



COMMUNE DE VILLENEUVE-LE-ROI (94)

Villeneuve-le-Roi compte 21 129 habitants (Insee, 2021). Plus d'un tiers de son territoire est occupé par l'aéroport de Paris-Orly. En raison de cette particularité, elle doit faire face à de fortes contraintes d'urbanisme (PEB) sur 4/5^{ème} de sa surface. La ville est donc principalement touchée par les nuisances générées par la plateforme, aussi bien en termes de bruit que de pollution de l'air.

UN PROJET INSUFFISANT FACE AUX ENJEUX SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX

L'aéroport de Paris-Orly est la plateforme d'Europe la plus enclavée dans un tissu urbain très dense, préexistant. Du fait de cette spécificité, **l'aéroport génère un certain nombre de nuisances sonores et environnementales.** Pour cette raison, son exploitation est réglementée, avec l'instauration

d'un couvre-feu depuis 1968, et par le plafonnement de son trafic à 200 000 mouvements annuels (arrêté du 6 oct. 1994).

Face à l'urgence climatique, la communauté scientifique ne cesse d'alerter sur **l'impact du secteur aérien sur les émissions de gaz à effet de serre.** Elle demande la limitation du trafic aérien pour minimiser la pollution de l'air et les nuisances sonores, seule mesure efficace pour réduire ces émissions avant 2030 selon l'ADEME.

A cela, il faut rajouter **les effets sur la santé des populations riveraines** (risques accrus de maladies

cardiovasculaires, troubles psychiques et psychologiques, troubles de l'attention et du sommeil, perte de 36 mois de vie en bonne santé par habitant). Le coût sanitaire et social de l'aéroport est par ailleurs estimé à 1,6 milliard d'euros par an.

Le problème persistant, notamment en période nocturne, l'actuel Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport d'Orly a fixé l'objectif de réduire de 6 décibels les nuisances sonores entre 22 heures et 6 heures.

La commune estime que tout projet d'aménagement de la plateforme ne peut être réalisé sans prendre en considération ces éléments majeurs.

Villeneuve-le-Roi rappelle enfin la **nécessité d'entretenir un dialogue avec les territoires et les riverains**, à chaque étape de conception d'un tel projet, comme formulé par le Groupe ADP dans le cadre de ce projet Paris-Orly 2035.

CONTACT

Commune de Villeneuve-le-Roi,

Adresse : Hôtel de Ville, place de la vieille église, 94290 Villeneuve-le-Roi,

Contact : 01 49 61 42 42.

UN PROJET INSUFFISANT FACE AUX ENJEUX SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX

AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

La commune constate un certain nombre d'approximations quant aux projets présentés par ADP (imprécisions dans les cartes reproduites dans le dossier de concertation, manque de données sur l'étude d'impact menée par ADP, manque de documents relatifs à l'étude acoustique, manque de perspectives détaillées avant/après-projet).

La commune estime **que l'essentiel du projet présenté repose sur des éléments extérieurs aux actions du Groupe, tels que l'arrivée de nouveaux transports en commun.** Le groupe s'appuie essentiellement sur le cadre réglementaire qui lui est fixé, sans pour autant afficher une vision plus ambitieuse pour faire de l'aéroport de Paris-Orly un exemple mondial de plateforme véritablement éco-responsable, tournée vers l'avenir et les territoires limitrophes.

L'accent est mis sur l'éco-responsabilité et le respect de l'environnement, sans pour autant que soit établi un programme qui puisse réellement y répondre. **En ce sens, la commune note une tendance au greenwashing.**

Le projet affiche des actions concrètes peu ambitieuses dans une perspective à 11 ans, en décalage avec l'ampleur de l'urgence climatique et sanitaire. La commune émet un **avis défavorable quant à l'augmentation du trafic aérien annoncée par ADP**, passant ainsi

de 205 600 mouvements annuels (selon les chiffres de 2023) à environ 232 000. Soit une augmentation de 13%.

