

**ENQUÊTE PUBLIQUE DU BÂTIMENT DE JONCTION DE L'AÉROPORT DE PARIS-ORLY**

**Note en réponse aux observations de la Commission d'Enquête publique du 15 novembre 2013**

**Les réponses apportées ci-après traitent des questions qui ont été posées par le public, y compris quand celles-ci sont périphériques et ne concernent pas directement l'objet de l'enquête, à savoir le projet de bâtiment de jonction.**

**Evolution du trafic aérien**

En 2012, la plateforme de Paris-Orly a accueilli 27,2 millions de passagers.

Le projet de bâtiment de Jonction permettra d'accompagner l'évolution du trafic de l'aéroport et d'évoluer de l'accueil de 30 millions de passagers à la possibilité de recevoir 32,5 millions de passagers avec un niveau de qualité de service amélioré. Ce niveau est cohérent avec les standards déployés par nos concurrents européens en termes de surface disponible par passager. C'est aussi la reconstitution de l'équivalent des capacités préexistantes avant les événements du 11 septembre 2001, les installations pour les contrôles de sûreté ayant par la suite beaucoup empiété sur les espaces.

Ces hypothèses de trafic sont cohérentes avec celles retenues dans le cadre du PEB approuvé par arrêté inter préfectoral du 21 décembre 2012, après enquête publique.

Le chiffre de 40 millions de passagers est faux, n'a jamais été évoqué par Aéroports de Paris et n'est pas compatible avec le budget (300 M€) et les caractéristiques prévues pour la mise en œuvre du projet de bâtiment de Jonction.

**Arrêté ministériel du 6 octobre 1994**

Un créneau désigne la plage horaire attribuée à un transporteur pour décoller ou atterrir dans un aéroport à une heure et à un jour donnés sur une ligne déterminée; un mouvement est compté comme l'atterrissage ou le décollage effectif d'un aéronef.

L'arrêté ministériel du 6 octobre 1994 fixe à 250 000 maximum le nombre de créneaux attribuables annuellement sur l'aéroport de Paris-Orly, et non pas à 200 000 mouvements maximum. Le chiffre de 200 000 mouvements n'est donc pas la limite réglementaire effectivement fixée.

C'est par ailleurs une décision qui relève de l'Etat, et non pas d'Aéroports de Paris. En outre, la mise en œuvre de ces dispositions et son suivi ne relèvent pas d'Aéroports de Paris.

Le projet de bâtiment de Jonction s'inscrit dans ce cadre réglementaire existant.

En 2012, la plateforme de Paris-Orly a accueilli 230 558 mouvements. Ce chiffre est inférieur par exemple au nombre de mouvements enregistrés en 2006 et 2007 (236 926 mouvements en 2007) alors que le trafic était inférieur à 27,2 millions de passagers (26,4 millions de passagers en 2007). Ceci s'explique par le fait que la croissance du nombre de passagers est réalisée par l'augmentation du remplissage des avions.

A ce titre, le rapport de présentation du PEB de Paris-Orly retient que l'emport moyen passera de 114 passagers par avions en 2008 à 137 à l'horizon 2025.

## **Couvre-feu**

Un couvre-feu nocturne, par décision ministérielle du 4 avril 1968, interdit aux avions les atterrissages programmés entre 23h30 et 6h15 et les décollages programmés entre 23h15 et 6h. Le projet de bâtiment de Jonction n'a aucun impact sur le couvre-feu et Aéroports de Paris n'a aucune demande pour le faire modifier.

Le projet de bâtiment de Jonction s'inscrit dans le cadre réglementaire existant, pour lequel il n'y a pas de demande de remise en cause.

## **Périmètre de l'enquête publique**

Les textes ne définissent pas le périmètre de l'enquête publique mais délimitent le périmètre d'affichage de l'avis d'enquête lequel, selon l'article R 123-11 du code de l'environnement, est déterminé par le préfet mais comprend au minimum les communes sur le territoire desquelles l'opération doit avoir lieu.

En l'espèce, l'arrêté interpréfectoral d'ouverture de l'enquête publique n'a pas borné celle-ci à la seule commune d'implantation du projet (Paray-Vieille-Poste) mais est allé au-delà puisqu'il a prévu que l'enquête se déroulerait dans les 4 communes avoisinantes.

