GRAND ORLY SEINE BIÈVRE

ÉTABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL
Bâtiment Askia
11 rue Henri Farman
BP748
94398 Orly aérogare cedex

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

Orly, le 12 février 2019

19 FEV. 2019

Monsieur Patrick OLLIER
Métropole du Grand Paris
15 avenue Pierre Mendès-France
75013 PARIS

Nos réf. : 2019-02-12 – PTER / JB / HM - D1900342
Affaire suivie par :
juliette.bourdarias@grandorlyseinebievre.fr

Objet : Contribution relative aux enjeux aéroprtuaires

Monsieur le Président, Cher Patrick,

La question des aéroports d'Ile de France est déterminante pour l'attractivité à l'international de notre pays, de la Métropole, et également pour les territoires qui les accueillent.
Le contexte d'essor du nombre de passagers, ainsi que les enjeux en termes d'articulation globale de la politique de transports à l'échelle nationale induisent le besoin d'une vision stratégique.

L'ancrage local des aéroports constitue également un sujet en termes d'acceptabilité pour les habitants et les villes concernées, les rendant légitimes à s'exprimer sur ces sujets stratégiques.

Dans ce contexte, nous souhaitons contribuer à l'élaboration du SCOT Métropolitain en apportant notre vision et nos attentes sur les enjeux aéroportuaires et concernant l'aéroport d'Orly plus particulièrement.

Aussi, nous vous prions de trouver ci-jointe, en complément de la contribution transmise par notre Etablissement, une annexe spécifique à ce sujet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, nos sincères salutations.

Pour le Président, par délégation

La Vice-Présidente
en charge de la transition énergétique, de la gestion et valorisation des déchets et des enjeux aéroportuaires

Stéphanie Daumin

Pour le Président, par délégation

Le Vice-Président
en charge du PLUi, de l'aménagement et du projet de territoire

Romain Marchand

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS
ÉLABORATION DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES MÉTROPOLITAIN
ANNEXE À LA CONTRIBUTION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL GRAND ORLY SEINE BIÈVRE RELATIVE AUX ENJEUX AEROPORTUAIRES

1/ LES AEROPORTS, ENTRÉES DE LA MÉTROPOLE SUR LA FRANCE ET LE MONDE

Les aéroports franciliens sont stratégiques pour le rayonnement de la Métropole à l'international dans un contexte de plus en plus concurrentiel.
Facteurs d'ouverture sur le monde et d'attractivité à l'international, ils doivent de par leur nature être parties prenantes du projet métropolitain en partenariat avec l'ensemble des territoires concernés.
Cette vision du système aéroportuaire francilien ne peut se concevoir sans une articulation avec le fonctionnement aéroportuaire national dont l'organisation et la stratégie doivent être structurées par l'Etat au service d'une stratégie rééquilibrée entre les différents enjeux de transports.

1.1/ Anticiper les évolutions du système aéroportuaire francilien en lien avec la politique aéroportuaire nationale

Les analyses prospectives font état d'une forte croissance du transport aérien. A l'échelle de la planète, le nombre de passagers doit doubler d'ici 2036 avec 7,8 milliards de voyageurs contre 4 actuellement (source IATA), et ce dans un contexte fortement concurrentiel pour les aéroports comme pour les compagnies aériennes.
En Ile de France, le trafic progresse et les travaux de modernisation et d'extension des installations se poursuivent, induisant une augmentation significative des capacités d'accueil des aérogares.

Eloignées des posés par la COP 21 sur le Climat, ces perspectives appellent à établir urgemment un cap en matière de stratégie aéroportuaire à l'échelle nationale. Cette structuration est rendue encore plus nécessaire depuis l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, induisant une concentration du trafic aérien sur l'Ile-de-France, qui accueille déjà 50% du trafic national.