Par ailleurs, **l'arrivée d'un nombre plus important de passagers laisse présager une dégradation de la qualité de vie des riverains**, mais également de la qualité de l'air, avec le risque d'un nombre croissant d'avions gros-porteurs, et la saturation des axes de circulation (transports en commun, voies routières) empruntés au quotidien par les Villeneuvois, que les nouveaux services annoncés dans le projet Paris-Orly 2035 ne pourront pas réguler. A ce titre, le développement des activités liées à l'aéroport (hôtels, campus industriels, etc.) est une forte source d'inquiétude.

De surcroît, ces divers points interrogent très vivement quant à la réalisation des objectifs communiqués par le groupe ADP, notamment sur les objectifs à atteindre en termes de nuisances sonores. **L'objectif principal de réduction de 6dB du bruit en période nocturne ne pourra pas être atteint sans extension du couvre-feu.**

La commune estime enfin que ce **projet d'aménagement doit être réalisé en pleine concertation avec les villes limitrophes**, afin d'assurer une véritable amélioration de la qualité de

vie dans cette zone particulièrement touchée par l'aérien.

Selon le principe du pollueur-payeur tel que défini dans l'article L110-1 du Code de l'Environnement, les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur. Dans cette logique, il semble tout à fait légitime qu'ADP défende activement et mette en place des mesures à la hauteur des enjeux sanitaires et environnementaux, notamment pour le bien-être des riverains.

Pour toutes ces raisons, la Ville demande, dans le cadre du projet Paris-Orly 2035 :

- **Le respect des 200 000 mouvements**, en conformité avec l'arrêté du 6 octobre 1994,
- **Le respect et l'extension du couvre-feu**, seule mesure se rapprochant de l'objectif fixé par le PPBE de réduction de 6 décibels du bruit entre 22 heures et 6 heures, repris par le Groupe ADP dans le cadre du présent projet (scénario C de l'Etude d'impact selon l'approche équilibrée),
- **La limitation à 8% du trafic annuel des avions gros-porteurs**, plus polluants et plus bruyants,
- **L'aboutissement du projet de la Grusie**, en partenariat avec la Métropole du Grand Paris,
- **La requalification des terrains appartenant à ADP**, situés à Villeneuve-le-Roi, actuellement à l'état de friches, en espaces

naturels ou agricoles, et en accord avec la collectivité,

- L'engagement de la part d'ADP de ne pas installer de parcs de stationnement ni de bâtiments industriels ou hôteliers sur la collectivité. Celle-ci n'ayant pas vocation à être territoire-servant de la plateforme.
- La mise en œuvre d'une législation portant sur l'interdiction de l'installation de parcs de stationnement sauvages, facteurs de nuisances dans les secteurs pavillonnaires,
- La révision de la réglementation du système de traitement des eaux pluviales, afin d'éviter tout versement dans l'Orge, et l'adoption du principe du « Zéro Rejet » (gestion des eaux pluviales à la parcelle par leur infiltration à 100%),
- **Le rallongement de la piste 3**, qui permettrait de diminuer les nuisances sonores, et qui ne figure pas dans le projet Paris-Orly 2035,
- Le respect des engagements pris en termes de concertation et de dialogue avec les riverains et communes limitrophes.

AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

Les transports en commun

La Ville constate que les projets évoqués dans cet axe reposent essentiellement sur le déploiement de nouvelles lignes de métro, mis en œuvre par des organismes extérieurs à ADP.

Si elle se réjouit de l'arrivée de la ligne 14, reliée directement par le bus 482 avec le centre-ville, la commune estime que l'amélioration du réseau avait pour **seule priorité d'aboutir à une meilleure desserte de l'aéroport, au détriment des territoires riverains.**

Au regard de l'augmentation du trafic aérien annoncé et du nombre de passagers, les propositions annoncées par le groupe (évolution du parc automobile, meilleure desserte des transports en commun) sont loin d'être suffisantes.

Diminuer l'empreinte carbone par la limitation du trafic aérien

La décarbonation des mobilités liées à l'aéroport est un enjeu majeur de la décennie, afin de réduire l'empreinte environnementale de la plateforme, notamment ses émissions carbone.

La commune déplore le manque d'actions concrètes et efficaces pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. **Outre les émissions au sol, ADP doit prendre en considération les aéronefs, cœur de l'activité de la**

plateforme, et principale cause de pollution sonore et atmosphérique.