Il a donc assuré une publicité plus qu'adéquate ce d'autant plus que les impacts des travaux envisagés, qui n'affectent pas le trafic aérien, sont extrêmement limités.

## **Délocalisation de l'aéroport de Paris-Orly**

La mise en œuvre d'un 3<sup>ème</sup> aéroport ou la fermeture de l'aéroport de Paris-Orly sont des décisions qui ne relèvent pas d'Aéroports de Paris mais de l'Etat qui définit la politique aéroportuaire en France.

L'Etat a fixé à la société Aéroports de Paris, par la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, et le cahier des charges de la société Aéroports de Paris annexé au décret n°2005-828 du 20 juillet 2005, les missions d'exploiter, d'aménager et de développer les plateformes dont elle a la charge.

A ce titre, il est de la responsabilité d'Aéroports de Paris, dans le respect de son cahier des charges, de prévoir les installations permettant d'accueillir les passagers dans de bonnes conditions et de fournir les services aéroportuaires adaptés, sans limitation de durée, et de manière compatible avec les besoins futurs.

Le projet de bâtiment de Jonction s'inscrit dans ce cadre, en cohérence avec les hypothèses d'évolution du trafic aérien, qui ont par ailleurs pu être définies avec l'approbation récente du PEB en date du 21 décembre 2012 et avec la réglementation en vigueur.

## **Utilisation des pistes**

La plateforme de Paris-Orly dispose de 3 pistes en fonctionnement: la piste 2, orientée nord-sud, et les pistes 3 et 4, orientées Est-Ouest.

La piste 2 est utilisée de manière très exceptionnelle, en cas de travaux de réfection des pistes 3 ou 4 par exemple aboutissant à leur fermeture, ou dans des cas de conditions météorologiques très défavorables (fort vent de travers). Le pourcentage d'utilisation de cette piste reste donc très faible, de l'ordre de 1%. Il n'est pas appelé à évoluer.

Le projet de bâtiment de Jonction n'a aucun impact et ne modifie en rien le fonctionnement d'exploitation et d'utilisation des pistes de la plateforme.

Aéroports de Paris n'a aucune demande pour modifier le système d'utilisation des pistes.

### **Les projets d'investissement d'Aéroports de Paris sur la plateforme**

Les investissements envisagés par Aéroports de Paris sur la plateforme sont définis dans le cadre des investissements pluriannuels sur cinq ans, pour améliorer la qualité de service aux passagers et les conditions d'exploitation de la plateforme, conformément au cahier des charges d'Aéroports de Paris.

Par ailleurs, ces investissements sont également discutés dans le cadre du Contrat de Régulation Economique négocié tous les 5 ans avec l'Etat.

Le projet de bâtiment de Jonction, estimé à environ 300 M€, constitue le principal investissement prévu et vise à mettre à niveau la plateforme aux meilleurs standards européens.

L'ensemble des investissements envisagés sur la plateforme représente environ 450 M€.

Les autres projets répondent majoritairement à des problématiques d'adaptation, de résolution d'obsolescences sur le patrimoine existant et de mise au standard de surfaces. Il est ainsi prévu la réfection des linéaires routiers desservant les aérogares existantes avec un effort financier significatif pour reprendre totalement l'étanchéité des ouvrages et leur fonctionnement, d'autres opérations portent sur le remplacement de batteries d'ascenseurs anciennes, le renforcement du niveau de sécurisation des livraisons bagages, ou encore l'amélioration de zones d'embarquement avec une amélioration de la qualité des surfaces et des services offerts aux passagers. Ces projets répondent à des logiques indépendantes classiques sur un aéroport qu'il convient de maintenir et d'adapter au cours des années.

Les investissements d'Aéroports de Paris n'engendrent pas de trafic avion supplémentaire. Ils permettent aussi en particulier d'accueillir, au contact de la salle d'embarquement, les avions qui stationnent actuellement au large sur la plateforme (ce qui réduira par ailleurs la circulation des bus passagers pour accéder aux avions).

### **Perspective d'augmentation des gros Porteurs**

Comme indiqué plus haut, l'accueil de nouveaux passagers se fait principalement par augmentation du remplissage des avions. La progression du nombre de passagers dans les 9 premiers mois de 2013, est réalisée sans augmentation de la masse cumulée des avions décollant (-0.1%).