1.2/ Affirmer l'articulation et la complémentarité entre les aéroports franciliens

Le système aéroportuaire francilien s'organise principalement autour de trois aéroports. L'identité et la spécificité de ces plateformes doivent être envisagées en complémentarité et non comme des équipements concurrents :

-Roissy : organisé autour d'un hub air-fer constitué et dédié au trafic passagers et fret
-Orly : point à point vers l'Europe et l'International, doté d'une ligne grande vitesse à terme
-Le Bourget : aéroport d'affaires
sans oublier Beauvais spécialisé dans le low cost

Cette complémentarité et cet équilibre nécessitent le renforcement des infrastructures de transports terrestres servant les liaisons entre plateformes ainsi que leur desserte locale et nationale.

En Ile de France, l'accroissement de la complémentarité Air-Fer est indispensable afin de permettre un transfert de charge efficace du mode aérien vers le ferré. En confortant la baisse des vols internes nationaux au profit d'un réseau ferré efficace et à grande vitesse, les créneaux ainsi libérés, notamment sur Orly (aéroport dont l'activité est plafonnée) pourront être redéployés vers les vols internationaux longs et moyen-courriers.

L'Etat doit désormais poser les grandes orientations en matière de politique aéroportuaire à l'échelle nationale afin de porter une conception (re)équilibrée et décentralisée du système aéroportuaire national, n'impliquant pas le passage par le système francilien lorsque celui-ci peut être évité.

Il est nécessaire que la Métropole soit partie prenante de ces échanges et porte une vision auprès des services de l'Etat.

2/ PENSER LES AÉROPORTS AU CŒUR DE L'ARMATURE DE TRANSPORTS

Le fonctionnement des différents aéroports doit être pensé et inscrit dans les stratégies globales de transports, tant sur le plan national que local, dans une optique environnementale.

Ainsi, l'intégration des aéroports au sein du système est multiple :

- en connexion avec le reste du réseau ferré rapide national : concernant le secteur d'Orly, la réalisation d'une gare TGV performante pour les passagers de l'aéroport d'Orly et les habitants du sud francilien est indispensable

- en complémentarité entre les plateformes franciliennes : ce qui repose sur une connexion efficace entre les deux aéroports d'Orly et de Roissy et des correspondances facilitées pour les voyageurs et les habitants. Des améliorations seront effectives à moyen terme avec la mise en service du réseau du Grand Paris Express (notamment ligne 14), toutefois un système de transport air-fer efficace entre plusieurs aéroports implique une liaison directe

-entre chaque aéroport et le territoire métropolitain : accessibilité par le réseau structurant de la métropole

-entre chaque aéroport et son environnement proche, permettant aux salariés et habitants de venir travailler, et de bénéficier de services liés à la dynamique de la plateforme.

Concernant l'aéroport d'Orly,

En articulation avec l'amélioration programmée de la desserte, deux complémentarités sont à rechercher à court terme :

⇨ L'étude de l'extension du maillage en transports en commun visant à favoriser les déplacements depuis/vers le sud de la plateforme (rabattement / report modal), ainsi que l'offre en réponse aux besoins de déplacement est/ouest :

- *l'approfondissement de l'hypothèse de réalisation d'une « halte » voyageurs sur la ligne 14 à Morangis, couplée à un rabattement en transports en commun et pour les véhicules légers;*
- *le prolongement de la ligne 18 à l'est avec une connexion sur un autre mode lourd (RER).*

⇨ La finalisation et l'optimisation des infrastructures routières permettant de limiter l'impact des coupures géographiques et urbaines caractéristiques des abords de la plateforme aéroportuaire : les bouclages et rocades à achever, les traversées à optimiser.

3/ RECONCILIER LES AEROPORTS AVEC LES TERRITOIRES

3.1/ Concilier le développement des bassins d'emploi au profit des bassins de vie

Les aéroports contribuent à l'attractivité de l'économie de la métropole, en lien avec leur écosystème économique proche. Cette dynamique doit participer au développement (inclusif) du tissu local, des filières structurantes du secteur et servir l'emploi et l'insertion des populations locales.

Si la présence de l'aéroport permet d'impulser un développement avec un taux d'emploi parmi les plus élevés d'Ile de France, celui-ci doit être porté en articulation avec le constat que les habitants les plus concernés par les nuisances de l'aéroport ne sont pas forcément ceux qui bénéficient le plus des retombées économiques et des projets de développement.

