout, une partie des participants estiment que le véhicule individuel doit être présent dans les modalités d'accès au cœur de la plateforme aéroportuaire et demandent ainsi un maintien de l'accès à la dépose-minute située au contact direct du terminal, a minima pour des publics spécifiques. Pour autant, aucune typologie de public ne se dégage particulièrement.

A contrario, dans une proportion légèrement moindre, des participants demandent une limitation du nombre de véhicules accédant à la plateforme ou au terminal, ou tout simplement de limiter le nombre de véhicules dans cet espace.

Enfin, de manière cette fois très marginale, quelques avis évoquent le covoiturage comme devant faire partie de la solution.

Avis sur les transports collectifs au sein de la plateforme aéroportuaire

Plus de 500 avis reçus traitent de la question des transports collectifs présents sur la plateforme aéroportuaire.

Complémentaires aux contributions traitées dans le cadre du contexte du projet, les attentes ou questionnements portent ici sur des sujets directement liés à l'axe 1 du projet Paris-Orly 2035.

Près des deux tiers de ces avis émettent une attente de meilleure connexion aux transports collectifs des différents pôles d'activités de Paris-Orly. Les participants attendent que le projet facilite l'usage des transports, afin de réduire celui des véhicules individuels. Cet attendu conditionne, à leurs yeux, la baisse du trafic automobile et de la congestion routière.

S'y ajoutent une centaine d'avis mentionnant explicitement une attente de meilleure connexion entre Paris-Orly et ses communes voisines. Il représente un pôle d'attractivité naturel du territoire, et les riverains attendent de pouvoir accéder plus facilement aux services, emplois et moyens de transport qui y sont disponibles.

Certains avis demandent l'élargissement de l'amplitude horaire des transports, pour les voyageurs comme pour les salariés de la plateforme. De manière connexe, apparaît parfois le sujet des navettes dédiées aux salariés, afin de leur permettre de ne plus emprunter leur véhicule individuel ou d'améliorer leurs conditions de transport.

Quelques participants souhaitent également la création d'une liaison directe entre les aéroports de Paris-Orly et de Paris-CDG.

Enfin, la place qu'occuperont les taxis et VTC à l'avenir est questionnée dans près d'une trentaine d'avis. Deux sujets principaux se dégagent : augmenter l'offre de taxis et VTC depuis l'aéroport Paris-Orly et offrir à ces professionnels une modalité d'accès dédiée et facilitée à la plateforme aéroportuaire.



« Vous avez évoqué tout à l'heure la rupture de charges par rapport aux personnes qui viendront en transport en commun et qui se dirigeraient vers les aérogares. Est-ce que vous allez laisser les taxis s'approcher des aérogares ? »



Une attente concrète d'évolution de l'offre de stationnement et de création de parkings en entrée de plateforme

D'une manière générale, il existe une réelle attente de facilitation du stationnement. Le parcours, qu'il soit lié à un voyage ou réalisé dans le cadre des déplacements du quotidien doit être facilité, y compris grâce aux solutions de stationnement proposées à Paris-Orly, jugées essentielles pour le territoire.

La proposition de création de nouveaux pôles d'accueil en entrée de plateforme aéroportuaire est soutenue par la grande majorité des participants. Plusieurs attentes sont mentionnées de manière récurrente en ce sens :

- ◆ éviter l'usage des véhicules individuels sur le « dernier kilomètre » et lutter contre la congestion routière ;
- ◆ offrir de nouvelles possibilités de stationnement aux salariés de la plateforme ou aux riverains ;
- ◆ faciliter l'accessibilité des parkings depuis les territoires voisins ;
- ◆ faciliter le report de charge entre les véhicules individuels et les transports collectifs disponibles à Paris-Orly ;
- ◆ lutter contre le « stationnement sauvage » constaté dans certaines communes jouxtant l'aéroport.



Des avis réservés sur la localisation des pôles d'accueil aux abords de la plateforme

Une vingtaine d'avis demandent au Groupe ADP d'être vigilant, ou conditionnent un soutien à une localisation des pôles d'accueil en entrée de plateforme, et au fait que leur implantation ne crée pas de nouvelles zones de congestion routière ou de stationnement illégal. Plusieurs avis s'accordent sur la nécessité d'une refonte des accès autour de la plateforme :

- ◆ Au nord, plusieurs avis encouragent l'installation d'un parking pour faciliter l'accès à la zone d'emploi, notamment au pôle d'Orlytech ;
- ◆ Au sud, les participants ont formulé une demande de stationnement afin de simplifier les trajets des riverains et des salariés du Groupe ADP ;
- ◆ Au sud-ouest, plusieurs participants souhaitent un parking pour permettre aux usagers venant de l'A6 et de l'A10 de stationner sur le premier accès possible de la plateforme, à proximité de l'arrivée de la ligne 14.
- ◆ Enfin, un certain nombre de contributeurs souhaitent la suppression du parking situé à proximité du Concorde.

D'autres s'interrogent sur le fait de privilégier uniquement des implantations au nord et au sud de la plateforme et souhaiteraient que des parkings complémentaires soient prévus à l'ouest et à l'est de l'emprise aéroportuaire, pointant la nécessité de dépasser l'axe nord-sud historique.

« Concernant le parc de stationnement identifié N°2 sur la carte, la ville d'Athis-Mons émet un avis favorable sur cette vaste zone déjà artificialisée et qui aujourd'hui n'accueille que très peu d'activités. »

« Les CCI franciliennes accueillent favorablement ce projet visant à libérer de l'espace au contact de l'aérogare et à équilibrer les flux routiers, aujourd'hui en entonnoir, au bénéfice de la fluidité des accès aux terminaux (enjeu de ponctualité pour les passagers et le personnel). En périphérie, le nouveau schéma routier devra permettre la disparition des parkings sauvages préjudiciables aux communes voisines. »

« Pour changer de paradigme, nous défendons la proposition faite de repenser les accès en misant sur les parkings situés aux abords de la plateforme (nord/sud et peut-être aussi ouest et est) et partageons le principe de parkings végétalisés comme il est proposé. »

« Que penseriez-vous d'un parking qui serait en bout de l'A6 et de l'A10, pour éviter, effectivement, aux véhicules de traverser, Chilly-Mazarin, Morangis, Paris, et donc de faire sur le territoire un parking avec un accès au TCSP? Cela éviterait la traversée de ces communes réduire le temps de trajet et les embouteillages permettrait d'éviter la congestion dont on parlait au nord et au sud. »

Le parking proposé en bordure de RN7 à Athis-Mons augmentera les flux d'un réseau viaire déjà saturé (...) ce parking est à repositionner ailleurs.

Toutefois, une part moindre des participants s'opposent au fait d'éviter les voitures sur le dernier kilomètre ou, tout du moins, de devoir stationner en entrée de plateforme*. Ils évoquent principalement les raisons suivantes :



« Trop loin, risque d'encombrement. Pas adapté à Orly, qui est un aéroport à accès rapide. »

« Cela va générer une perte de temps dans un parcours passagers pour accéder à l'avion déjà complexe. »

« Penser aux personnes qui ont du mal à se déplacer (âgées ou avec enfants ou blessés) sans être PHMR mais qui ont besoin de voiture surtout lorsqu'elles sont chargées de bagages. »

- ◆ la rupture de charge engendrée par le passage de la voiture au TCSP* et une potentielle perte de temps engendrée ;
- ◆ la difficulté de mobilité ou la complexité accrue du parcours pour certains publics (familles, personnes en situation de handicap, personnes âgées, voyageurs avec valises...);
- ◆ la nécessité professionnelle de disposer de stationnements directement au contact du terminal pour les taxis et les VTC.

En dehors des considérations liées à la localisation, une trentaine d'avis font remonter une attente d'évolution de la politique de stationnement du Groupe ADP sur trois points :



« Favorable à l'implantation des parkings, mais avec des tarifs raisonnables. »

« Juste avoir plus de temps de parking. »

- ◆ un changement de la tarification du stationnement ou une baisse des tarifs, notamment pour les usagers du quotidien rejoignant les transports collectifs publics ;
- ◆ une augmentation du temps de stationnement ;
- ◆ une modulation du temps ou prix de stationnement en fonction des usages ou types de véhicules.



« Un temps limite de stationnement plus long accordé aux petits véhicules, court et dissuasif pour les autres. »

* Les avis concernant l'articulation entre les parcs de stationnement à l'entrée de la plateforme aéroportuaire et le transport collectif en site propre (TCSP) sont traités plus bas dans cette partie.

Les services attendus dans les parkings

Un nombre important de participants confirment la nécessité de disposer de services supplémentaires dans les parkings. Les services les plus plébiscités, avec plus de 50 % des avis, relèvent de l'information donnée aux usagers sur les départs et les arrivées des vols ainsi que sur les horaires des transports.



« Toutes les infos sur les départs/arrivées + les horaires et connexions des transports collectifs + des bornes d'enregistrement des bagages. »

Dans une proportion moindre, mais tout de même significative, est mentionné le souhait de disposer, dès le parking, de bornes d'enregistrement des bagages et de sanitaires. Suivent une cinquantaine d'avis mentionnant une demande de commerces et de bornes de recharge pour les voitures ou les vélos électriques.

Sur les près de 1200 avis collectés sur les services attendus dans les parkings, une cinquantaine d'avis sont défavorables à l'offre de services proposée.



« Nous demandons ainsi à ce que l'enregistrement des bagages placés en soute puisse être réalisé au niveau des parkings périphériques, avant d'accéder à ce futur TCSP. »

Un transport collectif en site propre (TCSP) attendu par les participants

Sur les 1866 avis récoltés concernant le projet de transport collectif en site propre interne à la plateforme (TCSP), 1316 apportent un avis sur le principe de sa création. Et 550 sur le choix technique à privilégier.

Le principe du projet de création d'un TCSP proposé par le Groupe ADP a suscité un intérêt et un soutien manifeste de la part des participants. Près de 1000 avis se déclarent favorables à sa création. Parmi les raisons invoquées, on retrouve les attentes suivantes, par ordre décroissant du nombre de mentions :

- ◆ inciter à prendre les transports collectifs ;
- ◆ assurer le lien entre les transports collectifs (existants ou à venir) et le terminal ;
- ◆ assurer le lien entre les transports collectifs (existants ou à venir) et les zones d'activité ;
- ◆ assurer le lien entre les parcs de stationnement et le terminal ;
- ◆ assurer le lien entre les parcs de stationnement et les zones d'activité ;
- ◆ autres avis favorables au projet de TCSP.

Le projet de TCSP est donc réellement perçu comme un maillon essentiel pour permettre une meilleure accessibilité aux transports collectifs. Il répond également au besoin de pouvoir relier en transports collectifs le terminal et les zones d'activité.

Il recueille tout de même près de 300 avis défavorables, principalement de la part de participants estimant qu'il ne les incitera pas à prendre les transports collectifs ou que cela ajoute un moyen de transport supplémentaire au parcours. S'y exprime la crainte d'une rupture de charge, entre le véhicule individuel et les transports collectifs ou entre plusieurs transports collectifs.

D'autres avis soulignent le besoin de disposer d'une bonne interconnexion du TCSP avec les autres modalités de déplacement. Il ne doit pas être seulement un moyen de transport interne à la plateforme, mais ouvert à un territoire plus large. Ce souci de l'interconnexion est vrai pour le véhicule individuel (parkings), les transports collectifs, mais aussi pour les modes de déplacement doux.

Pour les participants, le TCSP ne doit pas être un frein à l'accessibilité du terminal. Les avis font état d'une vraie attente pour que l'interface entre le TCSP et les parkings ou les autres moyens de transport ne constitue pas une perte de temps ou une difficulté pour certains publics (PSH, PMR, familles, voyageurs avec bagages...).



« Oui, très favorable à améliorer le maillage de transport collectif dans un rayon de 15 km d'Orly. »

Certains avis, moins nombreux au regard de l'intérêt pour la thématique, attirent tout de même l'attention du Groupe ADP sur la nécessité de pratiquer une tarification raisonnable, voire une gratuité, pour en faire un outil attractif et à même de changer les usages.

Enfin, le tracé ne fait pas réellement l'objet de débat. À l'image de la localisation des parkings, on retrouve quelques avis demandant une meilleure liaison à l'est et à l'ouest de la plateforme, quand l'axe nord-sud historique semble privilégié.

