

Enquête aéroport d'Orly

TA77 : n° E13000095/77 du 24 juillet 2013

Préfets 92 & 94 : n° 2013/2714 du 18 septembre 2013

Orly, Villeneuve le Roi, Paray Vieille Poste, Wissous, Athis Mons, aéroport Orly

Analyse des observations

Cette enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions. Le dossier a pu être librement consulté par le public aux heures habituelles d'ouverture des bureaux, en présence ou en l'absence d'un membre de la commission d'enquête. Les personnes le souhaitant ont pu mentionner leurs appréciations, faire leurs suggestions et contre-propositions, soit sur l'un des registres d'enquête, soit par courrier adressé au président de la commission d'enquête à la préfecture du Val de Marne. Les locaux étaient aisément accessibles et spacieux. Il n'y a pas eu d'incident.

Cette enquête a suscité de nombreuses observations, environ deux mille.

La grande majorité d'entre elles ne concerne pas l'objet de l'enquête. Elles concernent les nuisances occasionnées aux riverains par le trafic aérien et la proposition de déplacer l'aéroport en province. Elles sont donc défavorables au projet.

Les observations relatives directement au projet sont favorables et certaines demandent des renseignements complémentaires.

La commission d'enquête a examiné chacune des observations. Leur nombre rend inévitable une certaine similitude entre elles. Elles ont donc été regroupées par thèmes. Des particuliers et des élus font observer que de nombreuses communes, notamment du sud francilien, subissent les nuisances occasionnées par les vols des avions. Passer de 27 millions de passagers par an en 2012, à 40 à terme sans augmenter le nombre de mouvements des avions et le nombre de gros porteurs, leur paraît impossible. Un grand nombre de communes, concernées ou non par l'enquête, verraient leurs nuisances sonores et atmosphériques augmenter.

1. Les observations

1.1. Tract d'un collectif d'associations

Ce tract, intitulé « ALERTE NUISANCES Aériennes », est proposé par un collectif d'Associations - Essonne - Seine et Marne - Val de Marne. Son titre est : « MENACE SUR NOTRE CADRE DE VIE - L'EXTENSION DE L'AEROPORT D'ORLY ».

Le texte est le suivant :

« Mesdames, Messieurs les riverains de l'aéroport d'Orly, Aéroports de Paris (ADP) va dépenser 450 millions d'euros pour accroître les capacités de l'aéroport d'Orly, chiffre comparable au coût de celui de Notre Dame des Landes.

Une augmentation, entre 6 et 12 millions de passagers supplémentaires, est prévue avec l'agrandissement de la surface des aérogares de près de 100 000 m². Cette augmentation ne pourra se faire sans accroître considérablement le nombre d'avions gros-porteurs, source de nuisances amplifiées, avec aussi, la tentation inéluctable de déréguler le trafic.

Les jours de pointe, l'aéroport d'Orly enregistre environ 815 mouvements, soit un avion toutes les 78 secondes, ce que nous pourrions subir demain quotidiennement. Ce plan de développement d'Orly est inacceptable, alors que le plafonnement annuel des 200 000 mouvements d'avions sur la plateforme, n'est déjà pas respecté par ADP (le trafic 2012 a dépassé les 234 000 avions).

Le projet d'ADP comprend notamment la création d'une 3^{ème} aérogare entre les terminaux Sud et Ouest. Compte-tenu de la surface de ce bâtiment, Aéroports de Paris est dans l'obligation de se soumettre à une enquête publique.

C'est l'occasion qui nous est donnée de faire entendre notre voix et d'exprimer notre refus d'un tel projet et des nuisances qu'il va engendrer. »

Cette lettre type récapitule l'ensemble des objections à l'encontre du maintien et du développement de l'aéroport. Son objet est extérieur à celui de l'enquête. Elle pourrait donc ne pas être prise en compte.

1.2. Les observations contestant l'aéroport

Ces observations sont basées sur des informations figurant dans le dossier soumis à enquête. Au cours des discussions, lors des permanences, il apparaît que, pour les opposants au projet, l'augmentation du nombre de passagers ne pourra pas se faire sans une augmentation du nombre de vols et un accroissement de la part des gros-porteurs. Ils pensent que la solution proposée pour passer de 27 millions de passagers à 40 n'est pas réaliste.