En effet, comme le souligne le projet actuel du Plan de Prévention dans l'Atmosphère (PPA) d'Ile-de-France, « **les émissions des plateformes aéroportuaires proviennent pour 88 % des mouvements des avions** ». La commune rappelle également que le bilan des émissions polluantes en Ile-de-France, établi par Airparif en octobre 2022, faisait état d'une augmentation de la pollution aux oxydes d'azote émis par le trafic aérien des trois aéroports majeurs d'Ile-de-France de plus 18% entre 2005 et 2019. Le secteur aérien est ainsi le deuxième pollueur aux oxydes d'azote d'Ile-de-France, et le seul qui soit en hausse.

La part croissante des compagnies low-cost sur la plateforme, notamment avec le départ d'Air France, devient un facteur aggravant. Selon l'étude « Above the clouds: European aviation emissions in 2023 » de l'ONG Transport & Environment, parue le 19 avril 2024, « les compagnies aériennes low-cost polluent plus que jamais auparavant, selon les dernières données sur les émissions ». Les compagnies low-cost effectuent des rotations jusqu'à 8 vols dans la journée, vers des destinations intra-européennes ou méditerranéennes. Des programmations difficilement soutenables, avec des dépassements du couvre-feu effectués au détriment des riverains, et plus globalement de l'environnement.

La Ville demande ainsi le respect des 200 000 mouvements annuels, tel que fixé par l'arrêté du 6 octobre 1994, afin de limiter l'ampleur de la pollution de l'air. Sans quoi, la politique de décarbonation de Paris-Orly 2035 sera inefficace face à l'ampleur des enjeux.



La nécessaire limitation des avions gros-porteurs

La Ville exprime son inquiétude face à l'augmentation du nombre de passagers, couplée à la « **hausse progressive de l'emport** ».

Face à ces 5 millions de passagers supplémentaires, la Ville exprime également sa crainte quant au risque de l'utilisation accrue des avions gros-porteurs, qui génèrent déjà à eux seuls plus de 25% des nuisances sonores.

La Ville demande qu'ADP impose une **limitation de ces aéronefs à 8% du trafic aérien sur la plateforme Paris-Orly.**

L'inquiétante saturation croissante des axes de circulation

La Ville partage le constat de la **saturation des axes de circulation.** Les riverains en subissent les conséquences au quotidien, dans l'ensemble de leurs activités (travail, loisirs, domicile). Cet

impact se ressent d'autant plus en période estivale en raison de la hausse de l'activité de la plateforme, au détriment des habitants qui voient leur quotidien encore plus dégradé. Ce phénomène participe activement à l'augmentation de la pollution de l'air en cette période de l'année, déjà croissante en raison de la hausse des mouvements aériens.

Une vigilance accrue face aux parcs de stationnement illégaux

Ce premier axe évoque également la création de parcs de stationnement. La Ville demande des précisions quant à ces nouveaux aménagements, facteurs de nuisances : emplacements exacts, superficies, capacité d'accueils, nombre d'étages, etc.

La Ville rappelle son refus quant à l'installation de telles structures sur le territoire de la commune.

En raison de l'accroissement du nombre de passagers, la commune exprime sa crainte quant à la propagation de parkings sauvages en plein cœur de quartiers résidentiels et pavillonnaires, tels que le Frais Rosset, en raison de leur proximité avec l'aéroport. Ces parcs entraînent dégradations, incivilités, et de fortes nuisances pour les habitants, tout en faisant concurrence aux structures d'ADP. En complément des actions qu'elle mène elle-même pour combattre ce fléau, la commune demande **qu'une coopération soit réellement établie avec ADP, en lien avec les autorités, afin d'éviter ce type d'installation, causée par la présence de la plateforme aéroportuaire.**

L'objectif serait ainsi d'aboutir à une législation relative à l'interdiction de ces parcs de stationnement discount sauvages.

La Ville a également constaté une hausse du stationnement anarchique. Ne souhaitant pas payer les parkings ou se garer sur les déposes-minutes pour déposer, attendre ou récupérer leurs proches, un certain nombre d'automobilistes stationnent, moteurs allumés, le long des axes de circulation, des ronds-points, et au niveau des entrées de ville. Une nuisance supplémentaire pour les riverains. L'accroissement des passagers augmentera le risque de ce type de phénomène.