- Questionnaires en ligne
- Coupons T libre réponse
- Cahier d'acteurs

- Discussions - Réunions publiques
- Mails & Internet
- Registres numérique et papier

La technologie privilégiée pour le TCSP

Il est également proposé au débat la question du choix de la technologie pour ce futur TCSP. Sans fermer la porte à d'autres solutions, le Groupe ADP évoque dans le dossier de concertation les options d'un tramway et celle d'un bus à haut niveau de service (BHNS).

Sur les 550 avis collectés à ce sujet, plus de 300 optent pour le choix d'un tramway, quand le bus recueille moins de 100 avis.



« Un bus électrique tel que ceux déjà présents ou bien à hydrogène de la même marque, par exemple... ; un tramway serait coûteux certes, mais permettrait de rendre cela accueillant et confortable, néanmoins un bus 18 m ou un bi-articulé électrique à haute fréquence seraient le plus favorables. »



Le souhait d'une prolongation d'Orlyval au sein de la plateforme

Par ailleurs, il est à noter que de nombreux participants ont spontanément proposé qu'Orlyval soit prolongé et constitue le futur TCSP interne à la plateforme aéroportuaire.



« *Métro léger type Orlyval.* »
« *Transport automatique léger type val.* »

Cette proposition, non évoquée dans le dossier de concertation présenté au public, ressort de manière significative, dans des proportions similaires au choix de la solution bus. Elle est évoquée la plupart du temps par la mention précise

d'« Orlyval », de « Val » ou celle de « métro automatique ». Il faut ajouter à cela quelques mentions complémentaires d'une solution « métro ».



« *La création d'un transport collectif en site propre (TCSP) pour desservir la plateforme: 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? »* »

On retrouve quelques mentions d'autres moyens de transport du type « navette électrique », ou encore « taxi ». Enfin, une cinquantaine de participants, favorables au TCSP, n'expriment pas de préférence ou disent ne pas être en mesure d'identifier la bonne solution technique.



« *Valorisation du transport public alentour. Cf. Orlyval... »* »

« *Comme à Roissy, le Val existe mais sans la qualité de connexion nécessaire, notamment avec les futures lignes de métro. En développant les correspondances, en le prolongeant et en le rendant gratuit, on devrait assurer les mêmes services qu'à Roissy.* »

« *Le Val, comme CDG.* »

« *Navette type CDGval, peut-être en prolongement d'Orlyval.* »

« *Bus électrique: les véhicules sont trop grands pour le réseau routier, souvent vides et polluants quand des petits bus électriques plus fréquents amélioreraient nettement les déplacements.* »



« *Chemin piéton sécurisé de Paray-Vieille-Poste à l'aéroport; piste cyclable sécurisée.* »

« *On ne va pas à l'aéroport à vélo quand on voyage.* »

« *Favoriser le développement des pistes cyclables et mettre en place un système de vélo libre-service pour les déplacements intraplateforme.* »

Les mobilités douces, une offre à développer pour les usagers

Les usagers de l'aéroport sont majoritairement en faveur d'une meilleure desserte dite en « modes doux », c'est-à-dire à pied ou à vélo, pour se déplacer.

Cela se traduit notamment par une demande de davantage de pistes cyclables, leur sécurisation et, plus généralement, par la promotion de ce mode de déplacement au sein de la plateforme aéroportuaire. Une part de ces avis expriment le souhait que la continuité des pistes soit assurée pour ne pas créer de ruptures sur les parcours, notamment entre le réseau du Groupe ADP et celui des communes riveraines, lui aussi en cours de développement dans plusieurs communes.

Un meilleur aménagement dédié aux piétons est aussi porté à l'attention du Groupe ADP. Le caractère trop routier de certaines artères est pointé par quelques participants, avec un souhait d'apaiser les parcours de mobilité.

Enfin, quelques participants évoquent la mise en place de services dédiés (stationnement, bornes de recharge vélo, service de location...), et d'autres n'identifient pas le développement des pistes cyclables comme une solution adaptée aux voyageurs, et donc aux déplacements avec des bagages.

FOCUS SUR LES ATELIERS PARTICIPATIFS

L'objectif des deux ateliers participatifs dédiés était d'identifier les services souhaités et de recueillir les retours d'expérience des participants pour favoriser les modes de déplacement alternatifs (transports collectifs, vélo, marche...) face au véhicule individuel, ainsi que de positionner les points d'amélioration ou les attentes sur une carte.

De nombreuses attentes ont été exprimées en lien avec les congestions routières, en particulier aux abords de la plateforme aéroportuaire. Une meilleure lisibilité des critères d'accès au contact du terminal, une meilleure qualité de service dans les parkings sont souhaitées, ainsi qu'une répartition et une localisation harmonieuses de ceux-ci. Les participants étaient vigilants sur cette question et ont souligné l'importance de garantir l'effet désaturant des parkings sur la circulation routière.

Le TCSP (transport collectif en site propre) est un aménagement vu comme nécessaire et est salué par les participants aux ateliers. Ils estiment majoritairement que cette création bénéficiera à tous et permettra de lutter contre les congestions

routières aux abords de l'aéroport. Mais son tracé et l'interconnexion aux parkings et autres moyens de transport sont des éléments essentiels à l'atteinte de son objectif.

Le devenir d'Orlyval, soutenu par les participants en attente de propositions de pérennisation, a été évoqué (voir partie 5.1 de ce document relatif au contexte du projet), ainsi que la question du tramway et des pistes cyclables.

Une attention particulière aux publics prioritaires est également attendue, en particulier pour les personnes en situation de handicap, les familles, les personnes âgées. Il est également souhaité que les riverains puissent se rendre à vélo sur le site aéroportuaire, ce qui nécessite une amélioration des réseaux cyclables et de leur connexion avec les réseaux voisins.

Enfin, la place qu'auront à l'avenir les taxis et les VTC a été évoquée, notamment pour que leurs contraintes et besoins spécifiques soient pris en compte dans le futur schéma des déplacements et stationnements au sein de la plateforme aéroportuaire.

Utilisation d'Orlyval pour le TCSP et prolongement de la ligne 14, deux souhaits importants sur lesquels le Groupe ADP a pris position

L'avenir d'Orlyval a fait l'objet de nombreuses contributions tout au long de cette concertation, avec une demande forte de la part des riverains et des parties prenantes pour réutiliser cette infrastructure au bénéfice des territoires. Cet enjeu d'accessibilité en transports collectifs publics s'est aussi traduit par le souhait souvent exprimé du prolongement de la ligne 14 à Morangis.

Orlyval est un métro automatique mis en service en 1991 et reliant la gare RER B d'Antony à l'aéroport de Paris-Orly. Depuis Antony, Orlyval dessert d'abord les halls 1,2,3 avant de repartir en sens inverse vers la première des deux demi-stations du hall 4 (la première étant réservée à la descente et la deuxième à la montée).

Avec l'arrivée de la ligne 14 à Orly, en juin 2024, et celle de la ligne 18, en 2027, le devenir d'Orlyval est questionné.

Les territoires d'influence de l'aéroport, la RATP, ainsi que bon nombre de riverains ont exprimé un souhait de réinvention de cette infrastructure. Plusieurs propositions ont plus particulièrement émergé dans le cadre de la concertation Paris-Orly 2035 à ce sujet :

- ◆ utilisation de l'infrastructure existante et ajout de gares pour favoriser la desserte

locale entre Antony et l'aéroport Paris-Orly (notamment à Wissous et à Rungis-La Fraternelle) ;

- ◆ prolongement de l'infrastructure existante pour une meilleure desserte rapide des zones d'emplois et des nouveaux parcs de stationnement prévus en entrée de plateforme, afin de remplir le rôle de TCSP interne à la plateforme envisagé dans le projet d'aménagement.

L'avenir d'Orlyval, dès lors qu'il n'appartient pas au Groupe ADP, relève de l'autorité organisatrice des mobilités, soit Île-de-France Mobilités. Conscient de l'intérêt de cette infrastructure, le Groupe ADP avait apporté son soutien aux collectivités pour demander par courrier, dès le 31 juillet 2023, le lancement rapide d'une étude sur l'avenir d'Orlyval et avait également – par l'intermédiaire de l'Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis (ADOR) dont il est membre – soutenu l'association de défense d'Orlyval depuis sa création en 2022.

Par retour de courrier, en juin 2024, Île-de-France Mobilités a confirmé sa volonté de débiter l'étude sur le devenir de l'infrastructure d'Orlyval d'ici la fin de l'année 2024.

Soucieux de garantir l'accessibilité de l'aéroport en transports collectifs et au vu de la forte demande exprimée par les riverains lors de cette concertation, le Groupe ADP a décidé d'ouvrir le champ des

études à la possibilité d'une réutilisation et d'un prolongement de l'infrastructure Orlyval en tant que TCSP interne à la plateforme, et contribuera activement à alimenter la réflexion sur le sujet. Il sera donc sollicité auprès d'IDFM l'analyse de cette option dans le cadre des études qui doivent être lancées avant la fin de l'année 2024 sur l'avenir d'Orlyval.

La question du prolongement de la ligne 14 à Morangis est également ressortie comme un axe important lors de la concertation. Ce prolongement aurait pour objectif de mieux connecter la commune à l'aéroport mais aussi d'obtenir une meilleure desserte vers Paris pour bénéficier des opportunités offertes par cette ligne. Le Groupe ADP a activement soutenu cette proposition auprès des acteurs concernés.

Les risques de nuisances associés à la création d'un pôle d'accueil parking prévu le long de la RN7

Le projet initial comportait la création d'un parking directement relié à la RN7 à proximité du carrefour des portes de l'Essonne, emplacement qui a recueilli l'avis défavorable de plusieurs contributeurs et collectivités.

Après examen, le Groupe ADP a modifié ce projet sur ce point, en supprimant la zone de stationnement prévue et en concentrant la capacité de dépose et de stationnement dans le pôle d'accueil sud-est, situé dans le secteur « Orlyparc ».

La définition de la gestion des flux au contact

La question de l'accès routier direct aux terminaux faisait l'objet d'un des ateliers et a suscité des commentaires parfois tranchés sur les critères et les modalités pratiques d'aiguillage entre les véhicules accédant au contact et ceux destinés au pôle en amont.

Ce sujet est au cœur des réflexions qui se poursuivent, en coordination étroite avec les professionnels (taxis, VTC, conducteurs de grande remise, etc.), à travers un travail de co-construction dont le premier groupe de travail sera proposé à l'automne 2024

L'amélioration des parcours pour les personnes en situation de handicap est une préoccupation majeure de chacun des projets. Par ailleurs, l'hospitalité offerte aux passagers dont les besoins nécessitent un accès facilité aux installations (familles, personnes âgées) est au cœur des réflexions du Groupe ADP. C'est pourquoi l'accès au contact des terminaux pour ces passagers sera pris en compte dans les études pour le projet Paris-Orly 2035.

En complément de notre feuille de route sur les enjeux d'hospitalité pour les personnes en situation de handicap, un comité consultatif des personnes en situation de handicap a été mis en place en 2023. Les réunions de ce comité consultatif sont l'occasion de partager de manière régulière sur les avancées de la feuille de route et de recueillir des suggestions d'amélioration.

Les solutions et les services offerts dans les nouveaux pôles d'accueil en amont de la plateforme

En réponse aux demandes exprimées pendant la concertation, le Groupe ADP étudie les services à implanter dans ou à proximité des pôles d'accueil en amont pour en faire une alternative attractive au stationnement au contact : enregistrement des bagages, informations aéroportuaires à destination des passagers, sanitaires, etc.

Ces éléments feront partie du partage annuel sur le projet proposé par le Groupe ADP dans les suites de la concertation.

La vigilance sur la question des congestions routières en lien avec les parcs de stationnement aux entrées de la plateforme et le sujet de l'accessibilité en transports collectifs pour les territoires riverains

L'engagement de réduire la congestion routière et de faciliter les transports aux abords de la plateforme, partagé par les collectivités, est au cœur du projet. En ce sens :

- ◆ la facilitation de l'accès en **transports collectifs** est un axe prioritaire du projet pour réduire l'utilisation du véhicule individuel par les particuliers et accentuer ainsi le report modal des passagers, des riverains, comme des salariés ;
- ◆ la création des pôles d'accueil va créer de nouvelles entrées routières en amont de l'aéroport et donc limiter les congestions qui naissent aux entrées actuelles, situées dans des zones exiguës et donc rapidement congestionnées ;

- ◆ ces nouvelles entrées seront raccordées directement aux voies rapides par des axes calibrés pour accueillir les pôles d'accueil ;
- ◆ la nouvelle gare routière d'Orly, qui vient d'être mise en service, offre ainsi, dès aujourd'hui, des opportunités de rabattement sur la ligne 14 sans commune mesure avec ce dont disposaient les communes avant 2024.