Certains estiment qu'il existe un projet de développement de l'ensemble de l'aéroport. La construction d'un bâtiment de jonction des aérogares sud et ouest n'en constitue qu'une petite partie. Ils reprochent la grande opacité du projet d'ensemble. Ils reprochent également un « saucissonnage » destiné à réduire l'importance de chacun des aménagements et ainsi éviter l'instauration d'un débat public. La demande d'étendre le rayon d'enquête va dans ce sens.

Par ailleurs, compte tenu du nombre d'aéroports en construction dans le monde, notamment en Chine, les limites des capacités des aéroports de la région parisienne seront atteintes dans un avenir plus ou moins proche. Il deviendra alors inévitable d'envisager un autre aéroport pour lequel il est urgent de réaliser une étude de mise en œuvre compte tenu des délais de réalisation d'un tel équipement.

En fait beaucoup de personnes ont utilisé les documents mis à leur disposition pour s'exprimer. Elles ne sont donc pas obligatoirement opposés au projet lui-même. Mais elles estiment néanmoins que sa réalisation prépare une augmentation du nombre de vols et un accroissement du pourcentage de gros porteurs. Elles veulent des assurances quant à la non augmentation du

nombre des créneaux et au passage de la durée du couvre-feu à 8 heures pour respecter les prescriptions de l'OMS.

Ces observations concernant le développement de l'aéroport, ne concernent pas directement l'objet de l'enquête. Néanmoins, compte tenu de la très importante mobilisation du public à ce sujet, elles doivent être prises en considération par la commission. C'est pour cette raison que la commission estime qu'une réponse d'AdP serait appropriée.

1.3. Extension du rayon de l'enquête

De nombreuses personnes qui se sont manifestées estiment donc que le rayon de l'enquête aurait dû être beaucoup plus grand que celui limité aux seules 5 communes concernées. Ces observations ont été faites par des habitants d'autres communes.

1.4. Délocalisation de l'aéroport d'Orly

Bien que non évoqué dans ce trac, le déplacement de l'aéroport d'Orly est une revendication récurrente de ces associations et de certains élus, afin de supprimer toutes les nuisances induites par le trafic aérien.

1.5. Utilisation de certaines pistes

Le problème de l'utilisation occasionnelle de la piste n°2 (voire de la n° 8 ?) a été soulevé. Il semblerait que les règles générales applicables au fonctionnement de l'aéroport ne soient pas toujours respectées. Le réaménagement des postes avions existants pourrait conduire à un changement d'utilisation des pistes.

2. Les observations de la commission d'enquête

2.1. Concertation avant la mise à l'enquête du projet

Cette concertation est indispensable. Elle est mentionnée dans la réglementation, notamment depuis ses récentes modifications.

La commission estime qu'AdP doit fournir une note récapitulant les actions en faveur de la concertation, indiquant qu'elle s'est passée dans de bonnes conditions, et précisant les personnes et les associations ayant participé à cette concertation, ainsi que les modalités d'invitation aux entretiens et réunions d'information.

En effet, tous les aspects de la concertation sur ce projet doivent être pris en considération par la commission pour émettre son avis motivé. Pour cette raison, elle demande des informations sur l'organisation et les échanges qui ont eu lieu.

2.2. Importance du trafic aérien

La lecture des documents d'aéroport de Paris et les observations du public, laissent un certain flou sur le nombre maximum de mouvements possibles en relation avec celui du nombre de créneaux autorisés. Les engagements portent sur 250 000 créneaux (arrêté de 1994),

correspondant à l'origine à 200 000 mouvements. Pour les opposants au projet, il est possible d'atteindre 240 000 mouvements sans aucune modification de l'arrêté, ce qui correspondrait à une très nette augmentation du trafic aérien. Des précisions sur ce sujet permettraient de montrer au public que la réalisation du projet ne conduira pas à une augmentation du trafic.

2.3. Impact des appareils gros-porteurs

Le projet de réalisation du bâtiment de jonction prévoit le réaménagement des postes avions existants. Ainsi 8 postes moyen-porteur seront supprimés au profit de 4 postes mixtes permettant pour chacun l'accueil d'un appareil gros-porteur.

Or, le dossier ne donne pas d'information claire sur le type d'appareils qui pourrait être utilisé dans ce cadre, ni le nombre envisagé annuellement.