Il convient de promouvoir une économie diversifiée, également axée sur les activités de proximité, productives et innovantes en complément de celles liées à la filière aéroportuaire afin d'assurer le

développement de l'emploi local au profit des territoires et de leurs habitants, notamment les plus impactés par les nuisances.

L'enjeu de formation est double. Le développement et le maillage de l'offre de formation sur le territoire sont rendus nécessaires afin de permettre aux populations et notamment aux jeunes un meilleur avenir professionnel. Ce développement doit également en partie intégrer et anticiper les spécificités du secteur, notamment répondant à l'évolution des besoins en emplois du transport aérien.

Un meilleur accès à l'emploi local par les populations résidentes participe ainsi à une meilleure acceptabilité des populations locales à la présence de l'aéroport, mais également à une réduction globale des déplacements domicile-travail.

L'enjeu métropolitain réside dans la conciliation entre les différentes échelles, entre une dimension économique et des objets participant à la dynamique régionale et nationale, au service du développement local et des bassins de vie.

3.2/ Préserver la cohérence et urbanité autour de l'aéroport

L'urbanisation autour du territoire d'implantation de l'aéroport est conditionnée par le Plan d'Exposition au Bruit. Concernant Orly, si **les enjeux sont différents selon qu'il s'agit des zones B ou ex zones C, la question de fond concernant l'hospitalité et l'intégration de ces secteurs au reste de la ville** afin de ne pas constituer des enclaves mitées ou abandonnées est commune. Il est entendu que le réinvestissement de ces secteurs doit être opéré en compatibilité avec la proximité de l'aéroport.

La marge de manœuvre et les moyens, tant réglementaires que financiers, à la disposition des acteurs sont insuffisants pour permettre une prise en charge palliative des contraintes d'urbanisation subies et un réinvestissement de ces secteurs. Les moyens et outils doivent être adaptés pour aider les collectivités à intervenir et prendre en charge les surcoûts induits. En ce sens, une refonte et une augmentation significative de l'apport du Fond de Compensation des Nuisances Aéroportuaires pourrait constituer un premier levier.

L'échelle métropolitaine apparait comme un niveau de réflexion et d'action légitime. La question du réinvestissement de ces secteurs pourrait constituer un sujet de réflexion de la Métropole auquel le territoire pourrait être contributeur.

La mise en œuvre de transitions ou d'ouvertures est rendue nécessaire par la taille et la nature de la plateforme ainsi que la coupure qu'elle constitue, afin de permettre une perméabilité des déplacements, une mixité des usages et l'utilisation des services et aménités par les habitants, les salariés, les riverains…

Ce sujet est plus prégnant sur les secteurs en développement en limite de la plateforme. La recherche de continuités et de coutures urbaines sont nécessaires car beaucoup d'entre eux participent de la transition entre la fonction aéroportuaire et le reste de la « ville », particulièrement dense autour d'Orly.

3.3/ Préserver la qualité de vie des populations locales

Le fonctionnement et le développement durable des aéroports doivent être accompagnés d'une maitrise et d'une meilleure compensation de leurs impacts environnementaux.

⇨ **La recherche d'un équilibre et d'une préservation des espaces naturels et/ou végétalisés liés à la plateforme**

L'importance des surfaces non artificialisées participe à la mise en valeur des grands paysages, à la lutte contre l'effet îlot de chaleur et les ruissellements et à la valorisation de la lisière entre ville et infrastructure aéroportuaire.

Dans le cadre de l'aménagement de l'ensemble des emprises libres autour de l'aéroport, il convient d'agir avec mesure en particulier concernant celles d'Aéroports de Paris. Le développement projeté doit se faire avec vigilance concernant la consommation des espaces disponibles, l'imperméabilisation des sols, la place du végétal mais également leur inclusion au reste de la ville.