Au demeurant, des études de flux routiers précises seront réalisées au cours des prochains mois, notamment dans la perspective de l'autorisation environnementale requise pour ce projet, et permettront d'actualiser les projections sur ce volet.

La demande de régulation du stationnement illégal (« parkings sauvages ») sur les communes limitrophes à la plateforme

Créer une offre attractive en entrée de plateforme, bien reliée aux aérogares et aux transports collectifs, sera un contrepois efficace à la création de parkings illégaux en périphérie de l'aéroport.

Le Groupe ADP aura le souci de proposer des solutions de stationnement à des tarifs compétitifs afin de dissuader ces pratiques illégales.

En collaboration avec les collectivités territoriales, il a également initié des recours contentieux pour combattre cette prolifération et se tiendra toujours à leurs côtés pour combattre cette pratique génératrice de nuisances pour les riverains de la plateforme.

Le retour favorable sur le sujet des mobilités douces, à condition de garantir le maillage avec les territoires

La décarbonation des mobilités est un axe essentiel du projet Paris-Orly 2035 et celle-ci passe notamment par une plus grande utilisation des mobilités actives, marche et vélo.

Le Groupe ADP travaille étroitement avec les territoires riverains de l'aéroport et avec les associations vélos pour créer un maillage de pistes cyclables cohérent et efficace au travers du Plan vélo de l'aéroport. Un enjeu fort du Plan vélo est d'assurer une connexion forte et sécurisée avec les territoires environnants :

- ◆ **au nord-ouest**, le Groupe ADP collabore avec les conseils départementaux du Val-de-Marne et de l'Essonne (CD 94, CD 91) pour les études du barreau des Avernoises et de la piste cyclable associée, afin de s'assurer de la continuité entre les pistes cyclables existantes sur les communes de Rungis et de Wissous (D167A et sur la voie des Avernoises) et celles projetées le long du barreau et sur les emprises du Groupe ADP ;
- ◆ **au nord-est**, le Groupe ADP est en lien avec Île-de-France Mobilités dans le cadre de la préparation à l'arrivée du bus à haut niveau de service Sénia-Orly et de la piste cyclable associée, afin d'assurer la continuité cyclable entre l'avenue Charles-Tillon et les pistes cyclables existantes le long des avenues de l'Europe et de l'Union ;
- ◆ **au nord**, au niveau du carrefour du Cockpit, qui représente un point dur dans la continuité cyclable nord-sud, le Groupe ADP a lancé un projet de contournement afin d'assurer une continuité cyclable sécurisée depuis le nord. Avec une mise en service en juillet 2024, cette nouvelle

piste cyclable le long des rues Marcel-Albert et Maurice-Bellonte permet désormais de relier la piste cyclable de la RN7 avec l'avenue de l'Europe ;

- ◆ **au sud-ouest**, le Groupe ADP a participé aux études d'élaboration du Plan vélo de la ville de Chilly-Mazarin, et reste à la disposition de la commune pour travailler sur la continuité entre la future piste cyclable de la rue des Mares-Juliennes avec la piste cyclable existante du Groupe ADP de la rue du Berger à Wissous. Le Groupe ADP échange également avec les associations d'usagers en parallèle de la déviation de Paray-Vieille-Poste pour étudier des solutions alternatives de continuité cyclable au sud.

Un autre enjeu du Plan vélo du Groupe ADP est le développement du maillage interne pour que l'aéroport d'Orly ne soit pas un obstacle au réseau cyclable. Des projets structurants sont déjà lancés :

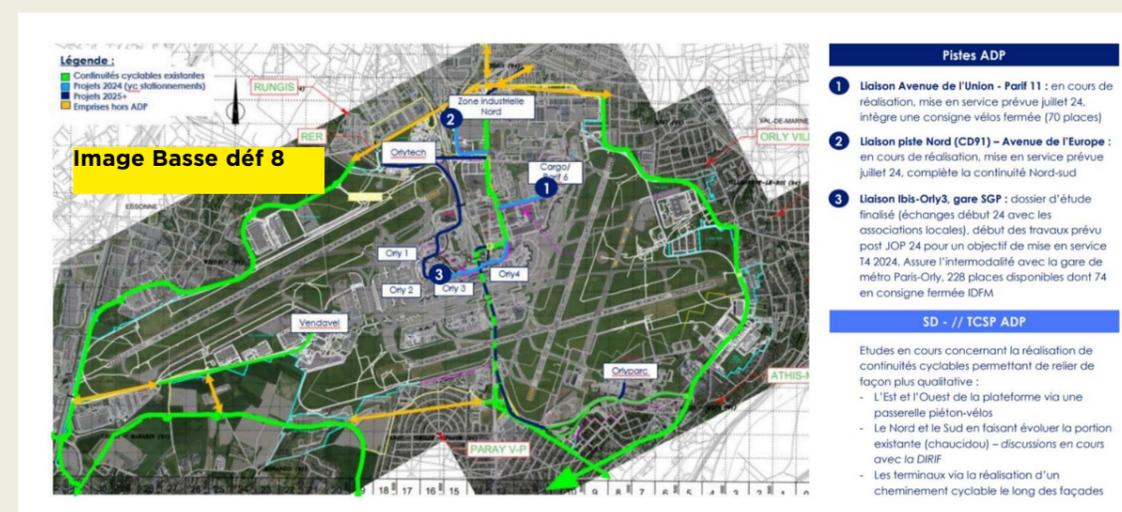
- ◆ **la continuité cyclable entre la gare du Grand Paris Express et les pistes cyclables internes existantes**, dont le tracé a été travaillé avec les associations locales d'usagers du vélo et pour laquelle les travaux débuteront à l'automne 2024 pour une mise en service projetée au premier semestre 2025. Cette réalisation permettra l'intermodalité avec la gare de la ligne 14, et proposera 228 places de stationnement vélo disponibles, dont 74 en consigne fermée et gérée par Île-de-France Mobilités ;
- ◆ **la liaison cyclable entre l'avenue de l'Union et le PARIF 11**, qui permettra d'alimenter finement la zone d'activité Cargo de l'aéroport et qui intègre une consigne vélo fermée, a également été finalisée en juillet 2024.

Par ailleurs, des études sont en cours par les équipes du Groupe ADP pour des projets à moyen terme de continuités cyclables permettant de relier de façon plus qualitative :

- ◆ l'est et l'ouest de la plateforme, via une passerelle dédiée piétons-vélos au-dessus de l'A106 entre Orlytech et la rue Marcel-Albert ;

- ◆ le nord et le sud, pour faire évoluer la portion existante en chaudière pour les circulations douces en parallèle de la RN7, pour laquelle des discussions ont été initiées avec la Direction des routes d'Île-de-France (DIRIF) ;
- ◆ les terminaux, via la réalisation d'un cheminement cyclable le long des façades.

ÉTATS D'AVANCEMENT : PISTES EN COURS D'ÉTUDE/RÉALISATION ET PROJÉTÉES



La demande de prolongement du TCSP vers Villeneuve-le-Roi

Les échanges menés pendant la concertation ont remonté la demande de prolongement du TCSP jusqu'à Villeneuve-le-Roi, pour améliorer la desserte de la riveraineté à l'est de la plateforme.

Le Groupe ADP n'étant pas l'autorité organisatrice des mobilités, il ne peut créer une desserte de transports collectifs directe vers Villeneuve-le-Roi, néanmoins, il s'engage à partager ce besoin avec IDFM.

Sur son emprise, le Groupe ADP étudiera la faisabilité technique d'une telle demande, qui comprendrait un prolongement de son TCSP, prévu aujourd'hui jusqu'au pôle de stationnement sud vers l'est. Pour autant, la ponctualité et la fluidité sont deux caractéristiques essentielles au bon fonctionnement de ce TCSP pour en garantir la qualité de service offerte aux passagers et salariés. Celles-ci seront donc des éléments à prendre en compte dans l'étude de faisabilité. Un retour sur la faisabilité de cette proposition sera partagé lors d'un point spécifique au deuxième semestre 2025.

AXE 2: DÉVELOPPER LES ÉNERGIES BAS CARBONE EN LIEN AVEC LES BESOINS DES TERRITOIRES ET FAVORISER LA BIODIVERSITÉ

Les avis reçus

Les 1086 avis reçus concernant le développement des énergies bas carbone et la promotion de la biodiversité ont mis en avant la nécessité de diversifier les sources d'énergie bas carbone de la plateforme aéroportuaire, notamment par une augmentation des capacités

de production d'énergie sur site. Les participants ont pu donner leur avis sur les différents modes de production et types d'énergies disponibles ou à l'étude à Paris-Orly et leurs attentes de partenariat. Les contributions se sont également concentrées sur le renforcement des initiatives de préservation de la biodiversité, en lien avec son écosystème territorial.

NOMBRE D'AVIS EXPRIMÉS SUR L'AXE 2 DU PROJET

THÉMATIQUE	NOMBRE D'AVIS
Général sur le développement des énergies bas carbone	457
Les modalités de production d'énergies bas carbone	384
Protection de l'environnement et biodiversité	119
Avis collectés lors des travaux en ateliers participatifs dédiés	126
Total avis sur l'axe 2	1086

Un soutien à la démarche de développement des énergies bas carbone

Les avis collectés laissent apparaître un réel soutien à la démarche de développement et de diversification de la production d'énergies bas carbone sur la plateforme aéroportuaire. Il était par exemple demandé comment Paris-Orly devrait couvrir ses besoins complémentaires d'approvisionnement par des énergies renouvelables (EnR). Environ 60 % des répondants ont estimé que les besoins devaient être couverts par une production sur site de l'énergie et 40 % par un mix de production sur site et d'achats extérieurs. Seul un participant a estimé que seuls les achats extérieurs devaient couvrir ce besoin. Au-delà de ce questionnaire, la très grande majorité des participants a fait part d'un avis favorable au développement de la production d'énergies renouvelables à Paris-Orly.

Les contributions évoquent notamment un souhait d'autonomie ou d'indépendance énergétique.

Si la part des avis défavorables est faible, on note tout de même quelques mentions de la nécessité de mettre en œuvre en priorité des mesures d'efficacité énergétique, dans une logique de réduction de la consommation d'énergie.

Une part bien plus faible des participants exprime un avis neutre sur ce développement, ou clairement son manque de compétence ou de légitimité pour donner un avis. Cette complexité, mais aussi le caractère systémique et les risques associés aux sujets énergétiques conduisent une vingtaine de participants à demander au Groupe ADP que soient menées des études complémentaires en fonction de l'avancement des projets.

Une attente de partenariats

Le caractère partenarial des sujets énergétiques a conduit le Groupe ADP à interroger les participants sur les besoins de la part de collectivités ou d'acteurs économiques limitrophes. Ceux qui ont connaissance ou estiment qu'il y a des besoins évoquent principalement les sujets suivants :

- ◆ le « chauffage urbain » via la géothermie ou la récupération de la chaleur fatale industrielle pour les bâtiments résidentiels, de services publics ou commerciaux ;
- ◆ un principe général de « mutualisation » de la production d'énergie ;
- ◆ la gestion des biodéchets par la méthanisation, en lien avec le MIN de Rungis et la RIVED ;
- ◆ un principe général de revente de l'énergie produite à Paris-Orly à des partenaires voisins ;
- ◆ l'identification des zones économiques, infrastructures ou sites ayant potentiellement un besoin en EnR ou produisant de l'énergie pouvant être disponible.



Les modalités de production d'énergies commentées

Les participants étaient invités à se prononcer sur les modes de production d'énergie bas carbone qu'ils estimaient les plus nécessaires et pertinents.

À ce titre, la **géothermie**, la récupération de la **chaleur fatale** (chaleur résiduelle issue de processus industriels pouvant être récupérée via un réseau de chaleur) ou le **photovoltaïque** recueillent un avis favorable quasi unanime.

En matière de **géothermie**, quelques avis estiment que son développement nécessite des études complémentaires, à mener en partenariat avec les collectivités

concernées, afin de mutualiser l'utilisation de la ressource et de ne pas aller au-delà de ce que la nappe phréatique est capable de fournir en chaleur.

Le renforcement de la production d'énergie **photovoltaïque** est souhaité par les participants, sous certaines conditions pour certains participants, notamment sa localisation.

« 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". »

« Des panneaux solaires peuvent s'installer sur les toits et des batteries de stockage trouveront leur place surtout avec des bornes de recharge pour véhicules électriques. Avoir une alternative en plus au cas où aussi. »

La récupération de la **chaleur fatale** est acceptée sans condition par l'ensemble des participants traitant de cette énergie, notamment du fait de la présence d'activités productrices de chaleur sur le territoire (industrie, datacenters...)