De toute évidence, la limitation du nombre de passagers est une nécessité afin d'éviter l'artificialisation des sols et l'augmentation des nuisances.

AXE 2 : DÉVELOPPER DE NOUVELLES ÉNERGIES BAS CARBONE AU SEIN DE PARIS-ORLY EN RÉPONDANT AUX BESOINS DU TERRITOIRE.

Dans ce deuxième axe, le groupe ADP revient principalement sur l'utilisation des énergies renouvelables, de ses projets actuels (pompes à chaleur sur géothermie existante, doublement de l'alimentation électrique très haute tension, électrification des postes avion au contact) et futurs (création d'un hub énergie au bénéfice de l'aéroport et du territoire, le développement de l'électrification des usages avec bornes électriques et installations photovoltaïques).

Diversifier les sources d'énergie et développer la part du renouvelable est une volonté commune. Instaurer une collaboration avec les villes et les riverains est indispensable pour développer les méthodes de demain qui profiteront à l'ensemble du territoire.

La compensation carbone ne sera efficace qu'avec la limitation du trafic aérien

Le Groupe ADP affiche sa volonté de préserver la biodiversité, avec une attention particulière sur la trame bleue et verte. Un projet de reboisement aux abords de l'aéroport est notamment annoncé. 900 arbres, par exemple, devraient être plantés afin d'améliorer l'indice de biodiversité de la plateforme et contribuer à la captation carbone. Dans son souhait de redonner une place importante à la nature dans un cadre aussi urbanisé, la Ville comprend la volonté de compensation carbone et approuve « la création de partenariats avec les collectivités avoisinantes afin de

favoriser les continuités écologiques grâce à des corridors de biodiversité préservant les déplacements de la faune, la renaturation de zones artificialisées, la valorisation de l'eau ».

Elle tient cependant à mettre en perspective une tribune de l'ONU, « les compensations carbone ne nous sauveront pas », et les conclusions du rapport du GIEC. Ces deux institutions démontrent que les environnements naturels sont incapables d'absorber toutes les émissions émises. Les spécialistes pointent également un **décalage temporel entre le moment de l'émission - quand le voyageur prend son vol - et le temps nécessaire pour que les forêts tout juste plantées absorbent réellement ce carbone.** C'est l'une des raisons qui poussent les scientifiques à demander la limitation du trafic aérien avant 2030. Une mesure par ailleurs reprise dans le rapport « Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien » de l'ADEME.



En outre, cette volonté de renaturation est loin d'être suffisante compte tenu de l'impact du secteur aérien, et plus particulièrement de l'aéroport de Paris-Orly dans cette zone urbaine aussi dense qui l'entoure.

En ce sens, et comme indiqué dans l'axe 1, **la Ville rappelle sa demande de respecter le seuil de 200 000 mouvements annuels**, seule mesure qui répondra aux exigences affichées par ADP pour participer à la décarbonation de son secteur d'activités.

Réviser la gestion des eaux pluviales

La Ville prend acte de l'engagement d'ADP au sujet de la gestion des eaux pluviales, en s'appuyant sur le cadre réglementaire et un système interne performant.

L'aéroport Paris-Orly est autorisé à rejeter ces eaux dans l'Orge, à environ 200 mètres de la Seine. Cela crée des débordements dans les quartiers de la ville, des risques de contamination. Surtout, l'environnement naturel s'en retrouve dégradé.

La Ville demande que le Groupe ADP dépasse le simple cadre réglementaire en mettant en place une solution qui puisse stopper durablement et définitivement ces risques majeurs pour la santé des riverains et la qualité des cours d'eau.

AXE 3 : AMÉLIORER L'HOSPITALITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROPORT.

Face à l'augmentation des mouvements annuels et des passagers, ADP propose « la création d'une nouvelle jetée pour accéder directement aux avions sans créer de poste avion supplémentaire », « une hospitalité renforcée pour les personnes en situation de handicap », et « l'optimisation de l'aménagement aéronautique pour anticiper les évolutions de matériel et favoriser la décarbonation ». La Ville s'alarme de l'insuffisance des mesures prises face à l'enjeu sanitaire.