Les projets n'ont pas spécifiquement vocation à augmenter l'activité des appareils gros porteurs, mais à améliorer la qualité de service offerte aux clients d'Aéroports de Paris (passagers et compagnies aériennes). En particulier, il n'est pas prévu d'investissements spécifiques pour accueillir des gros porteurs du type A380 dans le cadre du projet, bien que Paris-Orly soit déjà et depuis plusieurs années aéroport de déroutement pour l'A380 à titre exceptionnel. Par ailleurs l'évolution

principale de la structure du trafic sur l'aéroport se fait au profit de liaisons avec l'Europe, et cette tendance est confirmée depuis plusieurs années.

Enfin, concernant les nuisances sonores, on constate une réduction de l'impact sonore de l'aéroport de Paris-Orly sur 10 ans de 2,6 dB. De plus, avec l'évolution des technologies, l'activité gros-porteur n'est pas nécessairement synonyme de nuisances sonores aggravées. A titre d'exemple, est fournie en annexe une comparaison d'empreintes sonores.

### **Rappel des réunions d'informations faites sur le projet**

Le projet de Jonction soumis à l'enquête publique a fait l'objet d'une information préalable par Aéroports de Paris de très nombreux élus locaux et associations de riverains au cours des années 2012 et 2013, bien avant le démarrage de l'enquête publique.

Cependant, il ne s'agit pas d'une concertation préalable telle que définie à l'article L.121-16 du code de l'environnement associant le public pendant la durée d'élaboration du projet, celle-ci n'étant pas obligatoire en l'espèce.

Ces rencontres prises à l'initiative d'Aéroports de Paris se sont déroulées dans de bonnes conditions et ont permis d'informer les élus et les associations de riverains.

L'ensemble des réunions et des échanges pour présenter les projets d'investissement envisagés sur la plateforme de Paris-Orly sont renseignés ci-après :

Environ 150 rencontres d'élus et associations ont été menées depuis le mois d'août 2012:

#### **Août 2012 à décembre 2012 :**

- M. MANDON - Député de l'Essonne
  
- M. FAVIER - Président du Conseil Général du Val-de-Marne et M. SAVOLDELLI - Vice-Président chargé du Développement économique du Conseil Général du Val-de-Marne, M. CHOUAT - 1er Vice-Président chargé des Territoires du Conseil Général de l'Essonne
  
- M. CARREZ - Député-Maire du Perreux-sur-Marne
  
- M. CATHALA - Député-Maire de Créteil
  
- M. DELL AGNOLA - Maire de Thiais
  
- M. BOUTIH - Député-de l'Essonne
  
- Mme SAS - Députée de l'Essonne
  
- Mme KOSCIUZKO-MORIZET - Députée-Maire de l'Essonne
  
- M. MALHERBE - Maire d'Epinay-sur-Orge

- M. LAVIALLE - Président du CCI 91, M. Bruno MALECAMP - DG, M. DELMAS - Président du CCI 94, M. THEROND - MEDEF 91, M. HOLLARD - MEDEF 94 et M. LEFORT - ADOR

- Présentation et visite de l'Aéroport de Paris-Orly aux Elus de l'Association des Communes du Grand Orly (8 communes)

- M. BRIDEY - Député-Maire de Fresnes

- M.OFFENSTEIN OYE349 / M. BOUTHIER - AVEVY

- M. LAURENT - Député-Maire du Kremlin-Bicêtre

- M. GONZALES - Maire de Villeneuve-le-Roi

- Conférence Renouveau d'Orly à l'attention des associations :  
ACNAB, ANA, Association du village de Lésigny, OYE349, AVEVY, AVION, CIPE, ELAN, EOLE, FCNA, Forges sans nuisances, NARN91, PEGASE, Plateau Briard Environnement, UFCNA, Union des associations du Sud Francilien contre les nuisances aériennes, Vivre à Forges, Action briarde contre les nuisances aériennes, Association du Parc de la Cloche.