« Je vois encore des cheminées sur la CTFE (Centrale thermo frigo électrique). Pourquoi ne pas installer une pompe à chaleur ou des panneaux photovoltaïques ? »

Sans réellement recevoir d'avis défavorables, la **méthanisation** est moins souvent citée au titre des solutions privilégiées.

Les participants identifient aisément l'intérêt de cette solution en lien avec la RIVED le MIN de Rungis, et l'évocation du partenariat d'écologie industrielle signé entre le marché et Paris Orly lors de la réunion de clôture de la concertation n'a pas suscité d'inquiétudes particulières.

« D'autre part, je me réjouis de voir figurer dans le document le projet d'usine de méthanisation en cours d'étude avec la Rived et la Semmaris. »

En revanche, on constate des soutiens à ce mode de production d'énergie « conditionnés » à une bonne maîtrise des nuisances potentielles, notamment olfactives, ou des risques industriels. Sont attendues en conséquence la réalisation d'une étude d'impacts et une localisation qui limite au maximum les nuisances potentielles.

Enfin, cette énergie suscite de réelles attentes de partenariats, tant avec le MIN de Rungis qu'avec des collectivités territoriales (biodéchets de cantines, entretien d'espaces verts, etc.).

« Est-ce que nos communes vont être impactées par ces déchets ? »

Questionnaires en ligne



Discussions - Réunions publiques



Coupons T libre réponse



Mails & Internet



Cahier d'acteurs



Registres numérique et papier



La **station multi-énergies**, les bornes de recharge et les énergies dédiées aux mobilités proposées dans le cadre du projet n'ont recueilli que très peu d'avis. Ceux recueillis sont positifs ou demandent que ces services soient accessibles aux riverains et aux publics professionnels.



« La mise en service en 2025 d'une station multi-énergies au sud de l'aéroport, au niveau du site Vendavel, permettra un double usage, aéroport et territoires (« pistes et ville »), qui plus est avec la connexion prévue avec l'A6. Il conviendra de sonder les professionnels afin de répondre précisément à leurs besoins en énergie à impact environnemental réduit. »

L'hydrogène est quant à lui l'énergie la moins citée par les participants. Si ce sujet est globalement accepté, c'est aussi une énergie qui fait émerger des questions sur la réalité du besoin à l'avenir et quelques inquiétudes, principalement pour des questions de risques industriels. Encore au stade de la simple réservation foncière, la localisation du terrain fait débat et les participants attendent de disposer de plus d'informations sur ce volet du projet.



« Concernant l'étude d'implantation d'une usine de liquéfaction d'hydrogène, les CCI franciliennes soulignent l'anticipation de l'arrivée des avions à hydrogène. En ce sens, est approuvée la réserve d'une emprise foncière au sud-est de la plateforme pour y accueillir à terme un site de liquéfaction d'hydrogène (production sur ou hors site, stockage et distribution). »

« 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 reste éloignée à ce jour. »

« Les emprises réservées apparaissent sur la carte au sud de la plateforme aéroportuaire, sur le territoire d'Athis-Mons. Cette partie du projet de développement des énergies bas carbone ne fera pas partie des priorités du groupe ADP, qui étudie encore son opportunité. Si elle sera soumise à autorisation environnementale puis à enquête publique, la ville d'Athis-Mons tient d'ores et déjà à soulever les enjeux d'insertion paysagère, et la notion de risque pour les populations, d'une installation industrielle sur son territoire. »

Biodiversité

Les participants ont exprimé diverses attentes et préoccupations concernant la protection de l'environnement et la biodiversité, notamment sur la concrétisation des projets de renaturation et la création de corridors écologiques. Ils soulignent que ces initiatives, bien qu'importantes, nécessitent des précisions sur leur mise en œuvre et de mieux documenter les actions réalisées. Dépassant les limites de la plateforme aéroportuaire, le caractère partenarial de cette démarche de protection de la biodiversité est souligné par les collectivités territoriales, soucieuses d'approfondir ou d'engager une démarche conjointe avec le Groupe ADP.

Les demandes allant dans le sens de plus d'espaces dédiés à la protection de la biodiversité sont nombreuses (voir partie dédiée à l'axe 4 relative à la stratégie de programmation immobilière).

Une partie des acteurs apprécie les engagements pris par le Groupe ADP pour préserver les espaces et les corridors écologiques. Ils font part de leur souhait que ces efforts se poursuivent, notamment par des plantations ou la végétalisation de nouveaux espaces.



« L'accent est mis sur l'éco-responsabilité et le respect de l'environnement, sans pour autant que soit établi un programme qui puisse réellement y répondre. »



« Le projet Paris-Orly 2035 sanctuarise l'engagement de dédier un tiers des surfaces de l'emprise aéroportuaire à la biodiversité, et la création de partenariats avec les collectivités avoisinantes afin de favoriser les continuités écologiques. »



« Planter des arbres avec les écoles et les enfants - permaculture et jardin potager. »



« Bassin de purification d'eau. »

« Démolir les zones bétonnées qui ne sont plus utilisées et y implanter des ruches, des arbres, voire des nichoirs. Évacuer ou convertir les deux vieux avions vers AFI (Villeneuve-le-Roi) et démolir les vieilles dalles aéro. »

Les avis convergent sur l'importance d'une gestion écologique des sols et de la ressource en eau. La classification des espaces herbacés comme artificialisés de l'aéroport, bien que réglementaire, est parfois contestée et la thématique de l'imperméabilisation des sols est présente dans une partie des avis reçus.



« Zéro artificialisation nette, préserver les friches. »

Parmi les contributions, certaines mettent en avant la difficulté de concilier activité aéroportuaire et biodiversité du fait de l'impact des nuisances aériennes sur la biodiversité, quand d'autres reconnaissent les efforts accomplis en la matière.



« Si les termes biodiversité et plateforme aéroportuaire sont souvent considérés comme antinomiques, nous encourageons le projet de préservation de la biodiversité, de renaturation et surtout de valorisation d'une denrée qui pourrait devenir rare que sont les eaux pluviales. »



« Débétonner ce qui peut l'être, éteindre toutes les lumières la nuit, réduire l'amplitude horaire des vols (fin à 22h par exemple pour respecter le cycle nocturne des animaux). »

FOCUS SUR LES ATELIERS PARTICIPATIFS

Énergies bas carbone

Lors du premier atelier participatif, plusieurs projets liés aux énergies bas carbone ont été discutés avec un intérêt notable de la part des participants.

La méthanisation a suscité un grand intérêt, notamment sur la mutualisation des bio-déchets entre la plateforme Paris-Orly, le MIN de Rungis et la RIVED..

La géothermie a également attiré l'attention des participants, particulièrement auprès des communes riveraines. L'installation de nouveaux puits géothermiques à proximité des zones urbaines est jugée cruciale pour maximiser l'efficacité de ce système, au profit des infrastructures locales.

Concernant l'hydrogène, les participants ont exprimé leur questionnement, se demandant notamment s'il y aurait une utilisation potentielle d'hydrogène à base d'énergie fossile. L'utilisation de l'hydrogène pour des avions décarbonés est perçue comme complexe et lointaine, faisant de ce sujet le moins évoqué. Il est enfin abordé la question des risques industriels générés.

Biodiversité

La préservation et la promotion de la biodiversité ont également été au cœur des discussions du second atelier participatif.

De nombreuses idées concrètes ont émergé durant l'atelier. Pour exemple, il est possible de citer : l'exploitation du T9 et de la bande cyclable pour créer une continuité écologique, la végétalisation d'anciens parkings ou espaces en friche. La gestion partenariale de la faune présente sur le territoire a également été évoquée.

Il a été suggéré d'organiser une exposition itinérante pour sensibiliser les habitants à la biodiversité sur la base du travail accompli par le Groupe ADP, notamment en matière de connaissance du patrimoine faunistique et floristique local.

Ces ateliers participatifs ont permis de recueillir des retours précieux et des propositions concrètes pour intégrer des solutions durables et innovantes dans le projet Paris-Orly 2035, en lien avec les projets engagés sur les communes riveraines.

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

La baisse des émissions de gaz à effet de serre est sous-tendue par les ambitions d'amélioration de l'efficacité énergétique et de développement des énergies renouvelables.

Le besoin d'une cohérence territoriale des projets d'énergies bas carbone

L'atelier thématique dédié aux enjeux énergétiques et les cahiers d'acteurs ont fait émerger le besoin d'assurer une cohérence territoriale sur le recensement des besoins et des solutions proposées. L'EPT Grand-Orly Seine Bièvre (EPT12) porte cette cohérence territoriale à travers son schéma directeur des énergies, une étude en cours qui englobe l'ensemble des énergies à l'échelle du territoire.

Le Groupe ADP est partie prenante de cette étude et entend s'inscrire dans une démarche cohérente et partenariale de développement des énergies bas carbone à l'échelle du territoire et proposera à l'EPT12, au 3^e trimestre 2024, un point d'avancement sur cette étude.

La géothermie et les réseaux de chaleur, une opportunité pour les territoires

Le développement de cette énergie fait partie du schéma directeur des énergies afin de mener une réflexion commune sur les enjeux liés à son développement, notamment en matière d'usage raisonné de la nappe phréatique, dont les capacités ne sont pas illimitées.

Le développement de cette source d'énergie est une opportunité pour les territoires de distribuer une ressource de chaleur renouvelable aux immeubles, équipements à proximité du réseau de chaleur, réseau de

chaleur de quartier mitoyen (plateau/Noyer Renard...).

En complément, le Groupe ADP étudie avec attention les opportunités suivantes :

- ◆ dans la perspective du déploiement d'un réseau de chaleur urbain, les trois CCI franciliennes recommandent une coordination de l'ensemble des porteurs de projets industriels de fourniture de chaleur (ex : récupération de la chaleur fatale du projet de data center de Wissous). Le Groupe ADP prendra l'attache des CCI franciliennes et de l'EPT 12, à l'automne 2024, afin d'organiser, si nécessaire, une nouvelle cartographie des porteurs de projets « chaleur décarbonée » sur le territoire (via par exemple un appel à manifestation d'intérêt) et étudier en 2025 les synergies ;
- ◆ proposition de mise à disposition foncière de la RATP pour y développer la géothermie.

Les attentes en matière de méthanisation

En complément des manifestations d'intérêt exprimées dans les cahiers d'acteurs, l'étude sur la méthanisation (RIVED & Min de Rungis) a également été réalisée.

À la fin de la consultation, le Groupe ADP s'engage à contacter les acteurs qui ont manifesté leur intérêt pour approfondir le développement de projets en partenariat.

D'une part, une clarification des bénéfices apportés par le développement de la méthanisation sur le territoire est attendue. Les bénéfices sont multiples. Au-delà de l'intérêt de la production de gaz d'origine biologique et renouvelable, une unité de méthanisation offrant une solution de

traitement local des biodéchets (par exemple : déchets alimentaires de cantines, ou points de collecte particuliers), et son installation étant une réponse à la réglementation de tri à la source et valorisation applicable depuis le 1^{er} janvier 2024. De plus, le résidu de la méthanisation (digestat) présente des qualités agronomiques de fertilisation (dépendantes des déchets qui seront dégradés) : il pourra potentiellement être réutilisé sur les exploitations agricoles du territoire.

Concernant les points d'attention portant sur les nuisances olfactives, encadrées réglementairement par arrêtés ministériels sur les émissions d'odeurs, elles dépendent des quantités de stockage et types d'entrants. Plusieurs solutions seront étudiées par le Groupe ADP pour limiter les nuisances, en particulier sur l'étape de déconditionnement.

L'étude de faisabilité du projet de méthanisation a déjà identifié les enjeux suivants :

- ◆ les nuisances olfactives :
 - les arrêtés ministériels des 14 et 17 juin 2021 relatifs aux émissions d'odeur seront appliqués ;
 - plusieurs solutions concernant l'étape de déconditionnement (génératrice d'odeurs) seront étudiées par le Groupe ADP ;
- ◆ le processus de production de gaz : la réglementation ICPE en vigueur sera appliquée ;
- ◆ le risque de rejet de biogaz dans l'atmosphère : l'application de la réglementation permet de notablement limiter ce risque. Par exemple, les cuves de méthanisation comportent une double peau et un équipement soupape de type torchère permet de se prémunir contre la libération de biogaz dans l'atmosphère.