Le respect des 200 000 mouvements annuels



Dans le dossier de concertation, ADP fait état d'une « évolution du trafic modérée à l'horizon 2035 ». Il s'agit en réalité d'une augmentation du trafic. Celui-ci atteindra le seuil de 2018, soit environ 230 000 mouvements, bien au-delà du trafic actuel et des **limites fixées par l'arrêté du 6 octobre 1994 (200 000 mouvements par an)** « pour

protéger les riverains contre les nuisances sonores ».

Cette augmentation sera effective dès 2026 et sera constante jusqu'en 2035. Aucune précision n'est véritablement donnée après l'horizon 2035.

Il est également indiqué qu'« à nombre de mouvements stables, la composition du trafic (International/Schengen/Domestique) varie d'ici 2035 avec une part de mouvements internationaux en augmentation (compensée par une baisse de la part des vols domestiques). La Ville exprime à nouveau son inquiétude quant à **l'utilisation croissante des avions gros-porteurs, et du low-cost**, comme indiqué précédemment.

Ces prévisions s'inscrivent **en totale contradiction avec les engagements pris par ADP** pour faire de Paris-Orly un aéroport « résolument tourné vers la décarbonation, la biodiversité et l'innovation verte ».

L'accompagnement des passagers : un nécessaire retour au contact humain

La Ville prend acte de la création d'une nouvelle jetée pour accéder directement aux avions sans créer de poste avion supplémentaire. La commune estime que **tout nouveau projet de construction serait en effet dommageable**.

En définitive, la Ville préférerait un « accompagnement des riverains ».

Elle estime également nécessaire le renforcement de l'hospitalité pour les personnes en situation de handicap. Au-delà de l'aménagement de l'aéroport, c'est aussi l'accompagnement humain qui doit être privilégié.

L'hospitalité globale doit également tenir compte de la qualité d'accueil des passagers. Depuis plusieurs années, la Ville constate une lente et inexorable suppression de postes (hôtes d'accueil, enregistrement des bagages, etc.), au profit de la machine et de bornes automatiques. Les clients se retrouvent ainsi sans véritable contact humain. Un phénomène regrettable qui ne fait que dégrader l'hospitalité du deuxième aéroport de France.

Depuis 2010, **le personnel d'ADP ne cesse de s'effriter, passant de 3000 à 2000 en 2020.** Un phénomène qui a débuté antérieurement à la crise sanitaire liée au Covid-19.

L'insuffisance du renouvellement des flottes et du bio-carburant pour réduire les émissions de gaz à effet de serre

La commune constate que la réduction des effets de gaz à effet de serre repose peu sur les actions directes du projet de Paris-Orly, plutôt suiveur que précurseur.

Selon le rapport de l'ADEME, « élaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien », le renouvellement des flottes et l'usage de nouveaux carburants sont des processus lents, qui n'auront d'effets que sur le long terme. La modération du trafic aérien est le seul scénario permettant le plus de minimiser la pollution de l'air et les nuisances

sonores. L'ADEME précise à ce titre que **« le levier de la réduction absolue ou relative du trafic est le levier associé aux plus grands bénéfices environnementaux dans le cadre de la transition bas carbone du secteur aérien ».**

A cela, il faut rajouter la situation actuelle des constructeurs, qui enregistrent des records de commandes mais peinent à livrer les avions, avec un allongement des délais. La crise que traverse Boeing vient également directement impacter le renouvellement des flottes et le calendrier prévu. A ce titre, les hypothèses envisagées par le cabinet CGX dans le cadre de l'Étude d'impact selon l'approche Équilibrée du PPBE de l'aéroport d'Orly ne sont pas atteignables.

Ainsi, malgré toutes les dispositions prises par ADP, les objectifs de décarbonation ne pourront donc être atteints si le renouvellement des aéronefs et l'usage de bio-carburants n'est pas couplée à une limitation du trafic aérien, comme indiqué précédemment.