- M. GARCIA - Maire d'Athis-Mons

- Mme JANODET - Maire d'Orly

- Mme ABEILLE - Députée du Val-de-Marne

- M. HAIM - ACNUSA

- M. LECLERC - Maire de Champlan

- M. GARNIER - Vice-Président - Conseil Général Val de Marne

- Mme ALTMAN - Maire de Villeneuve-Saint-Georges

- Communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne (Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Paray-Vieille-Poste)

- Maires du Plateau Briard :

M. URLACHER - Maire de Périgny-Sur-Yerres, M. GENDRONNEAU - Maire de Santeny, Mme MOREAU

- Adjointe au Maire de Marolles en Brie, M. BRUNET - Conseiller municipal de Villecresnes

- M. BRIDEY – Député-Maire de FRESNES

- CCE de l'aérodrome PARIS-ORLY

#### **Janvier 2013 à ce jour :**

- M. BENISTI - Député du Val-de-Marne - Maire de Villiers-sur-Marne

- M. HERBILLON - Député- Maire de Maisons Alfort

- Elus de la Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine (présidée par Georges TRON maire de Draveil, en présence de Montgeron, Vigneux-sur-Seine)
- M. LE BOUILLONNEC - Député du Val-de-Marne - Maire de Cachan
- M. CAMBON - Sénateur du Val-de-Marne - Maire de Saint Maurice
- Elus Communes partenaires de Longjumeau-Longpont-sur-Orge et Saulx-les-Chartreux
- M. CHOUAT - Conseil Général de l'Essonne - Maire d'Evry - Président de la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne
- Communauté d'Agglomération Europ'Essonne (Ballainvilliers, Champlan, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, la Ville du Bois, Linas, Longjumeau, Massy, Marcoussis, Montlhéry, Nozay Saulx-les-Chartreux, Villebon-sur-Yvette, Villejust)
- M. LECLERC - Maire de Champlan
- Mme SAS – Députée de l'Essonne
- Mme CAMPION - Sénatrice de l'Essonne
- M. HAIM – ACNUSA
- Associations AVEVY + OYE349
- M.GONZALES - Maire de Villeneuve le roi
- M.GARCIA - Maire d'Athis-Mons + Conseillers municipaux
- Mme JANODET - Maire d'Orly + Conseillers municipaux
- Présentation du phasage des travaux d'Orly et de l'enquête publique à la totalité des associations de riverains de l'aéroport
- M. ROY-CHEVALIER - Maire de Wissous
- M. VEDERE - Maire de Paray-Vieille-Poste + 1er adjoint
- M. MANDON Député de l'Essonne
- M. CATHALA - Député-Maire de Créteil
- Mme PROCACCIA - Sénatrice du Val-de-Marne
- M. TRAN - Conseiller Général du Val de Marne

### **Impact du projet de bâtiment de Jonction sur l'emploi**

Paris-Orly génère actuellement 27 200 emplois directs dans plus de 300 entreprises.

Le projet de bâtiment de jonction au sein de l'aéroport de Paris-Orly sera source d'emplois supplémentaires directs et indirects notamment du fait de la création de nouveaux espaces de commerces et de services au sein du bâtiment, mais également avec l'exploitation et la maintenance des activités aéroportuaires liées à ce nouveau bâtiment. On estime que le bâtiment de Jonction permettra d'accompagner la création d'environ 2 600 emplois directs et 8 500 emplois salariés totaux.

### **Desserte de l'aéroport en transports en commun**

Les employés de la plateforme bénéficieront à l'horizon de la mise en service du bâtiment de Jonction d'une amélioration de l'offre de transports en commun puisque le STIF prévoit la mise en service à l'horizon 2018 du prolongement de la ligne T7 du tramway depuis Athis-Mons jusqu'à Juvisy-sur-Orge.

Précisons qu'une première phase de cette ligne de tramway T7 vient d'être mise en service le 16 novembre 2013 (liaison Villejuif-Athis-Mons).

Le projet de tramway T7 aura un effet favorable sur le report modal et sur l'accessibilité à la plateforme à la mise en service du bâtiment de Jonction, d'autant qu'une part très importante des employés de la plateforme provient de l'Essonne (plus de 42 % des employés) et notamment du sud du département.

Cette mise en service du tramway s'accompagne également d'un renforcement du maillage des lignes de bus vers la plateforme.