Des précautions seront également prises pour le stockage du digestat ;

- ◆ l'élimination du digestat pourrait avoir lieu sous deux formes : un digestat solide - composté à l'aide de déchets verts, et le compost normé pourrait être accessible aux riverains - et un digestat liquide - qui pourrait être épandu sur les prairies aéronautiques de l'aéroport Paris-Orly et/ou sur les exploitations agricoles intéressées.

Les impacts de la méthanisation sur le trafic routier et l'environnement feront partie des études réalisées et des procédures environnementales réglementaires inhérentes à ce projet.

L'insertion paysagère des projets, notamment de l'éventuel site de liquéfaction de l'hydrogène

En préambule, il est nécessaire de rappeler que les projets liés à la production d'hydrogène sur la plateforme ne seront qu'au stade d'études à l'horizon 2035. Par ailleurs, les projets de production d'énergie, comme tout projet d'aménagement porté par le Groupe ADP, devront respecter la politique environnementale du Groupe et les procédures environnementales réglementaires auxquelles les projets seront soumis (séquence ERC, séquence insertion paysagère, gestion des eaux, etc.).

Le Groupe ADP a fait de la limitation des pressions sur les écosystèmes un axe majeur de sa feuille de route environnementale. Le Groupe ADP a fixé comme objectif de préserver 30 % de surfaces pour la biodiversité à Paris-Orly. Par symétrie avec le travail réalisé pour définir des engagements climat et élaborer des trajectoires de décarbonation certifiées, le

Groupe ADP souhaite également inscrire sa stratégie pour la préservation de la nature dans un référentiel international tel que le Science Based Target for Nature (SBTn). Il s'agira pour le groupe de porter une vision ambitieuse pour la biodiversité, prospective accompagnée d'une trajectoire à 2050 et cohérente avec à la fois les exigences réglementaires, en particulier en matière de reporting, avec les limites planétaires, ainsi qu'avec sa stratégie, ses contraintes opérationnelles et son business model. L'étude de faisabilité quant à l'obtention d'une certification SBTn sera conduite en 2025.

La poursuite de l'effort de préservation de la biodiversité

Pour continuer à développer la biodiversité et à la protéger, la logique partenariale est essentielle, que ce soit sous la forme de mécénats de compétences ou de partage de données pour garantir la trame verte et bleue.

Cette coopération s'effectue également avec des associations et des experts pour mieux connaître les espèces présentes sur la plateforme. Plusieurs partenariats existent déjà sur la plateforme : avec la LPO, avec l'association AéroBiodiversité, qui décerne le label Aérobio de niveau 3 depuis 2021, avec le label Ecojardins remis pour la première fois à un aéroport avec Paris-Orly en 2021.

À travers sa Maison de l'environnement, le Groupe ADP s'emploie à partager la richesse de la plateforme auprès du grand public sous la forme de multiples actions dans l'année, ouvertes au grand public ou spécifiques à la demande de certaines communes.

Par ailleurs, en mai 2024 a eu lieu la première Journée de la biodiversité - dans le cadre des ateliers thématiques et hors les murs proposés dans le cadre de la concertation - mêlant ateliers de travail à destination

des professionnels et visites à destination du grand public.

Le Groupe ADP s'engage à pérenniser cette journée annuelle dédiée au partage sur les enjeux de la biodiversité sur la plateforme et à revenir vers les partenaires ayant manifesté leur intérêt pour le développement de nouveaux projets avec le Groupe ADP.

Afin de préserver les ressources de la plateforme, le Groupe ADP réalise une étude de pré-faisabilité permettant d'investiguer des solutions techniques favorisant la ré-infiltration des eaux pluviales sur l'emprise de la plateforme aéroportuaire.

Le Groupe ADP s'est en effet fixé un objectif de limitation du stress hydrique des nouveaux projets. Une réflexion est donc en cours afin de viser une recharge des nappes par un apport d'eau dans le sol au sein de la plateforme ainsi que la diminution des volumes d'eaux de pluie renvoyés vers l'Orge tout en veillant à bien identifier les risques associés à ces techniques, notamment en termes de contrôle de la qualité des eaux infiltrées. L'objectif est de permettre d'estimer les volumes potentiellement infiltrables et d'identifier des emprises (avant et après la STEP - Station de traitement) sur le périmètre de la plateforme, où pourraient être positionnées des zones de ré-infiltration des eaux de pluie. Les conclusions de cette étude de pré-faisabilité seront disponibles au cours du 4^e trimestre 2024 et partagées avec les acteurs concernés.

Cette première étape d'investigation des contraintes techniques et réglementaires permettra d'orienter les études ultérieures de faisabilité afin de proposer une réalisation opérationnelle, en accord avec les services de contrôle de l'administration de la police de l'eau.

AXE 3: AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE DE L'AÉROPORT

Les avis reçus

Les 850 avis reçus concernant l'amélioration de l'hospitalité et de la qualité de service de l'aéroport ont fait part de propositions pour faciliter le parcours dans le terminal et rendre l'expérience passagers plus agréable. Les participants se sont également

exprimés sur l'optimisation du parcours des personnes en situation de handicap, pour une plateforme aéroportuaire plus inclusive. Enfin, c'est dans le cadre de cet axe du projet que le public était interrogé sur la création d'une nouvelle jetée permettant l'accès direct aux postes avion sans prendre de bus.

NOMBRE D'AVIS EXPRIMÉS SUR L'AXE 3 DU PROJET

THÉMATIQUE	NOMBRE D'AVIS
Général sur la qualité de service et hospitalité	490
Infrastructures et installations	209
Général sur le handicap	71
Avis collectés lors des travaux en atelier participatif dédié	80
Total avis sur l'axe 3	850

L'expérience client au centre des attentes

Parmi les 490 premiers avis recueillis, une grande partie fait état d'une forte demande de réduction des temps de parcours ou d'attente ainsi que d'une plus grande fluidité des process aéroportuaires, à l'enregistrement, aux contrôles de sûreté et des passeports ou encore à la livraison des bagages. Le second item,

dans des proportions équivalentes, concerne la limitation des temps de parcours, au sein de la plateforme aéroportuaire, dans le terminal et vers les avions.

Toujours sur cette thématique, les participants ont exprimé une attente en matière d'amélioration de l'information aux passagers via la signalisation ou la sonorisation du terminal.

Sans opposer les deux, les participants font part à la fois d'une attente de services numériques ou automatiques efficaces sur un panel de services, et d'une présence sur site plus forte de personnels du Groupe ADP et des compagnies aériennes.

Il s'agit en fait pour les participants de disposer d'un choix de différentes modalités d'accompagnement adaptées à leurs besoins et situations.



« Moins d'attente aux frontières. Proposer l'enregistrement et la dépose automatique des bagages sans avoir à faire la queue. »

« 1 guichet par terminal + 1 guichet par type d'accès (dépose-minute, transports en commun). Système de prise de rdv... Personnel réellement formé. »

« Améliorer l'enregistrement automatique des bagages déposés par l'utilisateur. »

« Plus de plans globaux des terminaux (tableaux généraux) pour aider à se déplacer. »



« Réduire les temps d'enregistrement des bagages, retrouver le contact humain avec des personnes et non des bornes. »

« Augmenter le personnel à l'enregistrement. Mettre du personnel en salle d'attente en cas de souci lors des départs. »

« Plus d'indications informations, plans digitaux, des QR codes affichés pour fournir le plan de l'aéroport, un chatbot pour poser nos questions sur les vols, lieu de restauration, lieu de repos... Sinon, du personnel (plus) pour nous renseigner. »

« Pas de suggestions mais juste pour dire que je suis allée à Orly la semaine dernière et que j'ai été impressionnée par la courtoisie du personnel et la propreté des lieux! »

Une part importante des participants souhaite également plus de sièges et une diversification des commerces et services dans les terminaux. L'attente commerciale se reporte majoritairement sur la restauration, qui doit permettre de s'installer confortablement et qui devrait être mieux répartie au sein du terminal.

L'amélioration générale des services dans le terminal et la création d'espaces dédiés à des publics spécifiques comme les familles, les enfants et les personnes âgées sont également souhaitées. Les familles et la place des enfants sont particulièrement mentionnées dans les avis recensés, avec une forte demande d'espaces et d'équipements dédiés aux enfants.

On retrouve également des avis demandant une harmonisation des espaces et services entre les halls du terminal de Paris-Orly.

Les propositions en ce sens concernent la qualité de service entre les halls qui est parfois vue comme inégale. D'autres avis parlent plutôt de l'aspect esthétique ou signalétique, en demandant par exemple de travailler sur la lumière, des codes couleur ou sur les transitions entre les espaces du terminal.



« Plus de places assises et plus de restaurants. »

« Restaurant haut de gamme. »

« Des espaces enfant-famille et des couchettes. »

« Un lieu calme pour les familles avec enfants, zone allaitement/préparation biberons avec fontaine à eau froide et chaude, réchauffe-petits pots, des poubelles, des petits livres, un petit avion toboggan... »



« Les terminaux n'ont pas tous la même qualité de service... »

« Harmonie entre terminaux, passage entre Orly 3 et 4 de mauvaise qualité, accès passerelles (même au contact passerelles à Orly 3, il arrive de devoir prendre le bus!) »

Enfin, on retrouve d'autres typologies de demandes pour améliorer l'hospitalité de l'aéroport, avec, dans l'ordre décroissant :

- ◆ la création de zones de repos supplémentaires, comme des salles silencieuses ;
- ◆ l'amélioration de la propreté ;
- ◆ la gestion des incivilités et de la sécurité ;
- ◆ l'augmentation du nombre d'espaces de recharge pour les appareils électroniques ;
- ◆ un meilleur accès wi-fi.

La jetée d'embarquement, un aménagement structurant plébiscité

Les participants ont exprimé un large soutien au projet de la nouvelle jetée d'embarquement destinée à relier le terminal directement aux avions. Cette jetée permet de transformer des postes avion aujourd'hui positionnés au large (accessibles par bus) en postes avion au contact direct du terminal, sans création de poste supplémentaire. Sur 209 avis exprimés, plus de 160 sont favorables au projet de nouvelle jetée.



« Plus sécurisé pour tout le monde; Plus rapide que l'attente d'un bus, moins polluant, moins bruyant, moins stressant. »

« 5 à 10 minutes à pied est très acceptable, attention néanmoins aux personnes handicapées et fatiguées. »

« Permet d'attendre dans des conditions plus confortables que d'être debout tassé dans un bus, et de pouvoir travailler en attendant. »

« Le bus n'est pas fiable (retard, panne, manque de personnel, grève) et pas confortable (saturation). Une jetée permet de rejoindre à son rythme l'avion, et offre généralement une belle vue sur la plateforme. »



« Les CCI franciliennes soutiennent le principe de mise en œuvre de cet équipement en faveur, d'une part, de la qualité de services offerte aux voyageurs en cœur d'aérogare et, d'autre part, de la décarbonation des activités au sol. »

« L'EPT Grand-Orly Seine Bièvre 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. »



« Les participants reconnaissent que cette infrastructure permettra de fluidifier et de réduire les temps de parcours, sans rupture de charge et d'être plus conforme aux standards internationaux. Éliminer la rupture de charge entre le terminal et les avions est perçu comme une bonne façon de rendre l'accès plus aisé pour tous les publics, notamment pour les passagers en situation de handicap. Cette configuration est également perçue comme plus fiable, écologique, sécurisée et apaisée. »

Des avis pointent cependant un risque d'allongement du parcours de marche, significatif pour certaines personnes. Sont parfois évoquées des solutions de type tapis roulants pour faciliter le parcours.

Ainsi, seule une quarantaine de répondants souhaitent maintenir la solution bus pour rejoindre les avions, tout en améliorant ce service tant au niveau du parcours que de son accessibilité. Ces participants mettent en avant la nécessité de conserver des options de transport variées pour répondre aux besoins de tous les usagers (notamment familles et PSH) et la possibilité d'électrifier les bus.



« Meilleure gestion des personnes en situation de handicap. »

« Choix du bus, car: valise cabine, gestion de la famille. »

Une demande d'accompagnement et d'infrastructures adaptées pour les usagers en situation de handicap

Les personnes en situation de handicap (PSH) et les personnes à mobilité réduite (PMR) ont fait l'objet d'une attention particulière de la part des participants, exprimée à travers de nombreux avis lors de cette concertation.



« Accessibilité au handicap. Surtout y penser et ne pas oublier. »
« Meilleur accès à l'aéroport pour seniors et handicapés. »



« De gros progrès sont fait mais peut toujours faire mieux. »

« Il conviendra de tirer des enseignements des JOP pour l'accueil de tous les publics. »

Une demande d'équipements à destination des PSH

L'installation d'équipements pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite est une priorité. La création de la nouvelle jetée d'embarquement reliée au terminal par une passerelle piétonne est évoquée, mais les

nombreux équipements complémentaires présentés dans le projet sont également plébiscités, tels que des ascenseurs, des voiturettes électriques, des salles de change, des espaces de calme et de silence (« quiet rooms ») ou encore des espaces d'accueil dédiés.



« Plus d'ascenseurs. »

« Créer un terminal ou un accès extérieur dédié aux personnes en situation de handicap qui les amènerait directement aux avions sans passer par le terminal passagers normal. »

« Rampes accès, accès prioritaires. »



« Proportion (...) d'équipements particuliers (ascenseurs, salles de change, "quiet rooms", rafraîchissement des espaces d'accueil). »

Pour les participants, le renforcement de l'hospitalité pour les personnes en situation de handicap passe de manière essentielle par un accompagnement humain adapté et facilité.



« La commune 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. »



« Plus de personnel dédié à la réception des personnes en situation de handicap et les rediriger vers des solutions rapides/prioritaires afin qu'elles n'aient pas à faire la queue durant des heures. Possibilité pour les accompagnateurs de les emmener jusqu'aux terminaux. Élargir et approfondir les formations des salariés à la gestion de toutes les situations de handicap. Que cette formation soit récurrente pour tenir compte des évolutions. »

FOCUS SUR LES ATELIERS PARTICIPATIFS

L'objectif de cet atelier participatif était d'exprimer les attentes et les solutions concrètes proposées pour améliorer l'hospitalité et la qualité de service, avec un retour d'expérience des utilisateurs de l'aéroport Paris-Orly. Il était également proposé de définir les leviers d'action pour faciliter le parcours des personnes en situation de handicap (PSH), en imaginant les freins et solutions possibles sur un parcours laissé à la libre appréciation des participants, pour tout type de handicap. Les discussions ont mis en évidence plusieurs axes d'amélioration.

Les participants ont souligné la nécessité de réduire les temps d'attente à l'enregistrement, aux contrôles de sûreté et des passeports, et à la livraison des bagages. La fluidité des parcours intra-aéroportuaires, notamment entre les différents halls, est également jugée cruciale. La signalétique actuelle est parfois perçue comme stressante ou peu claire. Les participants ont proposé des solutions comme l'amélioration de la signalisation affichée, mais aussi le développement d'une application mobile dédiée pour guider les passagers. Les participants ont pu débattre du besoin de concilier un renforcement de la digitalisation de l'expérience client, tout en maintenant une

présence humaine rassurante et visible. La diversification des commerces et des services, y compris une meilleure offre de restauration et des espaces de jeux pour enfants (les plus souvent cités), a été largement demandée. Les attentes incluent, enfin, l'amélioration du confort des espaces d'attente.

Les discussions sur les mesures spécifiques pour les PSH ont mis en avant une demande récurrente d'augmentation de la présence et de la formation continue des personnels dédiés à l'accompagnement de ces passagers. Les participants ont souligné l'importance de disposer de plus d'ascenseurs, de rampes d'accès, de salles de change, et de « quiet rooms ». Il est également suggéré d'améliorer la signalisation des bornes d'appels situées sur les linéaires pour les PSH.

La création d'une application permettant aux PSH d'annoncer leur arrivée en amont pour éviter les temps d'attente a été proposée. De plus, il est recommandé d'intégrer des solutions de biométrie pour faciliter les contrôles de sûreté.

L'amélioration du parcours des PSH et PMR inclut des solutions pour éviter les escalators et préférer les rampes, et la possibilité pour les personnes en fauteuil roulant de conserver leur fauteuil jusqu'aux portes de l'avion et de le récupérer à l'arrivée.

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Le maintien d'un nombre équivalent de postes avions

Les postes au large transformés se trouvent sur la future emprise de la nouvelle jetée d'embarquement et des 6 postes au contact associés. Ainsi, ces postes au large sont définitivement supprimés.

La demande d'amélioration des conditions de parcours et d'attente des voyageurs

Le Groupe ADP améliore continuellement ses terminaux, comme en témoignent les améliorations apportées ces dernières années à Orly 4 (circuits internationaux), Orly 2C (salle d'embarquement), Orly 1 (salle d'embarquement 1A).

Néanmoins, une attention particulière est portée aux enjeux d'hospitalité sur les parcours dès aujourd'hui, en particulier autour de la qualité des parcours, des zones d'attente et des temps d'attente associés aux différents process.

Les éléments d'attention identifiés dans les contributions des participants seront progressivement pris en compte dans les projets prévus d'ici à 2035 : Orly 4 (rue Parisienne dans la salle d'embarquement), Orly 3 (désaturation du hall public), mise à l'étude d'améliorations à Orly 2 et agrandissement de la salle d'embarquement 1b.

Par ailleurs, l'information en temps réel et le site internet sont aussi des outils en évolution constante pour améliorer l'expérience passagers dans nos terminaux. Ainsi l'actualisation des temps d'attente en continu permet désormais aux passagers d'être informés de la durée de leur parcours.

Les attentes en terme d'hospitalité sur les typologies de clients nécessitant une attention particulière (PSH, familles, seniors)

Le Groupe ADP positionne l'accueil des personnes en situation de handicap au cœur de sa démarche d'hospitalité, avec l'ambition de faciliter leur parcours en améliorant l'accessibilité et l'offre de services et de devenir, ainsi, un véritable acteur de l'inclusion. Cette démarche qui répond à un enjeu sociétal majeur de besoin d'autonomie des PSH doit désormais positionner l'assistance comme un recours choisi lors du passage dans les installations parisiennes.

Les améliorations qui découlent de cette démarche bénéficient à tous les passagers en situation de handicap, qu'ils soient assistés ou autonomes.

Le Groupe ADP a déployé cette année un certain nombre d'actions de sa feuille de route accessibilité qui couvrent tous les types de handicap :

- ◆ une amélioration de

l'accessibilité du site internet ;

- ◆ des guides en « Facile à lire et à comprendre » (méthode FALC) présentant de façon simplifiée les parcours Départ, Arrivée et Correspondance ;
- ◆ des messages de bienvenue et d'information en langue des signes internationale (LSI) ;
- ◆ des « fauteuils à étreindre » pour réduire le stress des personnes ayant un trouble du spectre autistique.

Ces améliorations, tant sur les services que sur les aménagements, vont se poursuivre dans les années à venir avec par exemple, l'étude portant sur le déploiement de bandes de guidage avec balises sonores, et le suivi des formations proposées au personnel de la communauté aéroportuaire.

Pour accompagner cette démarche, il existe un comité consultatif des personnes en situation de handicap. Il est complété de groupes de travail dédiés afin de proposer une réponse adaptée de nos services et des aménagements selon les spécificités de chaque handicap. Le groupe ADP s'engage à pérenniser la démarche initialement fixée pour un an autour d'une comitologie qui est en cours de définition.

Cette attention portée à l'accueil des personnes demandant une attention spécifique va conduire le Groupe ADP à accentuer, dans les prochains mois, l'effort de conception des services offerts dans le cadre du projet Paris-Orly 2035, notamment au sein des pôles d'accueil parking : prise en charge des bagages, accessibilité du TCSP, services annexes. Cette réflexion portera aussi sur la

définition des critères d'accessibilité des véhicules au contact.



AXE 4: DÉVELOPPER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE TOURNÉE VERS LES TERRITOIRES



Les avis reçus

Ce sont 864 avis qui traitent de l'axe 4 du projet Paris-Orly 2035, relatif à la stratégie de développement d'une offre immobilière tournée vers les territoires. Parmi ces avis, les principales contributions traitent de la localisation des zones

ou encore des différents impacts de ses aménagements. Une proportion équivalente d'avis identifie les activités que les participants souhaitent ou ne souhaitent pas voir s'implanter dans ces zones. Enfin, la question des emplois générés par le volet immobilier du projet Paris-Orly 2035 est également mise en avant dans les avis.

NOMBRE D'AVIS EXPRIMÉS SUR L'AXE 4 DU PROJET

THÉMATIQUE	NOMBRE D'AVIS
Général sur la programmation immobilière Paris-Orly 2035 (principe, appréciation, localisation, aménagement, impacts...)	338
Activités et services attendus sur les zones de programmation	374
Impact sur l'offre d'emplois	22
Avis collectés lors des travaux en atelier participatif dédié	130
Total avis sur l'axe 4	864

Les réponses des participants au questionnaire sur l'axe 4 du projet

Les 338 avis recueillis sont majoritairement favorables à la stratégie de programmation immobilière proposée par le projet Paris-Orly 2035.

Environ 150 avis expriment un avis favorable à ce volet du projet ou à la localisation des zones de programmation.

Une cinquantaine d'avis complémentaires soulignent que cette stratégie est source d'attractivité pour le territoire et de diversification de l'offre immobilière.



« L'immobilier est indispensable au développement et à l'accompagnement des territoires. »

« Les zones sont bien réparties et ce sont des zones qui actuellement ne sont pas des mieux exploitées. »

« Bonne répartition des zones à proximité des communes. »



« Les CPME se réjouissent du projet de développement de projets immobiliers diversifiés pour répondre aux besoins industriels, tout en intégrant à proximité de la mixité économique. »

« Par ailleurs, les CCI franciliennes approuvent le recyclage foncier de certains parkings de surface à proximité de la gare multimodale, dans le secteur de Cœur d'Orly par exemple, vers des projets de développement immobilier économique diversifiés, voire de la renaturation en tant que besoin. »

Une stratégie à bâtir en cohérence avec les territoires

Les contributions mettent également en avant l'importance de développer une offre immobilière corrélée aux besoins des territoires environnants. Une vraie attente de mise en cohérence entre la stratégie du Groupe ADP et celle de ses partenaires est exprimée, dans le respect des dynamiques territoriales. À ce titre, les avis sont

favorables aux premières propositions présentées dans le projet, ou tout du moins soulignent le bien-fondé de la méthode de travail engagée par le Groupe ADP, qui permet une bonne coopération avec les collectivités avoisinantes .

« 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 permettront, nous en sommes sûrs, de construire des projets cohérents et partagés, visant à valoriser ce territoire à fort potentiel. (...) L'objectif pour Wissous est de s'assurer que les opérations qui voient le jour soient également au service de ses habitants et qu'elles contribuent à la valorisation de son territoire. »

« Dans son projet Paris-Orly 2035, le Groupe ADP s'engage à associer les acteurs du territoire dans la programmation des parcs d'activités de Paris-Orly en mettant l'accent sur la complémentarité avec l'offre du Sud francilien. L'objectif est de favoriser la création d'emplois et de renforcer le tissu économique local en encourageant l'implantation d'entreprises innovantes et porteuses de valeur ajoutée. Une programmation qui s'inscrit dans le dispositif Territoires d'industrie porté par l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et la communauté d'agglomération de Paris-Saclay. »

Une partie des participants franchement opposés au développement immobilier

A contrario, on comptabilise une centaine d'avis défavorables à la création de nouvelles zones de programmation immobilière. La majeure partie d'entre eux s'oppose par principe à tout projet de construction sur un territoire déjà vécu comme densément construit. Les participants évoquent la difficulté de porter d'un côté un message d'ambition environnementale et, de l'autre, de bâtir sur de nouveaux espaces. La question de l'« imperméabilisation » ou de l'« artificialisation » des sols est évoquée à une quinzaine de reprises par les participants. À cet effet, quelques contributions expriment le souhait que les projets immobiliers intègrent des mesures de compensation environnementale, telles que la désimperméabilisation et la revégétalisation d'autres espaces.

Enfin, des participants questionnent le Groupe ADP sur l'impact qu'aura localement le développement immobilier sur l'environnement, le trafic routier, le stationnement ou les transports collectifs. Ils redoutent plus généralement l'arrivée de nouveaux salariés et habitants sur un territoire qu'ils jugent déjà « saturé ».