Le dossier mentionne que ces appareils de nouvelle génération sont moins bruyants en phase de décollage et d'atterrissage. Or, des habitants de communes non comprises dans le périmètre de l'enquête publique mais qui se sont présentés aux permanences, ont fait part de la gêne acoustique qu'ils subissaient en phase ascensionnelle des avions. Ces personnes s'inquiètent de l'impact que pourraient avoir un gros-porteur à ce sujet car il semblerait qu'un tel avion mette plus de temps pour atteindre son altitude de croisière.

Ces éléments n'apparaissent pas dans le dossier. Un complément d'information paraît indispensable. Cela pourrait prendre la forme d'une comparaison des empreintes sonores des avions moyens porteurs actuellement en service avec les gros porteurs actuels et futurs.

2.4. mise en œuvre des moyens de transport en commun pour la desserte de l'aéroport

Les projets de transport en commun dont il est fait état dans le dossier sont sans référence à des délais de réalisation. Ils semblent concerner uniquement les passagers. Il apparaît un déphasage entre la date de mise en service du nouveau module et celles des arrivées des nouveaux modes de transports en commun, d'autant que certaines communes, telle Paray-Vieille-Poste dans son PADD, souhaite limiter la circulation automobile sur son territoire par des moyens de transports alternatifs. Le calendrier et les financements restent flous.

L'examen des problèmes liés au transport des personnels tant dans la phase chantier qui est relative à une période déterminée, que dans la phase d'exploitation qui sera permanente, mériterait d'être approfondi. En particulier, il n'est pas fait état des véhicules privés des 2 600 nouveaux employés pour lesquels il ne semble pas non plus être prévu la création de parkings qui leur soient réservés.

A ce propos, une question subsidiaire se pose : les 2 600 emplois générés s'additionnent-ils aux 27 000 existants ?

L'augmentation de l'importance des transports dans le voisinage de l'aéroport est une conséquence directe et certaine de la réalisation et de la mise en service du futur bâtiment.

2.5. Impact de la phase chantier

L'incidence du chantier sur l'environnement ne devrait pas être significative puisqu'il est situé à 1 km de toute habitation et de tout espace naturel ou inventorié

Néanmoins il existera des effets temporaires sur les infrastructures de transport. Sur une zone d'une telle superficie, le volume des remblais à approvisionner ou des déblais à évacuer, peut atteindre rapidement de très gros volumes. Ces mouvements ne peuvent se faire que par la route, provoquant un trafic important. Les communes environnantes souhaitent connaître les points d'entrée sur le site des véhicules concernés, voire même quels trajets ils emprunteront. Des questions similaires se posent pour la circulation des déchets.

Le travail de nuit n'est pas évoqué.

La commission demande des compléments d'information sur l'impact temporaire de la phase chantier.

2.6. Réseaux d'eaux

La plateforme aéroportuaire est dotée de ses propres réseaux d'eaux usées et pluviales. L'assainissement peut générer des difficultés puisque le bâtiment de jonction va générer des flux bien plus importants à évacuer et raccordés aux réseaux actuels. Cela dans un contexte de qualité critique et dégradée de l'eau de l'Orge. Le dossier ne donne pas de précision relative aux capacités des réseaux à absorber les eaux collectées ni les possibilités d'assainissement et d'épuration des stations existantes.

3. Conclusions

Le projet soumis à enquête a suscité de très nombreuses observations. Celles favorables au projet ne suscitent pas d'interrogations. Dans ce document il est fait référence aux observations défavorables.

AdP peut également fournir d'autres informations qui pourraient être estimées utiles à la commission pour émettre son avis motivé.

Cette analyse a été remise à Monsieur le Directeur, lors de la réunion avec la commission d'enquête à l'aéroport d'Orly, le 15 novembre 2013.

D'un commun accord, la date limite de réponse a été fixée au 22 novembre 2013.

La réponse doit parvenir au président de la commission d'enquête, à son domicile : Maurice Boux – Résidence Métropolis - 99 avenue du général Leclerc – 94700 Maisons Alfort.

A Maisons-Alfort, le 15 novembre 2013

Maurice Boux
Président de la commission

Elyane Torrent
Membre titulaire

Claude Truchot
Membre titulaire