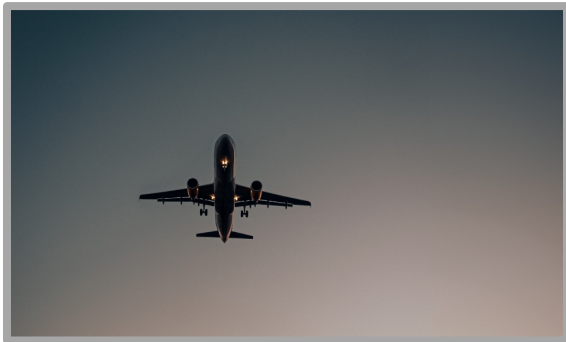
La nécessité de l'extension du couvre-feu pour réduire les nuisances sonores

La Ville conteste fermement l'impact positif « significatif » du projet d'ADP sur les nuisances sonores. Les études d'impact présentées dans le dossier de concertation sont incomplètes et imprécises. A ce titre, la Ville tient à rappeler le manque de stations de mesure relatives au bruit et à la qualité de l'air sur la plateforme. En nombre insuffisant, elles ne sont pas non plus positionnées en fonction du vent dominant. Un déploiement de balises tout autour de la plateforme, de façon

circulaire, permettrait de mieux prendre en compte la pollution, le bruit, et de pouvoir coupler ces données. Celles-ci doivent par ailleurs être en libre accès pour les riverains.

La commune demande à ADP de se rapprocher auprès des observatoires indépendants tels que Bruitparif.

Selon les données de ce laboratoire francilien, le remplacement très hypothétique de tous les aéronefs par des A 320 Neo, les plus performants sur le marché actuel, ne permettra d'atteindre qu'une diminution du bruit de 3 décibels. Ce niveau reste très éloigné de l'objectif de réduction de 6 décibels en période nocturne, fixé par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), et repris par ADP lui-même dans ce projet à horizon 2035.



Dans ce cadre, la Ville rappelle à nouveau qu'il est urgent de mettre en œuvre des solutions à court terme pour diminuer les nuisances sonores, bien avant 2035. Le bruit des avions a notamment un impact sur l'état de santé perçue, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Il est facteur de troubles psychiques et psychologiques, d'apprentissage et de

l'attention. Il favorise la perte de productivité. La mortalité est également plus élevée par maladie cardiovasculaire (Etude DEBATS, Université G. Eiffel / Acnusa). Au total, les habitants perdent jusqu'à **36 mois de vie en bonne santé** (Bruitparif/OMS), et le **coût sanitaire et social du bruit de l'aéroport représente 1,6 milliard d'euros par an** (Bruitparif).

La Ville demande qu'ADP se prononce favorablement au rallongement du couvre-feu pour se rapprocher des huit heures de sommeil consécutif, tel que préconisé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Cette extension est envisagée dans le cadre de l'Etude d'Impact de l'Approche Equilibrée (scénario C). Selon les études menées par Bruitparif, cette mesure est la seule permettant de se rapprocher de l'objectif de réduction de 6 décibels durant la période 22 heures – 6 heures. Cette mesure entrerait en conformité avec le PPBE de la Métropole du Grand Paris voté à l'unanimité des 131 communes membres, mais également des préconisations de l'ACNUSA et de l'ADEME. Cette extension est par ailleurs économiquement soutenable par le secteur aérien, puisque cela ne concerne que six avions par jour, tous déplacés dans la journée. Elle diminuerait enfin le coût sanitaire et social du bruit de l'aéroport de 315 millions d'euros (données Bruitparif).

ADP respecterait ainsi le souhait d'une grande majorité d'associations, élus et riverains de l'aéroport. Fin avril, cette mesure était soutenue **par plus de 220 élus** (députés, sénateurs, représentants de départements et de la Région Ile-de-France, Président de la

Métropole du Grand Paris) et membres de la société civile, dans une lettre commune adressée au Gouvernement. Environ **2000 Villeneuvois se sont prononcés** pour cette extension.

L'allongement de la piste 3, une nécessité pour la qualité de vie des riverains

La Ville prend acte de l'annonce d'ADP : « pas de poste avion supplémentaire, ni d'allongement de piste, et un accueil passagers amélioré par rapport à la situation sans projet ».

La Ville rappelle que le rallongement de la piste 3 fait partie des propositions des riverains et des associations depuis de longues années, afin que les avions puissent survoler les populations à des niveaux plus élevés. Elle demande ainsi une étude afin de mesurer le bénéfice sonore de ce rallongement sur les populations.

AXE 4 : DÉPLOYER UNE OFFRE IMMOBILIÈRE EN COMPLÉMENTARITÉ DES ORIENTATIONS DES TERRITOIRES DU SUD FRANCILIEN.

La Ville estime nécessaire la concertation avec les collectivités limitrophes pour tout projet immobilier, vœu également souligné par ADP.

A ce stade de la concertation, des incertitudes et des imprécisions persistent quant aux projets annoncés. La Ville demande à ADP d'être informée à chaque nouvelle étape.

Un accroissement d'activité sur la plateforme... pour quels bénéfices ?

La Ville constate la distinction entre réserves foncières périphériques et centrales, et la volonté de développer « une offre tournée vers les territoires riverains, définie en lien avec eux, [devant] permettre de renforcer l'intégration de l'aéroport dans le tissu métropolitain ».

Selon le dossier de concertation, il est essentiellement question de la création de campus industriels sur les grandes parcelles, d'hôtels industriels sur les parcelles de taille plus petite, de bâtiments hybrides mixant tertiaire et plateaux techniques d'activité.

Saturation et dégradation des axes routiers, accumulation des nuisances sonores (avions, automobiles, camions, bus...), artificialisation des sols, bétonnisation..., la Ville alerte des **impacts néfastes sur la qualité de vie des riverains que pourraient engendrer ces projets immobiliers.**

A nouveau, la Ville estime cet accroissement d'activité contraire à

la volonté du groupe de préserver l'environnement et la biodiversité. Elle entre en totale contradiction avec l'objectif de réduction de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols, tel qu'indiqué à de nombreuses reprises par ADP.

La Ville s'interroge également des réelles retombées économiques sur son territoire, compte-tenu de la diminution du nombre d'emplois concernés par la plateforme.

Selon les données fournies par ADP, seuls 121 « habitations salariés » sont comptabilisées, actuellement, à Villeneuve-le-Roi. Soit la moitié par rapport aux années 2010.

Selon la Contribution économique et sociale de l'aéroport d'Orly présentée lors de la Commission Consultative de l'Environnement du 9 février 2024, la plateforme comptabiliserait 25 000 emplois (ETP) à travers l'ensemble des activités présentes sur le site aéroportuaire. Soit une diminution de 3 000 emplois par rapport à 2016. L'étude évoque le chiffre de 48 000 emplois franciliens en 2022, loin des 68 900 de 2016.

Au regard de ces chiffres, **le facteur emploi ne peut plus être la raison-prétexte pour mener des projets de construction au détriment de la santé** des riverains et de leur cadre de vie. A ce titre, la Ville demande qu'ADP fournisse de plus

amples précisions quant à la répartition des salariés par activité et par commune autour de Paris-Orly.

Quid des parcelles villeneuvoises appartenant à ADP ?



La commune rappelle l'existence de terrains et pavillons dans le quartier du Frais-Rosset appartenant au groupe ADP. Il est regrettable qu'ils ne soient pas intégrés au projet Paris-Orly 2035. La Ville demande plus de précisions quant aux pistes de requalification envisagées par ADP sur ces terrains. Ces parcelles, à l'état de friches depuis plusieurs années, causent un certain nombre de désagréments pour les riverains. Des bloc-stops ont dû être installés par la municipalité afin de limiter les squats. A cela, se rajoutent les jardins partagés, malheureusement peu entretenus, et des pavillons murés ou détuilés.

La Ville se tient prête à engager à un vaste programme de requalification. **Des espaces naturels, boisés et/ou agricoles pourraient être envisagés.**

Projet de la Grusie avec la Métropole du Grand Paris

La Ville prend acte de l'intégration du projet de la Grusie dans le projet Paris-Orly 2035.

Ce projet, en lien avec la Métropole du Grand Paris, a pour objectif de revaloriser ce secteur de la ville, notamment des friches.