« 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. »

« Nous attendons du Groupe ADP, grand consommateur d'espaces perméables, la poursuite de leur engagement en faveur de la transition écologique, notamment par la mise en œuvre systématique de compensation de revégétalisation; des informations plus précises sur les projets de reboisement, ainsi qu'une gestion plus ambitieuse des eaux pluviales. »

« Ces zones étant situées à proximité immédiate des lieux de vie des habitants de notre ville, la nature des activités susceptibles de s'implanter ne devra pas venir détériorer le cadre de vie des habitants de notre ville. »

« Inquiet, car déployer l'offre immobilière aura pour conséquence d'augmenter le trafic routier et la surpopulation du secteur. »

« Il y a trop d'immeubles, il est temps de faire des espaces vert. »

« Je suis farouchement contre toute implantation d'activités supplémentaires. Je demande à ce que les riverains via les communes soient informés régulièrement de l'évolution des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique tout au long du projet. »

Des sujets d'attention

Enfin, une faible proportion des avis collectés n'exprime pas de soutien ni d'opposition à la programmation immobilière, mais met en avant des attentes ou sujets d'attention. Ils attirent l'attention du Groupe ADP sur :

« (Implantation nécessaire) proche des transports. »

« Des bâtiments et architecture bas carbone; tout projet devrait être autonome en énergie et récupérer l'eau sanitaire et l'épurer + être d'une conception A++++ écologique avec accès et parkings mobilités douces. »

- ◆ la nécessité de connecter convenablement ces espaces en transports collectifs, routes, pistes cyclables ou stationnement pour une bonne accessibilité;
- ◆ le besoin d'information des riverains et communes riveraines sur l'avenir des terrains libres ou leur disponibilité pour des projets;
- ◆ la nécessité de concevoir les bâtiments ou l'aménagement de manière sobre, écologique, voire réversible.

« 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. La commune (Saint-Maur-des-Fossés) comprend donc l'objectif d'ADP de valoriser ces espaces et d'élaborer sa stratégie en concertation avec les villes environnantes et les acteurs socio-économiques, en vue d'une bonne intégration dans le bassin d'emploi. Pour autant, ce n'est qu'au moment de la concrétisation de ces projets que pourra être appréciée réellement la compatibilité des aménagements avec les enjeux environnementaux de réduction de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols et avec les enjeux sanitaires. »

« Je souhaite davantage de précisions sur jusqu'où va s'étendre l'offre immobilière. »

Les activités attendues sur les aires de programmation immobilière

Les participants étaient invités à s'exprimer sur les activités qu'ils souhaitent voir développer sur les zones de programmation immobilière. Dans l'ordre décroissant des mentions favorables, voici un panorama des activités ayant été citées en réponse à la question dédiée du questionnaire en ligne ou par mention via les autres modalités de concertation.

Les deux activités les plus citées comptent une quarantaine de citations chacune.

Les **activités économiques ou services visant la décarbonation** recueillent le plus d'attentes, en cohérence avec la démarche de transition environnementale engagée par le Groupe ADP. On retrouve par exemple dans cette catégorie le secteur des énergies renouvelables.

Les participants demandent dans les mêmes proportions de développer des **bâtiments hybrides, mixant tertiaire et plateaux techniques d'activités (bâtiments dits « techtaires »)**.

Trois types d'implantation recueillent entre 20 et 30 avis.

L'offre de **commerces** est un besoin non négligeable du projet pour les répondants. Ces derniers sont favorables au développement de ce secteur et soulignent que l'intégration de commerces diversifiés permettra de répondre aux besoins quotidiens des résidents et des salariés de la zone. La **formation professionnelle et l'enseignement** sont plébiscités de longue date sur le territoire, en lien avec les activités et métiers existant sur la plateforme. Les zones de développement immobilier sont perçues comme une opportunité de développer cette activité.

« Au même titre que le territoire, la ville souhaite que puisse être créée un nouveau lieu de formation autour de l'industrie, des métiers techniques sur la plateforme. La programmation économique de ces sites devra également intégrer les besoins des entreprises présentes sur le Sénia qui doivent faire l'objet de mutations, notamment en lien avec le projet de reconversion du secteur nord de la zone Sénia. »

« Filière (de la R&D jusqu'au déploiement et la formation) d'énergie et de systèmes décarbonés pour l'aviation, avec bancs de test sur place. »

« Activités de décarbonation (production d'hydrogène, réparation de panneaux photovoltaïques, etc. »

« Campus des métiers de l'aéronautique / l'aéroportuaire »



« Nous avons des projets industriels, aujourd'hui, qui ne demandent qu'à s'implanter. L'attractivité du territoire est encouragée par l'arrivée des transports collectifs (L14, L18, T7...), y compris à l'international. Aujourd'hui, les projets industriels sont là. Nous en recevons tous les jours. Mais ils ne trouvent pas forcément le foncier adapté. Pour cela nous devons avoir la capacité de produire, de sanctuariser du foncier, de réserver du foncier industriel, qui a été perdu au fil des années pour d'autres vocations, et de réserver ce foncier à cette activité et construire des locaux d'activités qui sont adaptés à ces entreprises. »

Dans des proportions similaires, les participants estiment que le foncier identifié devrait pouvoir accueillir des **campus industriels sur de grandes parcelles**, dans une optique de réindustrialisation du territoire. Les avis pointent régulièrement un manque de foncier disponible sur le territoire.

Sur une dizaine d'avis, on retrouve ensuite les activités **logistiques**, nécessaires

à l'activité économique du territoire. Les participants estiment tout de même important de travailler à leur emplacement optimal pour limiter les impacts de cette activité. S'exprime aussi une volonté de voir s'y développer **l'économie sociale et solidaire et l'hôtellerie - restauration**. Cette dernière est à la fois plébiscitée pour répondre aux besoins des salariés et riverains de la plateforme, mais aussi en lien avec le pôle économique du MIN de Rungis, l'un des grands marqueurs du territoire.



« Arrêtez d'envahir avec vos entrepôts le peu de zones vertes qui subsistent encore. »

Toujours dans ces proportions, les participants expriment un besoin **d'espaces verts** et de maintenir un taux **d'espaces libres à la parcelle** significatif, au bénéfice de la détente, de la promenade, mais aussi de renforcer ou créer des continuités écologiques pour la biodiversité.



« Hôtellerie pour les familles et voyageurs, sous-traitants de l'aéronautique, etc. »



« Les acteurs économiques attirent l'attention sur des enjeux du projet d'aménagement : envisager le développement de l'offre hôtelière du hub en lien avec les polarités voisines (Icade, future Cité de la gastronomie, etc.) pour toutes les clientèles (touristiques et d'affaires). »



Enfin, une demande de **logement et d'hébergement** apparaît, parfois pour demander la création de nouveaux logements ou, au contraire, pour souligner un refus de voir se construire des logements dans une zone aéroportuaire.

« Personnels travaillant à, ou avec l'aéroport doivent être prioritaires sur les logements proches d'Orly. »

Dans des proportions plus faibles, on retrouve enfin les propositions d'activités suivantes :

- ◆ lieux culturels et de loisirs (musées, spectacles, parcs à thème, cinémas...);
- ◆ autres tertiaires;
- ◆ incubateurs et locaux d'entreprises;
- ◆ services au public (services publics, crèches, écoles...);
- ◆ hôtels industriels sur les parcelles de plus petites tailles;
- ◆ autres industries;
- ◆ recherche et développement.



« Cette nouvelle offre d'activités va générer des besoins supplémentaires pour la population résidente du territoire ou itinérante de l'aéroport. Comme proposé à Madame la Directrice de l'Aéroport, il serait pertinent d'envisager qu'ADP initie des actions visant à une intégration globale dans le tissu territorial avec des infrastructures telles que cinémas, complexes sportifs, espaces verts aménagés pour le loisir, accessible aux habitants, aux salariés et aux voyageurs. »

« Essonne Développement s'inscrit dans la perspective de renforcer l'accueil de start-up sur la plateforme. Pour cela, celle-ci bénéficiera progressivement d'une amélioration des réseaux de transport qui constitue un atout décisif pour l'accès aux talents qui sont essentiels pour les entreprises innovantes. »



Atelier Immobilier, Maison de l'environnement Paris-Orly à Athis-Mons, le 4 avril 2024.

L'emploi, une thématique évoquée par une faible part des participants

Dans le cadre du projet Paris-Orly 2035, les participants reconnaissent que le Groupe ADP porte une ambition forte pour le territoire avec un impact positif sur l'emploi. La majorité des avis relatifs à cette question est positif sur le projet ou anticipe un impact positif.

En lien avec la proposition d'implanter de la formation professionnelle sur site, les participants demandent ici de manière générale un accompagnement vers l'emploi, notamment via la formation, et une accessibilité géographique des lieux de travail, pour faire bénéficier en premier lieu les populations riveraines des emplois créés par le développement de l'activité aéroportuaire.

De manière très marginale, des participants questionnent la réalité des créations d'emplois et l'évolution des effectifs salariés sur la plateforme.



« Création de l'emploi avec l'arrivée de nouvelles lignes de transport. Rendre la zone plus attractive. »

« Nous saluons l'engagement en faveur de la création de zones d'activités pour les PME/PMI, qui renforcera l'offre d'emploi sur notre territoire. »

« Les enjeux socio-économiques: la commune prend acte de ces prévisions dont la réalisation contribuera au dynamisme économique du territoire (dans la mesure où les projets auront été co-élaborés avec tous les acteurs concernés. »

« Les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne appellent à protéger les emplois qualifiés présents sur site, en travaillant avec les salariés et les acteurs du territoire à un plan de développement dédié à Orly, en soulignant les intérêts économiques et sociaux des deux départements, ainsi que le prolongement de la ligne 14 du métro et celui, à venir, de la ligne 18. »

FOCUS SUR LES ATELIERS PARTICIPATIFS

L'objectif des deux ateliers participatifs était d'identifier les programmes attractifs à développer pour la plateforme, en complémentarité avec les attentes des territoires concernant la programmation immobilière. Il s'agissait également de déterminer les services et usages souhaités pour créer des lieux de vie attractifs pour les usagers (riverains, salariés, passagers...), tout en assurant la perméabilité et les continuités avec les zones environnantes.

Cet axe a largement rassemblé les thématiques de développement autour de l'agroalimentaire, la santé, la culture, et la formation, ainsi que l'enseignement. Il est également demandé de renforcer les continuités écologiques et d'améliorer la qualité des espaces partagés pour préserver la nature sur la plateforme, tout

en construisant de manière durable aux abords de celle-ci. Plusieurs demandes de services ont émergé, notamment pour la restauration, le sport, la culture, et des crèches. L'idée de créer différents quartiers sur la plateforme, avec des vocations culturelles et de loisirs (comme des cinémas), a également été exprimée.

Un dialogue ouvert et constructif est attendu entre les différents acteurs du territoire pour définir une vision partagée de l'avenir du territoire sud-francilien.

La concertation est jugée nécessaire pour garantir la compatibilité des aménagements avec les enjeux environnementaux, économiques et sociaux, et pour assurer une cohérence dans le développement des projets immobiliers et des infrastructures.

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Proposer un développement immobilier qui soit exemplaire « notamment sur le plan environnemental et sociétal »

Le Groupe ADP souhaite un développement immobilier exemplaire sur le plan environnemental et sociétal.

Cela inclut le déploiement d'une stratégie bas carbone et de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) sur l'ensemble du patrimoine immobilier au travers notamment d'une labellisation Biodiversity, certifiant les projets immobiliers intégrant la biodiversité.

Le Groupe ADP accompagnera également ses locataires dans leurs démarches environnementales, notamment par la distribution d'un livret d'accueil environnemental de sensibilisation active à ces sujets.

L'alliance environnementale constituée par l'aéroport et ses partenaires démontre la volonté réelle et concrète d'une stratégie qui implique l'ensemble des acteurs présents sur la plateforme.

Le développement d'un pôle industriel et productif répondant aux besoins des entreprises, de l'innovation et aux attentes des territoires

Le développement d'un pôle industriel et productif répondant aux besoins des entreprises, de l'innovation et aux attentes des territoires est une priorité.

Le Groupe ADP inscrira à ce titre le projet « Grand Cœur d'Orly » comme site clés en main « France 2030 », avec le soutien de Grand-Orly Seine Bièvre dans le cadre du programme « Territoires d'industrie ».

Cette inscription permet de consolider la démarche de programmation prospective autour de « sites productifs évolutifs » qui accompagneront la croissance des activités économiques sur le site aéroportuaire.

L'ambition de créer un nouvel écosystème de formation, associant les acteurs de la communauté aéroportuaire, les filières de développement et les territoires

En réponse aux attentes formulées pour une meilleure accessibilité des emplois de la plateforme, Paris-Orly a l'ambition de créer un nouvel écosystème de formation associant les acteurs de la communauté aéroportuaire, les filières de développement et les territoires. Une des premières propositions en ce sens est l'accueil d'un centre de formation professionnelle des métiers de l'aérien, de l'aéronautique et de l'aéroport. Des rencontres avec des partenaires tels que l'Association pour la formation aux métiers de l'aérien (AFMAE), la Faculté des métiers Essonne (FDME) et la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) sont en cours pour concrétiser cette initiative.

Proposer une offre de services élargie en synergie avec les offres des territoires

Concernant les zones de programmation immobilière, reliées à leur riveraineté, le Groupe ADP s'engage à proposer une offre de services élargie, en synergie avec les offres déjà présentes sur les territoires et adaptées aux besoins. La poursuite du programme d'hospitalité hors aéroport a déjà donné lieu à de premières réalisations telles que des aménagements sportifs, des espaces de détente, de restauration et des espaces verts.

En complément de l'offre locale existante, nous prévoyons l'implantation de services spécifiques tels que ceux liés à la santé et à la culture, différenciés par quartiers pour s'adapter aux besoins et attentes.

Modalités de suivi des engagements

Un événement annuel présentant toutes les démarches initiées sera organisé pour continuer à nourrir la réflexion avec les collectivités et les différentes parties prenantes pertinentes.





6

LES SUITES DE
LA CONCERTATION



LA POURSUITE DU DIALOGUE AVEC LE TERRITOIRE

La concertation sur le projet Paris-Orly 2035 a permis de recueillir de nombreuses contributions et de rencontrer une grande diversité de publics, parfois pour la première fois. La prise en compte des préoccupations et suggestions exprimées se traduit d'ores et déjà par des modifications du projet initial ou encore des études complémentaires à mener.

La poursuite du dialogue territorial

L'aéroport Paris-Orly est fier du dialogue mis en place avec son territoire d'appartenance. La concertation préalable pour le projet Paris-Orly 2035 a renforcé encore ce dialogue continu avec les parties prenantes locales. Le Groupe ADP s'engage à maintenir et à approfondir ces échanges pour s'assurer que le projet évolue en accord avec les attentes et les besoins des collectivités et des habitants concernés, tout comme avec les salariés, clients, associations, partenaires, professionnels, compagnies et tous ceux qui font vivre la plateforme aéroportuaire.

Le dialogue territorial se poursuivra dans le cadre des dispositifs existants tels que les commissions consultatives de l'environnement (CCE) et les commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR), la Maison de l'environnement de Paris-Orly à Athis-Mons ou encore le site www.entrevoisins.org. Ces commissions, instances et lieux d'échanges sont des lieux de travail, d'écoute et d'information essentiels.

Pour que le dialogue sur le projet Paris-Orly 2035 continue, l'organisation d'un événement annuel a été actée, afin de présenter toutes les démarches initiées et continuer à nourrir la réflexion avec les collectivités et les différentes parties prenantes pertinentes. Ce rendez-vous permettra de faire un point d'étape sur les axes du projet, de vous donner la parole et d'assurer un suivi transparent des engagements pris.

Par ailleurs, le site internet dédié au projet parisorly2035.groupe-adp.com sera pérennisé pour offrir une plateforme d'information et de suivi ouvert à tous. Ce site permettra de diffuser le présent bilan de concertation, ainsi que les documents et informations relatifs aux prochaines étapes du projet.

La poursuite du dialogue territorial est un engagement ferme du Groupe ADP pour garantir que le projet Paris-Orly 2035 se déploie de manière harmonieuse, en adéquation avec les attentes et les besoins des territoires concernés.

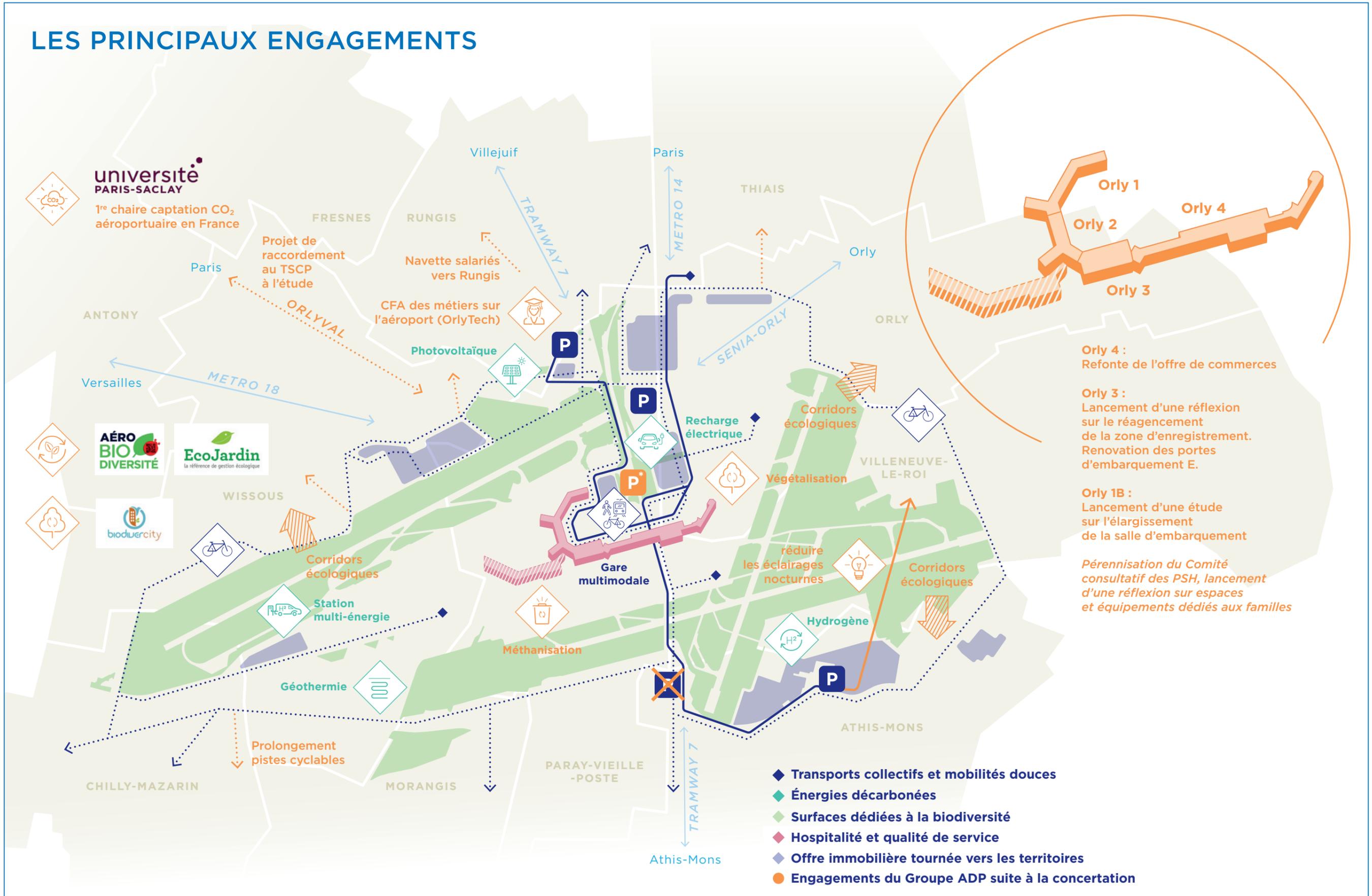
Le tableau suivant reprend les engagements issus de la concertation, ainsi que leurs dates de rendu associées, permettant de partager les suites de la concertation.

LES PROCHAINES ÉTAPES DES ENGAGEMENTS PRIS

Le tableau suivant reprend les engagements issus de la concertation, ainsi que les échéances qui leur sont associées, permettant de partager les suites de la concertation.

AXE	ENGAGEMENT	CALENDRIER	
		2024	2025
TRANSVERSE	Rendez-vous annuel Paris Orly 2035 avec le public: point d'étape sur les différents axes du projet	Automne 2025	
	Pérennisation du site internet	Acté	
	Achèvement des premières études techniques en 2025 afin de lancer l'instruction de la première procédure environnementale assortie d'une enquête publique.	2025	
	Compensation des émissions carbone liées à l'aménagement de la plateforme portée dans le projet		
	Lancement de l'étude sur le partenariat écologie industrielle avec le MIN de Rungis	Septembre 2024	
ACCÈS	Lancement de l'étude IDFM sur la réutilisation d'Orlyval, dont ADP est partie prenante	Fin 2024	
	Évolution du projet / Suppression du parking N7	Acté	
	Groupe de travail avec les professionnels sur l'accès aux terminaux	3 ^e trimestre 2024	
	Retour sur l'étude de faisabilité du prolongement du TCSP à l'est	2025	
ÉNERGIE	Présentation de l'avancement des projets et études menés par les équipes du Groupe ADP pour des projets à moyen terme de continuités cyclables	3 ^e trimestre 2025 (semaine de la mobilité)	
	Prolonger les échanges avec l'EPT12 portant sur le schéma directeur énergie territorial, de sorte à assurer la bonne complémentarité des différents projets énergétiques prévus (sur et hors de la plateforme), en regard des besoins énergétiques du territoire	Fil de l'eau	
	Contacteur l'ensemble des partenaires ayant manifesté leur intérêt pour le développement d'un projet ENR avec le Groupe ADP	4 ^e trimestre 2024	
	Partenariat avec la Fondation Saclay pour mettre en place la première chaire captation CO₂ en contexte aéroportuaire en France*	4 ^e trimestre 2024	
	Poursuite des études sur le projet de méthanisation avec la RIVED et le MIN de Rungis dans le prolongement de l'étude de pré-faisabilité	4 ^e trimestre 2024	
BIODIVERSITÉ	Restitution étude zéro imperméabilisation nette portant sur le potentiel de réinfiltration des eaux pluviales sur la plateforme dans le cadre de la stratégie ZIN	1 ^{er} trimestre 2025	
	Pérennisation de la journée annuelle de la biodiversité: partage d'ateliers scientifiques, échanges autour de la biodiversité et visites de la plateforme. À destination du grand public et des professionnels	Mai 2025	
	Contacteur l'ensemble des partenaires ayant manifesté leur intérêt pour le développement d'un projet Biodiversité	4 ^e trimestre 2024	
	Renouvellement des labels Aérobio et Écojardin	Automne 24	
	S'engager à réduire les éclairages nocturnes, notamment en déployant un éclairage intelligent des postes avion (formulation en cours de calage / J. Laufferon)		
HOSPITALITÉ	Refonte de l'offre de commerces d'Orly 4	2024-2026	
	Lancement d'une réflexion sur le réagencement de la zone d'enregistrement d'Orly 3	Octobre 2024	
	Rénovation des portes d'embarquement E d'Orly 3	Fin 2025	
	Lancement d'une étude sur l'élargissement de la salle d'embarquement d'Orly 1B	Octobre 2024	
	Pérennisation du comité consultatif des PSH	1 à 2 fois / an en 2025	
IMMOBILIER	Lancement d'une réflexion sur les espaces et équipements dédiés aux familles	Octobre 2024	
	Inscription de « Grand Cœur d'Orly » comme site clés en main « France 2030 », avec le soutien de Grand-Orly Seine Bièvre dans le cadre du programme « Territoires d'industrie »	4 ^e trimestre 2024	
	Inauguration d'un centre de formation professionnelle des métiers sur l'aéroport	4 ^e trimestre 2025	
	Accompagnement des clients-locataires-occupants dans les démarches (livret d'accueil environnemental)	2 ^e trimestre 2025	
	Organisation d'un rendez-vous annuel portant sur l'offre immobilière et le développement des projets	Octobre novembre 25	
	Déploiement d'une stratégie bas carbone et RSE sur l'ensemble de notre patrimoine immobilier	2 ^e trimestre 2025	
Labellisation Biodiversity	4 ^e trimestre 2025		
Développement du programme « hospitalité hors les murs » à travers la végétalisation d'espaces autour de Cœur d'Orly et grâce à l'installation d'équipements	4 ^e trimestre 2025		

LES PRINCIPAUX ENGAGEMENTS



Orly 4 :
Refonte de l'offre de commerces

Orly 3 :
Lancement d'une réflexion sur le réagencement de la zone d'enregistrement. Renovation des portes d'embarquement E.

Orly 1B :
Lancement d'une étude sur l'élargissement de la salle d'embarquement

Pérennisation du Comité consultatif des PSH, lancement d'une réflexion sur espaces et équipements dédiés aux familles

- ◆ Transports collectifs et mobilités douces
- ◆ Énergies décarbonées
- ◆ Surfaces dédiées à la biodiversité
- ◆ Hospitality et qualité de service
- ◆ Offre immobilière tournée vers les territoires
- Engagements du Groupe ADP suite à la concertation