⇨ **L'amélioration de la qualité de l'air**

Les perspectives de développement du trafic aérien sur le moyen terme, questionnent et nécessitent des actions visant à réduire les émissions du secteur aérien, notamment en termes d'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.
Dans le cadre des objectifs posés par le Plan Climat Air Énergie métropolitain, des sujets spécifiques aux plateformes doivent être pris en compte :
- des efforts sur la réduction de l'impact direct de l'activité de la plateforme lié au trafic des avions (cycle « Landing Take-Off » dans son ensemble soit : décollage, atterrissage, roulage), mais également aux activités au sol de la plateforme.
- dans une approche globale afin d'agir sur les émissions liées directement (activité des avions, engins, de pistes, ...) et indirectement (trafic routier induit, ...) à l'activité de la plateforme, également en lien avec une amélioration de la desserte de l'aéroport en transports en commun.

⇨ **La prise en charge et la réduction des impacts du bruit aérien**

L'intégration de l'aéroport dans un tissu a priori fortement urbanisé, nécessite de garantir et sanctuariser les dispositions déjà existantes et règlementant l'activité de l'aéroport d'Orly :

•Couvre-feu nocturne sur l'aérodrome de Paris-Orly (depuis 4 avril 1968)

•Nombre maximal de créneaux attribuables annuellement sur l'aéroport de Paris-Orly, plafonné à 250 000 (6 octobre 1994)

•Volumes de protection environnementale (VPE), cadrant l'espace aérien prédéfini qui limitent les dispersions de trajectoires (depuis 2003)

•Procédures d'atterrissage avec approche en descente continue mises en œuvre à Orly depuis 2010

• Maintien du niveau de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) servant à financer l'insonorisation des logements et bâtiments publics soumis aux nuisances de l'aéroport.

Au regard des perspectives de développement du nombre de passagers, l'activité actuelle ou à venir de l'aéroport d'Orly ne peut s'effectuer sans une recherche impérative de réduction des nuisances d'une part, et avec la garantie de ne pas en générer de nouvelles d'autre part :

• Prise en compte de la gêne ressentie par les riverains

• Solidarité et compensation envers les populations et les territoires les plus concernés

• Vigilance particulière concernant l'activité nocturne de l'aéroport, visant à exclure toute dégradation des conditions actuelles des riverains, et une recherche continue de l'amélioration de leur situation

• Efforts de réduction du bruit à la source par l'ensemble des acteurs du transport aérien

Toujours dans la finalité de préserver l'acceptabilité de l'aéroport vis-à-vis des populations riveraines, ces attendus environnementaux doivent être pris en compte et réaffirmés dans les ambitions et le projet de la Métropole.

4/ ELARGIR LA GOUVERNANCE AUTOUR DES AÉROPORTS

Si l'activité aéroportuaire nécessite une organisation exorbitante du droit commun pour des raisons de sécurité et de fonctionnement, son ancrage local rend légitime l'association des collectivités sur lesquelles les aéroports sont implantés.

Le projet de « privatisation » d'ADP soulève plus que jamais des enjeux en termes d'intérêt général, de foncier, de régulation, ... l'ouverture de la gouvernance des plateformes aux collectivités et la mise en œuvre de modalités de prise de décisions partenariales sont indispensables.

Les différentes perspectives évoquées impliquent pour les collectivités :

-d'avoir une vision claire et partagée, et d'être partie prenante dans l'évolution et les projets liés à la plateforme aéroportuaire qui peuvent relever ou inter agir avec leurs compétences

-de s'inclure activement aux instances créées ou à créer, avec un rôle décisionnel effectif (« comité des parties prenantes »)

-de se positionner sur la possibilité d'entrer au capital permise par la loi. En effet certaines ont clairement émis leur aspiration à se saisir de cette opportunité.

Sur ce dernier point, au regard du caractère stratégique de l'aéroport pour le fonctionnement et l'attractivité de la métropole, une position claire et non ambigüe doit être affirmée.

Sur ces enjeux à plusieurs échelles, l'action de la Métropole prend tout son sens afin de garantir une cohérence d'ensemble et un travail commun avec les différentes parties prenantes, permettant la prise compte des problématiques soulevées. Cet accompagnement des territoires aéroportuaires dans leur réussite à une échelle locale rejoint l'intérêt global de la Métropole en servant son attractivité.