Le STIF étudie également une liaison TCSP Sénia-Orly jusqu'à l'aéroport avec pour objectif une mise en service en 2020 en site banalisé.

Enfin, Aéroports de Paris est partie prenante dans la mise en place d'un Plan de Déplacement interentreprises (PDIE) lancé en 2012 sur l'aéroport de Paris-Orly, visant à favoriser le co-voiturage pour les employés de la plateforme, et à limiter la circulation routière.

S'il n'y avait aucune offre de transports en commun complémentaire, l'impact du projet sur le stationnement serait d'environ 500 places supplémentaires sur la plate-forme. Avec la mise en service réalisée et prévue des offres de transports sur la plateforme (T7...), il n'y aura pas de besoin supplémentaire de stationnement.

On peut enfin noter que le métro du Grand Paris desservira la plate-forme au plus tard en 2027.

### **Impact du projet en phase chantier**

La phase travaux s'accompagnera nécessairement d'un apport de trafic qui restera toutefois modéré, notamment de poids lourds pour la livraison des matériaux et de véhicules lourds adaptés à certaines tâches du chantier.

La circulation de véhicules poids lourds est estimée ainsi pendant la phase chantier :

- pendant 2 à 3 mois au démarrage du chantier avec 40 camions par jour pour la démolition de la dalle aéronautique.
- pendant 3 mois ensuite avec 75 camions par jour environ pour les terrassements.
- puis 30 camions par jour pendant les autres phases des travaux (évacuation des gravats, livraisons de matériel,...).

Ce trafic est très limité, et ne pourra ralentir que ponctuellement le trafic à proximité immédiate de la zone de chantier.

Pour limiter cette gêne, des mesures seront mises en place : optimisation des apports de matériaux, organisation de la circulation, balisage des axes de trafic piétons,...

Il est important de noter que le chantier n'entraînera pas de restriction de circulation sur les voiries publiques. Par ailleurs, les accès au chantier ne seront pas directement connectés sur la voirie publique mais sur des voiries internes à l'aéroport.

La circulation de ces poids lourds s'effectuera par les principaux grands axes routiers notamment la RN7 pour accéder à l'aéroport.

Le volume de remblais sera quasi-nul. Le volume de déblais a été minimisé en limitant les sous-sols à un seul niveau et uniquement sur une partie du bâtiment. Il sera d'environ 44 000 m<sup>3</sup>.

Les poids lourds feront l'objet d'un nettoyage sur le site du chantier avant d'utiliser les voiries.

Il n'est pas prévu de travaux de nuit, qui resteront dans tous les cas exceptionnels.

Les poids lourds ne seront donc pas amenés à circuler la nuit.

## **Réseaux d'eaux**

Réseau d'eaux pluviales : Le projet s'inscrit dans le cadre des dispositions prévues dans l'arrêté interpréfectoral "loi sur l'eau" du 19 septembre 2011 pour le rejet des eaux de l'ensemble de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly. Les eaux pluviales de la plateforme sont collectées par Aéroports de Paris puis rejetées dans l'Orge après stockage dans des bassins tampons et traitement dans une station de traitement (STEP).

Le projet de bâtiment ne prévoit que de très faibles nouvelles surfaces imperméabilisées (300 m<sup>2</sup>) et le réseau existant est correctement dimensionné pour assurer le rejet des eaux pluviales issues du projet.

Réseau d'eaux usées : Le projet de bâtiment de Jonction générera un rejet de l'ordre de 15 à 20l/s dans le réseau existant d'Aéroports de Paris. Ce réseau est raccordé à une canalisation de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Essonne(CALPE) vers Athis-Mons, avant de rejoindre le SIVOA. Ce collecteur rejoint par la suite les réseaux du SIAAP et les eaux usées sont traitées à la station d'épuration de Valenton.

Aéroports de Paris réalisera une étude spécifique sur le réseau de raccordement de la plateforme vers Athis-Mons en liaison avec la CALPE dans la poursuite des études détaillées pour s'assurer que les réseaux d'eaux usées sont bien dimensionnés. Par ailleurs, Aéroports de Paris a engagé plusieurs actions pour réduire la consommation d'eau et les rejets qui doivent compenser plus de 60% des consommations additionnelles potentielles.



## Annexe

### Exemple de comparaison d'empreintes sonores:

