



# VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

## Extrait du registre des délibérations du conseil municipal

Séance du 4 avril 2024

N° 22

**Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le  
Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

Membres composant le Conseil Municipal .....	49
Membres en exercice .....	49
Membres présents .....	40
Membres excusés et représentés .....	5
Membres absents non représentés .....	4
Pour .....	45
Contre .....	0
Abstention .....	0
Ne prend pas part au vote .....	0

### *Télétransmission Préfecture*

Nomenclature : 9.1  
Numéro : 094-219400686-20240404-  
lmc11411-DE-1-1

Date réception : 9 avril 2024

Le 4 avril 2024 à 19h00, les membres du Conseil Municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire, au nombre de 40, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le 29 mars 2024.

Il a été procédé à l'élection d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil pour la présente séance, Carole DRAI, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions et les a acceptées.

### **Étaient présents:**

M. Sylvain BERRIOS Maire

Mme Carole DRAI, M. Pierre-Michel DELECROIX, Mme Laurence COULON, M. Germain ROESCH, Mme Yasmine CAMARA, M. Julien KOCHER, Mme Hélène LERAITRE, M. Cédric LAUNAY, Mme Dominique SOULIS, M. Philippe CIPRIANO, Mme Agnès CARPENTIER, Maire-Adjoint

M. Jean-Marc BRETON, Mme Jacqueline VISCARDI, M. Pierre GUILLARD, Mme Marion COHEN SKALLI, M. Bruno BISMUTH, Mme Nadia LECUYER, M. Gilles CHERIER, Mme Peggy D'HAHIER, M. Aurélien PREVOT, Mme Marie-Thérèse DEPICHERE, M. Frank PATTI, M. Marc COHEN, Mme Anne-France LAVIROTTE, M. Loïc KERMAGORET, Mme Jacqueline LAVAL, M. Claude SOUSSY, Mme Sandra HOSSEINI, M. Pierre FERRERO, Mme Dominique BLÉHAUT, Mme Charlotte MARTIN, Mme Céline VERCELLONI, M. Vincent PUIG, Mme Lydia DE LISE, M. Téo FAURE, M. Fabrice CAPRANI, Mme Nadia GRONDIN, Mme Hélène FEO, M. Alain MERIGOT, Conseillers Municipaux.

### **Étaient absents excusés et représentés:**

Mme Pascale MOORTGAT qui a donné pouvoir à M. Cédric LAUNAY, M. Adrien CAILLEREZ qui a donné pouvoir à Mme Carole DRAI, Mme Achraf ATALLAH qui a donné pouvoir à Mme Yasmine CAMARA, Mme Florentine RAFFARD qui a donné pouvoir à M. Germain ROESCH, M. Henri PETTENI qui a donné pouvoir à Mme Laurence COULON.

Les pouvoirs ont été délivrés aux membres du conseil municipal présents, conformément à l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, pour leur permettre de voter au nom des conseillers municipaux empêchés. Les mandats ont été remis par le porteur à Monsieur le Président.

### **Étaient absents non représentés :**

M. Matthieu FERNANDEZ, Mme Déborah WARGON, M. Frédéric LOURADOUR, M. Laurent DUBOIS.



N° 22

**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

**Le Conseil Municipal,**

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**VU** l'avis de la Commission Développement durable, Cadre de vie, urbanisme, vie des quartiers, vie économique, commerces et sécurité en date du 27 mars 2024,

## 1-LE CONTEXTE DE LA SAISINE

**Du 26 février au 26 mai 2024, le Groupe ADP (Aéroports de Paris) organise une concertation sur son projet « Paris-Orly 2035 ».** La Ville de Saint-Maur en a été informée ainsi qu'une centaine de communes plus ou moins directement concernées par l'exploitation de l'aéroport de Paris-Orly et par ses impacts (dans les départements 91, 92, 94 et 77).

**Le projet est consultable sur un site internet dédié avec possibilité de participer par voie électronique :** <https://parisorly2035.groupe-adp.com/>

Le site dédié précise les diverses modalités de consultation et de contribution, les dates et lieux des deux réunions publiques, des six ateliers thématiques et des "points participatifs hors les murs".

**L'information a été diffusée sur le site internet de la Ville de Saint-Maur,** en rubrique « enquêtes en cours », à partir du 26 février 2024 et y restera pendant toute la durée de la concertation, avec un lien vers le site dédié.

A ce stade, il ne s'agit pas d'une enquête publique mais d'une **concertation préalable**. ADP précise que c'est une démarche « **volontaire** », (« *aucune obligation réglementaire ne la prescrivant* »). [DC\* p.176 - PDF p.89]

**Les conseils municipaux ne sont pas expressément appelés à donner leur avis sur ce projet.** S'ils le font, leur avis doit donc être émis dans le délai de la concertation.

**En l'occurrence, la Commune rappelle que Saint-Maur est survolée, à plus ou moins haute altitude et à fréquences variables,** par des avions en provenance ou à destination des aéroports franciliens (Orly, Le Bourget, Charles-de-Gaulle) et des aérodromes environnants. **L'exploitation raisonnée et vertueuse de ces trajectoires courantes ne devrait pas générer de nuisances pour les Saint-Mauriens.**

**Concernant l'aéroport de Paris-Orly (situé à environ 12 km), la Ville est attentive à l'utilisation de la « piste 4 »,** car elle peut entraîner le survol du sud-est de Saint-Maur à basse altitude lors des atterrissages par vent d'ouest. **L'usage de la piste 4 doit rester ponctuel** (maintenance technique ou incident sur la « piste 3 », ou conditions météo exceptionnelles). Or, des survols dits « atypiques » (dont des dépassements de couvre-feu) se produisent épisodiquement et génèrent des impacts sonores. La Ville engage donc régulièrement des actions auprès du Groupe ADP, gestionnaire des aéroports franciliens, et auprès de l'Etat en charge de la régulation et de la réglementation du trafic aérien.

**C'est pourquoi, la Commune de Saint-Maur estime nécessaire d'émettre un avis sur le projet « Paris-Orly 2035 » présenté par le Groupe ADP afin de s'assurer qu'il n'a pas pour objectif ou pour effet d'augmenter le trafic aérien et notamment les survols de Saint-Maur et que, de manière générale, l'impact du projet s'inscrit dans une démarche de réduction des nuisances pour**

## N° 22

### OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)

#### l'environnement et la santé.

[\*Sauf indication contraire, les citations utilisées dans la présente délibération sont issues du dossier « Paris-Orly 2035 » notamment de la pièce « Dossier de Concertation » soit « DC ».]

#### 2-LE DOSSIER SOUMIS A CONCERTATION PUBLIQUE PAR ADP

Le site dédié met à disposition du public une douzaine de documents dont le Dossier de concertation, sa Synthèse, des Fiches thématiques par axe (4 axes), des pièces graphiques (schéma, plan), un dépliant et des archives d'engagements antérieurs d'ADP.

Le Dossier de concertation proprement dit [DC] comporte 194 pages.

Sur la forme, la Commune constate qu'ADP n'était pas tenu de produire une étude d'impact réglementaire mais a souhaité néanmoins élaborer un document s'en rapprochant par la trame (contexte, état initial, analyses *sans* et *avec* projet pour évaluation des enjeux et des effets). Le résultat n'a pas la précision d'une étude d'impact dans la mesure où le projet lui-même n'est encore, selon ADP, qu'une « *vision prospective à long terme* », « *une vision de principe présentée à des fins indicatives et susceptible d'évolution* » [DC p.176]. ADP renvoie souvent aux futures études qui seront menées lors des demandes d'autorisation environnementale ou d'installations classées.

En l'état du dossier, les cartes de bruit sont reproduites à une échelle trop réduite et ne permettent pas d'apprécier correctement les conclusions (en particulier les cartes comparatives des courbes d'environnement sonore [DC p.126]). De plus, le dossier fait mention à deux reprises d'une « annexe » qui contiendrait l'étude acoustique détaillée. ADP déclare : « *Le détail complet de l'étude est disponible en annexe.* » [DC p.124] « *Le détail par commune et par indicateur [...] est disponible en annexe.* » [DC p.127] Or, cette étude ne figure ni dans le dossier (le chapitre 8, Annexes, ne contient qu'un glossaire, p.194) ni dans les pièces mises en ligne sur le site web dédié. La Commune estime nécessaire de compléter le dossier et le site de la concertation, en produisant l'étude acoustique.

Par ailleurs, et sur l'ensemble des thématiques, il est un peu complexe de distinguer ce qui relève du projet lui-même (et constitue des éléments nouveaux) de ce qui traduit des objectifs déjà poursuivis ou des actions déjà lancées au titre de démarches antérieures.

Concernant le site internet dédié, le fractionnement des entrées et des données ne facilite pas l'accès direct aux pièces du dossier (d'autant que le site contient aussi des articles d'actualités ADP sur d'autres sujets). Les observations des contributeurs en ligne ne sont pas visibles par le public qui consulte le site dédié (ce qui est dommage pour l'appropriation collective du projet). Il n'est pas possible d'annexer une pièce jointe à une contribution électronique (sauf s'il s'agit d'un « cahier d'acteurs », au format prédéfini et contraint, pour les personnes morales) et il n'y a pas d'adresse électronique spécifique pour le faire.

A priori, les ateliers participatifs sont uniquement « en présentiel » et pas doublés par une écoute possible en visio (comme cela a été fait au même moment pour les réunions publiques thématiques de l'enquête publique sur le Plan de Protection de l'Atmosphère d'Île-de-France).

#### 3-LE « CONTEXTE DU PROJET » PARIS-ORLY 2035 présenté par ADP

En préambule, ADP procède à quelques rappels [DC p.6 à 9 – PDF p.4-5] :

Depuis 1961, Paris-Orly a fait évoluer ses infrastructures pour s'adapter aux mutations du transport aérien. Le territoire environnant s'est développé en parallèle. Aujourd'hui, **l'aéroport de Paris-Orly est « l'un des plus urbanisés d'Europe »**. Il « *s'inscrit dans un tissu urbain dense d'une soixantaine de communes regroupant plus de 500 000 habitants* ».

ADP déclare avoir « *pris la pleine mesure des enjeux liés au changement climatique et aux dérèglements qu'il engendre* ». De nouvelles orientations stratégiques (décarbonation et

**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

intermodalité) ont été définies dans la **feuille de route d'entreprise « 2025 Pionniers »** avec notamment les concepts de « *smart airport* » et « *smart experience* » [vidéo consultable sur le site dédié]. Elles s'appuient sur des atouts existants issus de processus déjà mis en œuvre dans certains domaines (traitement des eaux, énergies renouvelables, biodiversité). ADP s'est fixé des « **objectifs de transition environnementale à l'horizon 2030** » et les a partagés avec quarante acteurs de la communauté aéroportuaire dans le cadre de « **l'alliance environnementale Paris-Orly** » [brochure consultable sur le site dédié].

Ces objectifs sont les suivants :

- >décarboner en visant zéro émission de CO<sub>2</sub> nette au sol ;
- >préserver un tiers de nos surfaces pour la biodiversité ;
- >diminuer le bruit de 6dB en bord de nuit, entre 22h et 23h30 ;
- >diminuer de 40% nos consommations d'électricité, de chaud et de froid dans nos aérogares ;
- >valoriser 80% de nos déchets non dangereux.

**Le projet Paris-Orly 2035 a été bâti autour de quatre axes :**

AXE 1 : Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès à la plateforme

AXE 2 : Développer les énergies bas carbone en lien avec les besoins du territoire

AXE 3 : Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport

AXE 4 : Développer une offre immobilière tournée vers les territoires

ADP présente ce projet comme « l'un des éléments phares de [sa] stratégie de transformation vers un nouveau modèle aéroportuaire, prenant acte de la modération de la croissance du trafic tout en cherchant à créer les conditions d'un développement soutenable et innovant ».

**Le CONTEXTE DU PROJET proprement dit est exposé de façon détaillée :**

[DC p.10 à 83 – PDF p.6 à 42]

Paris-Orly est le 2<sup>e</sup> aéroport français et le 11<sup>e</sup> aéroport européen.

Il « est exploité par le Groupe ADP, constructeur, aménageur et exploitant des trois plateformes aéroportuaires franciliennes. Celles-ci constituent un **système aéroportuaire cohérent** qui permet d'accueillir toutes les catégories de trafic :

- >l'aéroport Paris-Orly, principalement consacré aux vols de point à point [c'est-à-dire les vols sans correspondance] ;
- >l'aéroport Paris-Le Bourget, premier aéroport d'affaires en Europe ;
- >et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, qui accueille le hub d'Air France-KLM. Il s'agit du premier hub européen pour l'offre de transport intercontinental et du premier aéroport cargo d'Europe (Classement UAF - 2022). »

Paris-Orly accueille plus de 27 compagnies aériennes et dessert 157 villes. L'international (dont les territoires ultramarins) représente plus d'un tiers.

Paris-Orly dispose de trois pistes dont deux sont utilisables en simultanément.

**C'est un aéroport « coordonné »** : « tout atterrissage ou décollage d'un aéronef y est, sauf cas de force majeure, subordonné à l'attribution préalable d'un créneau horaire ». Les créneaux lui sont attribués par COHOR (association pour la coordination des horaires).

**Paris-Orly est soumis à une double restriction :**

- >le couvre-feu de 23h30 à 6h (édicte par décision ministérielle du 04 avril 1968),
- >le plafonnement à 250 000 créneaux annuels (par arrêté ministériel du 06 octobre 1994).

**Son emprise est de 1 540 hectares sur 9 communes.**

L'aéroport est un acteur économique majeur avec 25 000 emplois directs.

ADP évoque ensuite la situation actuelle de l'aéroport d'Orly dans trois domaines :

- >**Les modes d'accès** : une plateforme desservie majoritairement en voiture (90% pour les



**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

salariés et 68% pour les passagers en véhicule particulier et en taxi/VTC), un trafic congestionné, des transports collectifs publics mais un réseau sous-capacitaire avec ruptures de charge, etc ;

>**Les sources d'énergie** (chaleur fatale de récupération d'incinération des déchets du MIN de Rungis + géothermie + électricité verte), le Groupe ADP étant à la fois producteur et distributeur d'énergie pour ses besoins et ceux de tiers internes à la plateforme ;

>**Le patrimoine immobilier et les réserves foncières disponibles** (« centrales » et « périphériques », ces dernières représentant une centaine d'hectares en interface directe avec les villes environnantes).

ADP rappelle **Les politiques publiques et réglementations**

>Sur le climat et l'énergie ;

>Sur l'artificialisation des sols ;

>Sur les nuisances sonores :

-Au niveau multilatéral et européen : le principe d'action selon « l'approche équilibrée » et ses quatre piliers (réduction du bruit à la source, planification et gestion de l'utilisation des terrains, procédures opérationnelles d'atténuation du bruit, restrictions d'exploitation).

-Au niveau national et local : le dispositif de modulation des redevances d'atterrissage selon la performance acoustique des aéronefs (arrêté ministériel du 24-01-1956) ; et trois plans spécifiques à l'aéroport d'Orly : le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE 2018-2023 approuvé en 2022), le plan d'exposition au bruit (PEB 2012) et le plan de gêne sonore (PGS 2013).

La Commune précise que Saint-Maur ne fait pas partie des périmètres du plan d'exposition au bruit et du plan de gêne sonore de l'aéroport d'Orly.

ADP aborde également

>La déclinaison de sa démarche « 2025 Pioneers » (ADP répertorie et développe tout qu'il a déjà mis en œuvre ces vingt dernières années pour améliorer l'empreinte environnementale de la plateforme aéroportuaire et fournit quelques données chiffrées des améliorations obtenues).

>Son Plan d'action Horizon 2030 (rappel des 8 thématiques et des actions projetées pour chacune et rappel du « cadre d'évolution des mobilités au sein de la plateforme »).

**Le « contexte de modération du trafic »**

ADP produit dans son dossier de concertation :

>un graphique du trafic entre 1991 et 2022 sur Paris-Orly en mouvements d'avion,

>un graphique du trafic de 2018 à 2035 sur Paris-Orly en passagers et en mouvements,

>« *Le modèle de prévision de trafic du Groupe ADP* »

>Les « *hypothèses* » sur lesquelles reposent « *les prévisions de trafic établies par le Groupe ADP* »

[Ces graphiques et explications sont consultables en ANNEXE jointe à la présente délibération]

**A partir de cette méthodologie, ADP formule -comme base de son projet- un trafic 2035 équivalent au trafic 2018.**

ADP considère l'année 2018 comme la « *Dernière année d'un trafic normal (avant crise Covid) et sans travaux sur la plateforme impactant le trafic (pour mémoire en 2019 : réfection piste ayant entraîné un nombre de mouvements annuels inférieurs à celui de 2018.* » [DC p.124 – PDF p.63]

A de très nombreuses reprises dans les pièces du dossier de concertation, ADP rappelle cette prévision et l'exprime par des formulations diverses : « *stabilisation* » ou « *stabilité* » des

**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

mouvements, « modération » du trafic, « croissance nulle »,..., tout en distinguant le nombre de mouvements et le nombre de passagers, et en introduisant un focus sur les mouvements en bord de nuit.

Ainsi par exemple, ADP déclare au sujet de l'aéroport Paris-Orly que :

« *Les prévisions de trafic à l'horizon 2035 anticipent une stabilisation du nombre de mouvements par rapport à 2018 et une augmentation du nombre de passagers de l'ordre de 0,6 % par an.* » [Synthèse p.8]

« *Les prévisions et la stratégie de la plateforme s'appuient désormais sur une croissance nulle des mouvements à l'horizon 2035.* » [DC p.81 – PDF p.41]

« *[...] le nombre de mouvements d'avion devrait, lui, se stabiliser au niveau de 2018 à l'horizon 2035, marquant une nette modération de la croissance du trafic aérien, qui passerait de 229 052 mouvements observés en 2018 à 228 600 mouvements cibles en 2035.* » [...] [DC p.82 - PDF p.42]

« *Par rapport au nombre de mouvements totaux, il est pris en hypothèse un maintien à l'horizon 2035 des 14 410 mouvements observés en 2018 qui ont eu lieu en bord de nuit (période comprise entre 22h et 23h30).* » [DC p.82 - PDF p.42]

« *À nombre de mouvements stable, 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).* » [DC p.107 – PDF p.54]

Cette évolution « s'accompagne d'une hausse progressive de l'emport\*, menant à une évolution attendue du trafic à l'horizon 2035 de l'ordre de 37,7 millions de passagers » (contre 32,6 millions en 2023). [...] « Cette hausse du trafic passagers » sera donc de 5,1 millions (dont 4,6 à Orly 3). [DC p.81 – PDF p.41] [\* « L'emport est le remplissage des avions. »]

Concernant la date de retour au trafic 2018 :

Les mentions isolées (hors graphique) pouvaient laisser penser que le trafic évoluerait progressivement entre 2024 (date de la concertation) et 2035. Or, ADP explique (dans un paragraphe sur les nuisances sonores) que son objectif de baisse est construit « *par rapport à la situation de référence (année 2018) et à l'horizon d'un retour au niveau de trafic 2018 (estimé en 2026)* ». [DC p.40 – PDF p.21] Le graphique confirme que cette « modération-stabilisation » est déjà effective.

Concernant son projet Paris-Orly 2035, ADP déclare que :

« **Le projet n'a donc pas vocation à développer des capacités aéroportuaires pour accueillir des mouvements supplémentaires, mais à proposer un aménagement permettant de garantir un haut niveau de qualité de service sur l'ensemble du parcours passagers, tant sur la partie accès qu'au sein des aérogares.** » [Synthèse p.8]

La Commune constate qu'ADP [DC p.9] « prend acte de la modération de la croissance du trafic » aérien pour bâtir son projet « Paris-Orly 2035 », ce qui appelle plusieurs remarques :

- La source des données historiques n'est pas précisée. Or, certaines (par exemple le nombre de mouvements en 2018) ne correspondent pas aux tableaux publiés par la DGAC (direction générale de l'aviation civile).
- Cette « modération » repose sur les modèles de prévision d'ADP et les hypothèses d'ADP. De plus, les bases du raisonnement sont produites mais pas le détail des calculs.
- Le retour au trafic 2018 est estimé réalisé dès 2026 (voire un peu avant) et supposé constant ensuite jusqu'en 2035, sans précision de l'après 2035, et sans explication sur cette limitation de la prévision à un horizon de dix ans.

**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

- ADP ne présente pas toujours cette modération-stabilisation comme une simple *prévision*. Dans le dossier, il lui arrive de la considérer aussi comme une *action*. Ainsi, en matière de réduction des nuisances sonores, il est indiqué que « *La dynamique partagée par le Groupe ADP et ses partenaires autour d'actions fortes comme le maintien des mouvements de 2018 et le renouvellement des flottes permet des gains très importants à l'horizon 2035 [...]* ». [DC p.126 - PDF p.64]
- Dès lors, la Commune estime que cette prévision-action devrait devenir un *engagement* d'ADP (et de ses partenaires) de *réduire* le nombre de mouvements annuels  
La Commune de Saint-Maur, comme de nombreuses villes plus ou moins proches de l'aéroport d'Orly, attend une diminution du nombre de mouvements annuels et pas le seul retour au volume 2018, qui était lui-même en nette augmentation par rapport aux deux décennies antérieures.  
Cette augmentation est visible dans le graphique produit par ADP sur l'évolution du trafic entre 1991 et 2021 : le nombre de mouvements annuels en 1993 et en 2003 était à peine au-dessus de 200 000.  
Et c'est justement en 1994 qu'a été plafonné le nombre de créneaux annuels attribuables à l'aéroport d'Orly. Ce plafonnement (à 250 000 créneaux) était fondé sur un objectif clairement rappelé dans l'exposé des motifs de l'arrêté ministériel : « *Considérant qu'il convient, pour protéger les riverains contre les nuisances sonores, de fixer le trafic de l'aéroport d'Orly à environ 200 000 mouvements par an, objectif fixé par le schéma directeur de la région d'Ile-de-France approuvé par le décret du 26 avril 1994* ».

La Commune demande à ADP de s'engager à s'inscrire dans cet objectif « *de fixer le trafic de l'aéroport d'Orly à environ 200 000 mouvements par an* ».

Les créneaux en bord de nuit (juste avant le couvre-feu) et le matin (juste après le couvre-feu) pourraient être privilégiés pour cette réduction.

La Commune demande également l'extension du couvre-feu (22h30 à 7h au lieu de 23h30 à 6h).

Par ailleurs, l'aéroport d'Orly faisant partie d'un « *système aéroportuaire cohérent* » avec Le Bourget et Charles-de-Gaulle, la Commune réitère ses autres demandes :

- la création d'un couvre-feu et la réduction des mouvements à l'aéroport Charles-de-Gaulle,
- la régulation et la maîtrise du trafic sur l'aéroport du Bourget ainsi que le suivi de la pollution générée par l'aviation privée,
- des sanctions accrues en cas de non-respect du couvre-feu et des couloirs aériens,
- l'accélération du verdissement de la flotte via une corrélation avec les créneaux accordés.

La Commune rappelle à cette occasion l'étude de l'ADEME - l'agence de la transition écologique - publiée en septembre 2022 et intitulée : « *Elaboration de scénarios de transition écologique du transport aérien* ». L'ADEME a étudié de manière objective et scientifique les leviers de décarbonation du transport aérien, et a élaboré trois scénarios contrastés, représentant trois stratégies potentielles de décarbonation de ce secteur pour la période 2020-2050. En conclusion, l'ADEME énonce comme « *Essentiel à retenir* » que « *La mobilisation des leviers de décarbonation peut permettre de réduire d'environ 75% les émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien entre 2019 et 2050. Les trois principaux leviers sont l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions, le recours aux carburants durables et la maîtrise du trafic. Les deux premiers ne produiront des effets sensibles qu'à moyen et long terme alors que le troisième pourrait être efficace à court terme.* » Pour l'ADEME : « *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.* »

#### 4-LES « CARACTÉRISTIQUES » DU PROJET » PARIS-ORLY 2035

ADP déclare que « *Les projets lancés avec les partenaires de l'aéroport en matière de décarbonation de l'aviation ou de réduction des nuisances en vol se poursuivent en parallèle* ». [DC p.86 – PDF p.44]

##### **AXE 1 Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès à l'aéroport**

[DC p.86 à 97 - PDF p.44 à 49]

Les cartes et illustrations figurent en ANNEXE jointe à la présente délibération.

ADP constate notamment la « *saturation régulière des axes routiers* » et « *l'insuffisante accessibilité en transports collectifs et en mobilités douces* ». Il rappelle en détail « *le renforcement massif des transports publics collectifs à l'horizon 2030* ». Mais il estime que « *L'enrichissement de l'offre de transports collectifs publics ne permet pas à lui seul d'assurer la fluidité des accès et de participer à la décarbonation de l'activité de la plateforme* ».

« *Le projet Paris-Orly 2035 vise à accompagner et renforcer les effets induits par les nouvelles infrastructures à venir.* » L'axe central en est la refonte complète des accès à la plateforme et elle est destinée à améliorer et favoriser plus encore le report modal.

« *Cette stratégie s'incarne dans un nouveau projet bâti sur trois axes d'aménagement :*

1. **la création de parcs de stationnement et dépose-minute** en entrée de plateforme, au nord comme au sud ;
2. **la mise en service d'un transport collectif en site propre interne** (TCSP de type bus, tramway ou autre), assurant l'accessibilité et la fluidité du dernier kilomètre de la plateforme en desservant l'ensemble des principaux pôles d'emploi et d'activité ;
3. **le renforcement du rôle de l'aéroport Paris-Orly comme l'un des principaux pôles d'échanges multimodaux** à l'échelle du Sud francilien comme de l'Île-de-France en intégrant également un réseau maillé de modes doux (vélo notamment) avec ses territoires d'influence. »

D'autres mesures incitatives au report modal sont exposées (modifications tarifaires des parkings, navettes employeur, plages horaires des transports, etc) en liaison pour certaines avec les gestionnaires concernés.

Dans le détail, le projet comporte notamment 4 parcs de stationnement éloignés « *comportant près de 9 000 places configurées dans des parkings verticalisés* ». Ils sont « *pensés comme de véritables pôles d'accueil* » avec des services tels que l'enregistrement déporté des bagages. Cet aménagement « *pourrait permettre de détruire de nombreux parkings de surface existants.* »

La commune constate que le rapport construction-destruction n'est pas précisé en superficie (sachant qu'en préambule ADP avait mentionné l'existence de 17 parkings soit 15 000 places dont 10 000 publiques, sans compter les parkings de car, les parkings professionnels pré-réservés, zones de dépose-minute, etc). [DC p.19 – PDF p.10]

Les bénéfices estimés par ADP sont les suivants :

>Pour les salariés, « *[...] la part d'utilisation des transports collectifs publics, actuellement à 9%, augmenterait jusqu'à 40%. L'accessibilité à vélo augmenterait également significativement, passant de 1% actuellement à 8%.* »

>Pour les passagers, « *La part modale liée aux transports collectifs publics passerait ainsi de 32% en 2019 [...] à 61% pour le scénario complet d'aménagement, [...].* »

[Le graphique détaillé figure en ANNEXE jointe à la présente délibération.]



**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

L'Axe 1 « nécessiterait, à ce stade des études, une enveloppe budgétaire de 700 à 900 millions d'euros ».

La Commune comprend l'objectif d'ADP de favoriser le maillage de la plateforme et le report modal. Aussi, la concrétisation devra naturellement tenir compte des effets sur les quartiers immédiatement en limite de la plateforme afin de ne pas générer un report des nuisances circulatoires ou un stationnement non maîtrisé. La concertation avec les villes et les riverains directement concernés est primordiale.

**AXE 2 Développer les énergies bas carbone en lien avec les besoins du territoire**

[DC p.98 à 105]

ADP évoque son usage actuel des énergies renouvelables ainsi que ses projets d'optimisation d'installations déjà autorisés : pompes à chaleur sur géothermie existante, doublement de l'alimentation électrique très haute tension (225kV), électrification des postes avion au contact. En complément, le projet Paris-Orly 2035 proprement dit prévoit :

[La carte des emplacements figure en ANNEXE jointe à la présente délibération.]

**La création d'un « hub énergie »** c'est-à-dire une diversification des sources d'énergie au bénéfice de l'aéroport et des territoires qui l'entourent. Elle va se traduire par :

-« la mise en service d'une station multi-énergies » (dès 2025) distribuant « de l'hydrogène gazeux (GH<sub>2</sub>) et du gaz naturel pour véhicules (GNV), notamment du BioGNC, [...] ». Elle sera également dotée en bornes de rechargement pour les véhicules électriques (BRVE). » ;

-« L'étude d'implantation d'une usine de liquéfaction d'hydrogène » (en prévision de l'arrivée des avions à hydrogène) ;

-« L'augmentation des capacités géothermiques avec un second puits et de nouvelles pompes à chaleur » ;

-« Une centrale de méthanisation ».

« **Le développement de l'électrification des usages** » avec la création d'une « station de recharge et des bornes électriques rapides » et « une étude de faisabilité pour développer le solaire photovoltaïque sur son foncier » (et notamment sur des parkings, des bâtiments et des prairies).

**Des actions en faveur de la biodiversité et des trames verte et bleue** : ADP déclare que « Le projet Paris-Orly 2035 sanctuarise l'engagement de dédier un tiers des surfaces de l'emprise aéroportuaire à la biodiversité et d'enrichir, au sein des espaces désimperméabilisés, la biodiversité existante ». Il est question notamment de « favoriser les continuités écologiques grâce à des corridors de biodiversité » (en partenariat avec les collectivités avoisinantes), ainsi que de « renaturation de zones artificialisées, à l'instar de la déconstruction de la piste 1, la création de jardins urbains et de nouveaux boisements ». Il est prévu également « le renforcement de la valorisation de nos eaux pluviales » (afin de porter la part d'eau pluviale dans la consommation d'eau globale de 20% en 2022 à 30% à l'horizon 2035).

« Les enjeux Énergie du projet Paris-Orly 2035 nécessiteraient des investissements de l'ordre de 80 à 90 millions d'euros. »

La Commune comprend l'objectif d'ADP de diversifier ses sources d'énergie, développer la part du renouvelable et surtout d'en faire bénéficier des territoires en dehors de l'emprise aéroportuaire. A ce stade, il est intéressant de voir ADP user de cette concertation pour « identifier les projets connexes d'ores et déjà présents sur le territoire et les besoins de mise à disposition d'énergie » et pour « faire émerger les partenariats possibles ». [DC p.182-PDF p.92] La collaboration avec les villes et les riverains directement concernés est primordiale.

S'agissant de la biodiversité (qui figure dans ce chapitre mais pas dans le titre de cet axe),

**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

les intentions à ce stade semblent positives, en particulier la recherche de continuités hors plateforme. La concrétisation des renaturations, évoquée par ailleurs, nécessiterait des précisions supplémentaires (emplacement et superficie de la piste 1, décompte exhaustif des surfaces imperméabilisées *sans* et *avec* projet, ...).

**AXE 3 Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport**

[DC p.106 à 113 - PDF p.54 à 57]

La présentation de cet axe commence par « *l'état des lieux* » consacré à l'exposé des prévisions de trafic.

La restitution et l'analyse par [la Commune](#) du « *contexte de modération de trafic* » figurent CI-DESSUS au chapitre 3 dans un paragraphe dédié. Il convient de s'y reporter.

En pratique, ADP expose que, sans projet, il se produira, notamment, « *une érosion forte du taux de contact, c'est-à-dire de la proportion de postes avion directement reliés par passerelle aux salles d'embarquement. Pour un avion, la mise au contact consiste à être directement connecté au terminal par la passerelle, alors qu'un positionnement « au large » oblige les passagers à rejoindre l'avion en bus.* » [...]

« *Au vu des prévisions de trafic modérées, le projet Paris-Orly 2035 ne prévoit pas de création de capacité avion supplémentaire ni de nouvelle piste. Son objectif est d'améliorer la qualité de service offerte aux passagers et aux compagnies aériennes [...].* »

« **POUR RÉSUMER : PAS DE POSTE AVION SUPPLÉMENTAIRE, NI D'ALLONGEMENT DE PISTE, ET UN ACCUEIL PASSAGERS AMÉLIORÉ [...]** »

Les aménagements proposés sont :

> « **la transformation de six "postes au large" en "postes au contact"** par la création d'une nouvelle jetée d'embarquement reliée au terminal par une passerelle piétonne appelée "skybridge", sans toutefois créer de postes supplémentaires » ;

> **l'amélioration du parcours et des équipements proposés aux personnes en situation de handicap** et à mobilité réduite (17% de la clientèle) ;

> **l'optimisation de l'aménagement aéronautique**, « *en limitant le plus possible la zone d'emprise du projet aux zones déjà imperméabilisées* », en améliorant la sécurité (postes avions existants rendus plus profonds, voies de circulation avion plus lisibles,...), en adaptant les infrastructures à la transition environnementale du secteur aérien (renouvellement des flottes, arrivée de l'avion à hydrogène liquide, utilisation plus importante des carburants SAF "Sustainable Aviation Fuel", tracteurs électriques d'avions dits "taxibots",...).

« *Le projet d'aménagement sur la partie côté piste comportera des investissements de l'ordre de 600 à 800 millions d'euros.* »

Concernant le remplacement des postes au large par des postes au contact, [la Commune](#) constate qu'il n'y a pas de cartes comparatives avant-après pour comprendre les emplacements concernés. Il serait également souhaitable de préciser si les six postes au large sont définitivement abandonnés ou peuvent être réactivés (à titre provisoire ou de façon permanente) avec une desserte bus, ce qui rendrait la plateforme capable d'accueillir une hausse de trafic (si la prévision « d'absence de mouvement avion supplémentaire entre 2018 et 2035 » n'était pas confirmée dans les faits ou évoluait à plus long terme).

ADP déclare que « *Le projet ne permet pas d'accueillir davantage de passagers par rapport au scénario « sans projet » mais contribue fortement à les accueillir avec un niveau de qualité de service plus élevé.* » [DC p.113 – PDF p.57]

[La Commune](#) demande comment ADP envisage d'accueillir les 5,1 millions de passagers supplémentaires estimés dans ses prévisions de trafic d'ici 2035. Est-ce le scénario « sans

**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

projet » qui va le permettre (mais avec quels aménagements ?) ou bien est-ce que les installations actuelles le permettraient déjà ?

Quoi qu'il en soit, la recherche d'un meilleur accueil des personnes en situation de handicap est effectivement un objectif à mettre en œuvre à court terme.

**AXE 4 Développer une offre immobilière tournée vers les territoires**

[DC p. 114 à 119 - PDF p.58 à 60]

[La « carte des réserves foncières des développements immobiliers » figure en ANNEXE jointe à la présente délibération.]

ADP distingue ses réserves foncières « *périphériques* » et ses réserves foncières « *centrales* » et rappelle ses projets existants de parcs d'activités PME-PMI : « Othello » (déjà autorisé) et « les Avernoises » (en cours d'autorisation).

Pour ADP, « *Le projet Paris-Orly 2035 prévoit de proposer une offre immobilière complémentaire de celle des territoires avoisinants. Le déploiement d'une offre tournée vers les territoires riverains, et définie en lien avec eux, doit permettre de renforcer l'intégration de l'aéroport dans le tissu métropolitain. Cette vision programmatique prend en compte les enjeux de transition écologique et énergétique intégrés dans la stratégie du Groupe, et s'appuie sur le gain d'accessibilité que procurera le développement des transports collectifs dès 2024 avec l'arrivée de la ligne 14 du Grand Paris Express.* »

ADP envisage des offres de type campus industriels, hôtels industriels, bâtiments hybrides, et vise des catégories d'entreprises (start-up industrielles et PMI à fort contenu technologique, filières en croissance, activités en lien avec la décarbonation du secteur aérien) et des enjeux tels que la formation, la poursuite du développement hôtelier,....

ADP évoque « *des sites productifs complets, évolutifs, qui complètent l'offre du territoire, qui accompagnent la transition de ses entreprises* » et propose « *une vision programmatique partagée avec les élus et les professionnels* ».

Les projets devront mettre en œuvre des pratiques vertueuses en termes de biodiversité, gestion des eaux pluviales, utilisation d'énergies et de matériaux, circulations douces,...

La Commune rappelle que, selon ADP dans son préambule, les réserves « *périphériques* » représentent une centaine d'hectares. La Commune 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 de protection des futurs occupants.

**5-LES « ENJEUX ET LES IMPACTS » du projet PARIS-ORLY 2035**

Sur la forme, la Commune estime qu'un tableau récapitulatif global et synthétique « enjeux-impacts » aurait été utile.

**Les enjeux environnementaux et la gestion des impacts potentiels**

[DC 122 à 147 – PDF p.62 à 74 :]

ADP déclare que les enjeux et les effets sont classés en quatre niveaux : « *nul, faible, moyen, fort* ». Le sens attribué à chaque niveau de cette « *classification des impacts* » figure en ANNEXE de la présente délibération.

La Commune constate que l'exposé des enjeux et effets ne reprend pas systématiquement les termes de la classification ci-dessus.



**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

ADP identifie sept thématiques : *bruit, qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, consommation énergétique, ressource en eau et occupation des sols, milieu naturel et biodiversité, pollution des sols et risques naturels et technologiques.*

Pour chaque thématique, ADP analyse un scénario « sans projet » et un scénario « avec projet » (celui-ci intégrant la réalisation des aménagements prévus par « Paris-Orly 2035 »).

Pour mémoire, le scénario « sans projet » inclut des aménagements déjà autorisés ou en cours d'autorisation (le détail figure en ANNEXE de la présente délibération).

Le périmètre d'étude peut varier pour chaque thématique. ADP déclare que la démarche « éviter-réduire-compenser » sera mise en œuvre. *« Dans le cas d'impacts négatifs bruts, des études complémentaires viendront décliner des mesures de réduction, d'accompagnement, voire de compensation si cela s'avère nécessaire. Ces études seront pleinement intégrées aux dossiers d'autorisations environnementales afférents aux projets générant ces impacts. »*

**>Enjeu et impact BRUIT**

L'enjeu acoustique est qualifié de « fort ». Les études ont porté sur le trafic aérien et le trafic routier et ferroviaire. Les données sont exprimées en Lden (bruit moyen par 24h) et en Ln (bruit moyen en période nocturne de 22h à 6h). Les effets du projet sont ainsi estimés :

-*S'agissant du « bruit issu de l'activité aérienne seule », ADP estime que l'environnement sonore sera très sensiblement amélioré « avec ou sans projet », grâce au « maintien du nombre de mouvements avion annuel par rapport à 2018 » et au « renouvellement des flottes des compagnies aériennes ».* Certaines communes « sortent des courbes de bruit » et les populations exposées à certains niveaux de bruit sont réduites. L'apport du projet Paris-Orly 2035 en lui-même sera lié « dans une moindre mesure » à la décarbonation des opérations au sol (électrification du roulage, ...).

-*Pour le volet « accès », ADP table sur des améliorations liées aux transports collectifs et à la refonte des accès nord et sud (avec une légère dégradation au niveau de quelques reports vers les parcs de stationnement).*

-*Pour le volet immobilier, ADP déclare que « l'impact est identique dans les deux scénarios ». Or, pour le scénario sans projet, ADP estime que « l'impact sonore anticipé est moyen en raison de la potentielle exposition des futurs usagers (création de bureaux, entrepôts) à un environnement sonore dégradé ». De plus, « pour le projet Paris-Orly 2035, l'impact sera analysé dans le cadre d'études acoustiques spécifiques à chacun des projets immobiliers ».*

[La Commune](#) constate que, dans l'ensemble, la réduction des nuisances sonores repose assez peu sur les actions du projet Paris-Orly 2035 proprement dit (hormis sur le volet accès). Par ailleurs, des évolutions pourraient intervenir à l'issue de « l'étude d'impact selon l'approche équilibrée ». Elle a été remise en février 2024.

En effet, ADP rappelle que le PPBE 2018-2023 a fixé des objectifs de baisse des nuisances sonores. Pour les atteindre, « une procédure d'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) a été lancée en 2023. » Elle est portée par la préfecture du Val-de-Marne. « Les simulations d'impact sonore présentées dans le présent dossier ne préjugent pas du résultat de cette étude et des éventuelles restrictions d'exploitation complémentaires qui pourraient en découler. Ces simulations reposent sur un nombre de mouvements d'avions identique en 2035 à celui de 2018, et tiennent compte de l'évolution prévisible de la flotte à l'horizon du projet en 2035. En fonction des conclusions de l'étude et des décisions prises à l'issue par les autorités françaises, les impacts sonores pourront être mis à jour pour les dossiers d'autorisation environnementale. » [DC p.41 – PDF p. 21]

**>Enjeu et impact QUALITÉ DE L'AIR**

L'enjeu qualité de l'air est qualifié de « moyen ». La source des émissions inclut le trafic



**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

roucier, le trafic aérien et ses équipements associés, les activités annexes et le chauffage urbain. Les enjeux du site et effets du projet sont estimés pour les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub> dont NO<sub>2</sub>) et les particules fines (PM10 et PM2.5). Les oxydes de soufre (SO<sub>2</sub>) et certains composés organiques volatiles (COV) comme le benzène, « *seront étudiés dans le cadre des études d'impact relatives aux dossiers d'autorisation environnementale* ».

ADP déclare que l'état initial se caractérise par des valeurs réglementaires annuelles « *dépassées pour le NO<sub>2</sub>, et très ponctuellement, pour les PM10 à proximité des grands axes routiers* » et « *respectées pour le paramètre PM2,5* ». L'analyse de l'évolution des émissions distingue trois sources : le cycle LTO (« Landing Take Off, atterrissage-roulage-décollage), les postes avion, le trafic routier. En synthèse, il apparaît ce qui suit :

	<b>Qualité de l'air : l'évolution (2035 / à 2018) SANS projet</b>		
	<b>NOx</b>	<b>PM10</b>	<b>PM2,5</b>
Cycle LTO	+ 8 %	- 29 %	- 37 %
Postes avion	- 75 %	- 77%	- 77 %
Trafic routier	- 80,57 %	- 73,33 %	- 80,43 %

	<b>Qualité de l'air : l'évolution (2035 / à 2018) AVEC projet</b>		
	<b>NOx</b>	<b>PM10</b>	<b>PM2,5</b>
Cycle LTO	+ 4 %	- 30 %	- 40 %
Postes avion	- 75 %	- 77%	- 77 %
Trafic routier	- 80,96 %	- 73,89 %	- 81,16%

[Les graphiques détaillés figurent en ANNEXE jointe à la présente délibération.]

Les différences entre le scénario *sans* projet et le scénario *avec* projet sont faibles, sauf pour les NO<sub>x</sub> en « *légère hausse* ». ADP explique que « *les émissions des avions de nouvelle génération en forte puissance (phase décollage) sont légèrement supérieures aux émissions des avions actuels. À noter que l'utilisation des taxibots dans le scénario « avec projet » permet d'abattre cette augmentation de moitié.* »

Pour ADP les bénéfices du projet Paris-Orly 2035 résident dans le fait qu'il « *permet d'aller plus loin en réduisant le nombre de kilomètres parcourus à l'intérieur de la plateforme et en augmentant la part modale des transports collectifs* ».

Néanmoins, « *Pour le volet immobilier, la potentielle exposition des futurs usagers (création de bureaux, entrepôts) à de nouveaux polluants génère un impact négatif.* » C'est pourquoi, ADP cite quelques mesures (en matière de construction) qui « *pourront être étudiées au cas par cas afin de limiter le transfert des pollutions à l'intérieur du bâti* ».

La Commune constate que, dans l'ensemble, la réduction des émissions de polluants dans l'air repose assez peu sur les actions du projet Paris-Orly 2035 proprement dit. Celui-ci entraînera même une « *légère hausse* » des émissions d'oxydes d'azote. Pour autant, les objectifs d'ADP et les actions entreprises dès le scénario sans projet devraient conduire à une baisse significative des émissions de polluants dans l'air.

### >Émissions de gaz à effet de serre

Pour ADP, « *l'enjeu des gaz à effet de serre est considéré comme fort sur l'aéroport de Paris-Orly.* » Les principaux GES sont le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le méthane (CH<sub>4</sub>), l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O) et certains gaz fluorés (notamment les hydrofluorocarbures). Le bilan intègre principalement le trafic routier, le trafic aérien (cycle LTO) et la phase en vol calculée selon la méthode « *demi-croisière* ». Celle-ci « *consiste à imputer à un aéroport la moitié des émissions carbone générées par la croisière d'un vol départ et la moitié des émissions carbone générées par la croisière d'un vol arrivée* ». [...]

**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

« En 2018, l'aéroport Paris-Orly a émis 492 440 tonnes de CO<sub>2</sub>, hors demi-croisière » et « 2 924 558 tonnes » de CO<sub>2</sub> en incluant la demi-croisière.

La baisse sera significative : « -30% » dans le scénario sans projet et « -31% » dans le scénario avec projet, « soit près de 900 000 tonnes de CO<sub>2</sub> ». ADP ne précise pas le pourcentage de baisse ventilé par types d'émissions (avec et hors demi-croisière). Il est seulement indiqué que « sur les émissions relatives aux opérations avion réalisées au sol », « le gain entre les deux scénarios est de plus de 30% ».

S'agissant du bilan carbone des constructions, ADP évoque (à ce stade) « les grands principes suivants : la recherche de sobriété foncière [...], l'éco-conception [...] et la compensation volontaire des émissions non évitées [...] » en s'engageant sur des « projets tous labellisés, dont une partie sera localisée à proximité des plateformes parisiennes ». Ces mesures « pourront être complétées dans le cadre des études à venir ».

Pour le volet GES, ADP conclut que « l'impact peut être qualifié de positif fort pour les deux scénarios » (sans et avec projet).

La Commune constate que, dans l'ensemble, la réduction des émissions de gaz à effet de serre repose assez peu sur les actions du projet Paris-Orly 2035 proprement dit (hormis pour les « opérations avion réalisées au sol »). Pour autant, les objectifs d'ADP et les actions entreprises dès le scénario sans projet devraient conduire à une baisse significative des émissions de gaz à effet de serre.

### >Consommation énergétique

ADP expose que ses consommations globales ont diminué entre 2018 et 2022 (passant de 120 à 117 GWh pour l'électricité et de 84,1 à 69,7 GWh PCI pour le chaud). L'électricité d'origine renouvelable est passée de « 65% » en 2018 à « 100% » depuis 2021. Les besoins de chaleur étaient assurés à « 32% » par de la géothermie et à « 26% » par la récupération de chaleur fatale (déchets de la Semmaris).

En revanche, à l'horizon 2035, ADP anticipe des consommations en augmentation par rapport à 2022 : elles passeront de 117 GWh à 164 (ou 166) GWh pour l'électricité et de 69,7 GWh PCI à 75,8 (ou 84) GWh PCI pour le chaud. Cela résultera de l'électrification de certaines activités et de la mise en place de nouvelles infrastructures. « Pour répondre à cette hausse et à l'ambition de viser ZEN\* au sol en 2030 », la maîtrise et la sécurisation de ces besoins seraient assurés par la pérennisation du plan de sobriété énergétique, l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, le développement du solaire photovoltaïque (sur un potentiel de 14 hectares), et de nouveaux actifs de production de chaleur bas carbone, etc. [\*zéro émission nette]

La Commune constate que, pour cette thématique, certaines données sont manquantes. L'enjeu n'est pas classifié (nul ?, faible ?, moyen ?, fort ?). L'impact ne l'est pas non plus. La distinction sans et avec projet Paris-Orly 2035 n'est pas perceptible. Pourtant, les consommations énergétiques vont évoluer significativement de + 40,17% (ou + 41,88%) pour l'électricité et de + 8,75% (ou + 20,52%) pour le chaud. ADP semble néanmoins avoir calibré ses futures ressources pour assurer la soutenabilité énergétique de son projet.

### >Ressource en eau et occupation des sols

S'agissant de l'état initial du site (soit une emprise totale de 1 540 hectares), ADP indique que : « En 2023, l'aéroport comptabilise environ 595 hectares de surfaces imperméabilisées ».

[DC p.47 - PDF p.24]

« [...] l'aéroport se compose d'infrastructures de transports, de bâtiments et de pistes pour ses activités. Cependant, une grande partie des emprises de l'aéroport est constituée d'espaces ouverts, de prairies et de massifs qui, s'ils sont règlementairement considérés comme « artificialisés », constituent un véritable territoire d'accueil de la biodiversité végétale et animale : ils couvrent environ un tiers du périmètre de la plateforme. [...]

*« les prairies aéronautiques, riches en biodiversité, constituent un véritable puits de carbone de 500 hectares ; » [...]*

*« Aujourd'hui, 30% des surfaces côté piste sont des prairies aéronautiques. Ce poumon vert est entièrement traité sans produit phytosanitaire depuis 2015. » [...]*

*« Les espaces dits naturels, agricoles et forestiers couvrent, quant à eux, une partie résiduelle de la plateforme, un peu moins de 30 hectares, soit 2 % de la surface totale. » [...]*

ADP évoque son « ambition de tendre vers zéro imperméabilisation nette des sols ».

[DC p.54-57 - PDF p.28s]

La Commune constate qu'il est difficile de différencier clairement les sols selon leur « nature » ou leur « usage » et de comptabiliser les superficies correspondantes.

Les données cumulées permettent d'identifier environ 70% de l'emprise mais il reste 30% non caractérisés.

S'agissant des enjeux et impacts, ADP rappelle la « démarche du zéro artificialisation nette ou ZAN » et la définition de l'artificialisation. [DC p.140 à 142]

L'enjeu de préservation des sols naturels est qualifié de « faible » car « [...] le mode d'occupation du sol (MOS), outil cartographique développé par l'Institut Paris Région [...], considère la majeure partie des espaces herbacés de l'aéroport comme des espaces ouverts déjà « artificialisés ».

S'agissant de la ressource en eau, « l'enjeu peut être qualifié de fort » pour les eaux souterraines et de « moyen » pour les eaux superficielles.

En termes d'impacts :

>sur l'artificialisation des sols, le scénario *sans* projet a un impact « nul ». Le scénario *avec* projet a un impact « négatif faible » pour le volet accès, le volet immobilier et le volet énergie, et un impact *nul* pour le volet aérien.

>sur la ressource en eau, le scénario *sans* projet et le scénario *avec* projet sont considérés comme ayant un impact « négatif faible » pour l'ensemble des volets.

En l'occurrence, « Environ 50 hectares seront nouvellement imperméabilisés par le projet (tous volets confondus) répartis de la manière suivante :

- . moins d'une quarantaine d'hectares pour le volet immobilier
- . 8 hectares pour le volet aérien
- . 4 hectares pour le volet énergie
- . 4 hectares pour le volet accès »

ADP considère que l'impact sera faible car des mesures seront prises « pour réduire les volumes d'eaux pluviales collectées, permettre, au maximum, l'infiltration à la parcelle ». Quand ce ne sera pas possible, « plusieurs projets de renaturation de surfaces actuellement imperméabilisées ont été identifiés. En 2023 et 2024, près de 4 hectares ont d'ores et déjà été désimperméabilisés et renaturés, devenant ainsi des emprises dédiées à la biodiversité. Le potentiel de renaturation reste important avec, notamment, les deux anciennes pistes, et les voies de circulation avion et routes associées datant de la Seconde Guerre mondiale et situées à l'est de Paris-Orly. Elles représentent près de 10 hectares de potentiel de désartificialisation et de renaturation dans la perspective d'améliorer la biodiversité déjà présente sur l'aéroport et de faciliter l'infiltration des eaux de pluie. »

La Commune estime que cette thématique mérite d'être approfondie. De manière générale, la question des surfaces artificialisées (ou pas), imperméabilisées (ou pas), dans l'état existant puis dans les scénarios *sans* et *avec* projet, nécessiterait une présentation plus détaillée. De plus, le calendrier du « potentiel de renaturation » des anciennes pistes et voies associées n'est pas précisé. Cette action ne semble donc pas faire partie du projet Paris-Orly 2035 et il serait souhaitable d'en avoir la confirmation et d'en connaître la raison.

**>Milieu naturel et biodiversité**

ADP déclare que le site « n'est soumis à aucun périmètre protégé ni à aucune zone humide ». Un schéma directeur paysage et biodiversité a été élaboré dans le cadre d'une démarche volontaire. Des suivis de biodiversité sont réalisés depuis 2013. L'inventaire écologique 2023 a permis d'identifier un habitat d'intérêt communautaire, 234 espèces végétales (5 présentant un caractère patrimonial dont 1 protégée à l'échelle régionale), 61 espèces d'oiseaux (dont 41 protégées en France), 31 espèces d'oiseaux en période migratoire (dont 16 protégées en France) ainsi que d'autres espèces protégées (reptile, chiroptères et papillons).

« *L'enjeu associé est considéré comme fort.* »

Le scénario *sans* projet a un impact faible pour les volets énergie et immobilier et nul pour les volets accès et aérien.

Le scénario *avec* projet a un impact nul pour le volet aérien et un impact moyen pour les volets accès, énergie et immobilier. « *La déclinaison de la séquence ERC [éviter, réduire, compenser] permettra la préservation des espèces et des milieux.* »

[La Commune](#) constate qu'ADP met en œuvre une politique volontariste en faveur du développement de la biodiversité sur la plateforme et anticipe les impacts potentiels de ses futurs projets en mettant en œuvre dès maintenant diverses actions de renaturation (ainsi le reboisement évoqué par ailleurs dans le dossier DC p.104 – PDF p.53).

**>Pollution des sols et risques naturels et technologiques**

L'enjeu est fort pour les sols et variable (nul, faible, moyen ou fort) pour les risques naturels et technologiques. Pour les sols, l'impact est considéré comme faible pour les deux scénarios. Pour le risque inondation, l'impact résiduel est considéré comme faible. Les installations classées feront l'objet d'études spécifiques. L'effet îlot de chaleur sera moyen et limité par des mesures adaptées.

[La Commune](#) prend acte de ces prévisions et sera attentive aux résultats des études dédiées.

**Les enjeux socio-économiques** [DC 148/149 – PDF p.175]

ADP annonce « *dans les scénarios sans projet et avec projet, un potentiel de création de 4 000 emplois directs liés à l'activité aéronautique* » soit « *environ 800 emplois par million de passagers* ». Au regard des surfaces disponibles pour les projets immobiliers, ADP prévoit un potentiel de « *plusieurs milliers d'emplois supplémentaires* ».

[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).

**5-LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL**

ADP déclare que les questions, idées et initiatives issues de la concertation « *viendront nourrir un **projet encore en construction*** ». [DC p.9 - PDF p.5]

« *L'ensemble des avis et des contributions collectés sur cette période sera analysé dans le cadre d'un **bilan de concertation** qui sera publié sur ce\* site et d'une réunion publique de restitution.* » [\*site web dédié]

[La Commune](#) rappelle que divers éléments du projet Paris-Orly 2035 relèveront ultérieurement de demandes d'autorisations environnementales spécifiques avec enquêtes publiques.

**Sur** proposition de Monsieur le Maire,



**Après examen et délibéré :**

**Déclare** avoir pris connaissance du projet « Paris-Orly 2035 », soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris) du 26 février au 26 mai 2024, qui concerne la plateforme aéroportuaire d'Orly et comporte quatre axes : Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès, Développer les énergies bas carbone en lien avec les besoins du territoire, Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport, Développer une offre immobilière tournée vers les territoires ;

**Rappelle** que la ville de Saint-Maur est survolée (à plus ou moins haute altitude et à fréquences variables) par des avions en provenance ou à destination, notamment, des aéroports franciliens (Orly, Le Bourget, Charles-de-Gaulle) et des aérodromes environnants, et que l'exploitation raisonnée et vertueuse de ces trajectoires courantes ne devrait pas générer de nuisances pour les Saint-Mauriens ;

**Note** que, selon ADP, le projet « Paris-Orly 2035 » est « *un projet d'aménagement et pas un projet de développement* » et qu'il « *n'a pas vocation à développer des capacités aéroportuaires pour accueillir des mouvements supplémentaires* » ;

**Regrette** que le projet « Paris-Orly 2035 » s'inscrive uniquement dans une perspective de « stabilisation-modération » du trafic avec un retour au trafic 2018 (environ 230 000 mouvements) et pas dans un engagement de *réduction* ;

**Demande**, sur l'aéroport d'Orly,

- > la réduction du trafic et sa limitation à 200 000 mouvements par an,
- > l'extension du couvre-feu (de 22h30 à 7h au lieu de 23h30 à 6h) ;

**Demande** également, dans le cadre du « *système aéroportuaire cohérent* » que forment Orly, Le Bourget et Charles-de-Gaulle,

- > la création d'un couvre-feu et la réduction des mouvements à l'aéroport Charles-de-Gaulle,
- > la régulation et la maîtrise du trafic sur l'aéroport du Bourget ainsi que le suivi de la pollution générée par l'aviation privée,
- > des sanctions accrues en cas de non-respect du couvre-feu et des couloirs aériens,
- > l'accélération du verdissement de la flotte via une corrélation avec les créneaux accordés ;

**Comprend** les objectifs d'aménagement poursuivis par le Groupe ADP dans son projet « Paris-Orly 2035 » et approuve la démarche de concertation volontaire engagée par ADP visant à travailler (dès la phase amont) en collaboration avec les villes et les riverains directement concernés ;

**Constate** que les impacts favorables estimés dans certains domaines sont parfois davantage imputables aux actions déjà en cours ou lancées qu'aux aménagements prévus par le projet « Paris-Orly 2035 » proprement dit mais estime que l'ensemble devrait aboutir à des améliorations environnementales ciblées, grâce aux compléments apportés par le projet « Paris-Orly 2035 » ;

**Observe**, qu'en l'état du dossier soumis à concertation, « Paris-Orly 2035 » est une « vision de principe » et que les impacts de certains aménagements envisagés ne sont pas encore quantifiés et accompagnés, le cas échéant, de mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser, ce qui relèvera des études détaillées à produire lors des demandes d'autorisations environnementales ou d'installations classées, et des consultations publiques réglementaires ;

N° 22

**OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

**Considère** à ce stade que certains sujets mériteraient des éclaircissements, notamment l'accueil des 5,1 millions de passagers supplémentaires attendus à l'horizon 2035 (en raison de l'augmentation du taux de remplissage des avions), le caractère définitif ou non de l'abandon des six postes avion dits « au large », l'état exact des surfaces imperméabilisées, le calendrier de renaturation des anciennes pistes, le nombre et la superficie des parkings déconstruits ;

**Regrette** le départ programmé (à l'horizon de l'été 2026) de l'activité de la compagnie Air France de la plateforme aéroportuaire d'Orly (hors desserte de la Corse) et son redéploiement à l'aéroport Charles de Gaulle. Cette décision génère des inquiétudes légitimes au sein des personnels concernés (plateforme, escales et sous-traitance) ainsi que parmi les habitants des communes proches (dont Saint-Maur-des-Fossés qui accueille nombre de ces salariés). Cette décision fait également craindre aux collectivités survolées une dégradation des conditions d'exploitation de l'aéroport d'Orly (notamment par le développement continu des implantations et des activités des compagnies à bas coût).

**Demande** donc à cette occasion le gel des créneaux libérés à Orly tant que les restrictions règlementaires applicables à cet aéroport, à savoir le couvre-feu (à élargir) et le nombre maximum de mouvements annuels (à réduire), ne seront pas introduits dans une loi.

**Dit** que la présente délibération sera versée à la concertation organisée par le Groupe ADP et adressée au Président de l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuares), à la Préfète du Val-de-Marne, et au Ministre des Transports, chacun au titre de son rôle dans le suivi de l'exploitation des aéroports franciliens, la régulation et la réglementation du trafic aérien ;

Dit que la présente délibération sera transmise à Madame la Préfète du Val-de-Marne.

Fait et délibéré en séance le 4 avril 2024, les membres présents ayant signé la liste d'émargement.

*Certification exécutoire*

Certifié Exécutoire par le Maire  
Compte tenu de la réception en  
Préfecture  
le 9 avril 2024  
et de la publication électronique le  
Le Directeur Général des Services  
11 AVR. 2024

Frédéric ERZEN

Le secrétaire de séance



Carole DRAI

LE MAIRE,



Sylvain BERRIOS



## N° 22

### **OBJET : Avis sur le projet "Paris-Orly 2035" soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)**

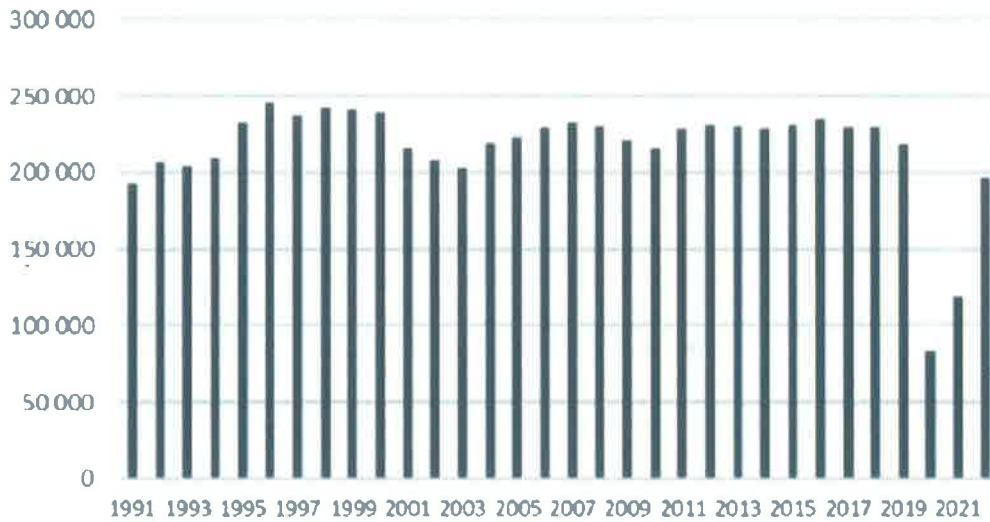
La présente délibération peut faire l'objet:

- d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de MELUN, 43, rue du Général de Gaulle Case postale n° 8630 - 77008 Melun Cedex - Téléphone : 01 60 56 66 30 - Télécopie : 01 60 56 56 10, ou par Télérecours Citoyen (<https://citoyens.telerecours.fr>), dans un délai maximal de deux mois, à compter de la publication électronique de la présente, conformément aux articles R.421-1 et R421-2 du Code de justice administrative ;
- d'un recours gracieux formulé auprès de Monsieur le Maire – Hôtel de Ville – Place Charles de Gaulle – 94107 Saint-Maur-des-Fossés cedex. Un tel recours gracieux emporte des effets de droits et la suspension du délai de recours contentieux dans des conditions conformes aux règles de la procédure contentieuse administrative.

## Graphique mouvements 1991-2021 :

(Source DC p.81 – PDF p.41)

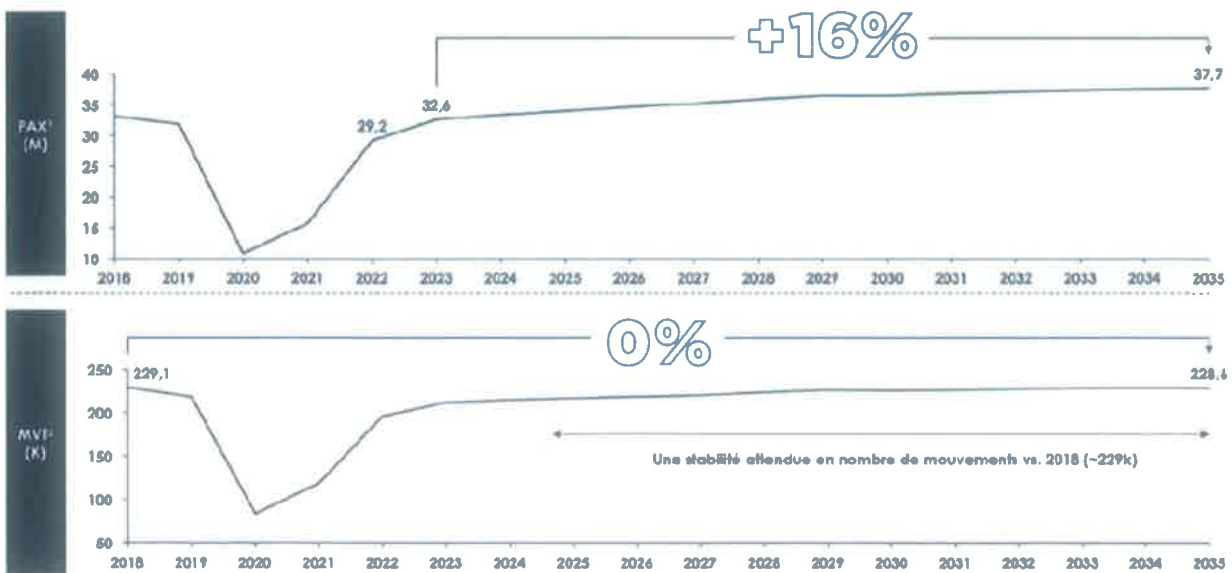
### MOUVEMENTS AVIONS PARIS-ORLY



## Graphique modération trafic 2018-2035 :

(Source Synthèse p.8 et DC p.82 – PDF p.42)

### UN CONTEXTE DE MODÉRATION DU TRAFIC



**Notes** (1) Pax = Passagers, (2) MVE = Mouvements. Prévisions ADP SA en date de mars 2023





## LE MODÈLE DE PRÉVISION DE TRAFIC DU GROUPE ADP

Le Groupe ADP utilise plusieurs méthodologies pour réaliser des prévisions de trafic aérien. Le choix entre ces dernières dépend de la perspective de l'étude (court, moyen ou long terme) et du degré attendu de précision des résultats.

Pour les prévisions de trafic long terme, le Groupe ADP dispose d'un modèle interne afin d'estimer la demande aérienne sur la base d'indicateurs macro-économiques, plus particulièrement de l'évolution de la population et du produit intérieur brut (PIB).

◆ 1<sup>re</sup> étape : la mesure de la demande de trafic au départ des aéroports parisiens et l'ajustement aux évolutions prévisibles du transport aérien à moyen et long terme. Cette prévision de trafic passagers est réalisée pour l'ensemble des deux plateformes parisiennes accueillant du trafic commercial et permet d'avoir une première prévision de trafic théorique,

conséquence de la prospérité économique des différentes régions du monde et de la propension à voyager.

◆ 2<sup>e</sup> étape : la demande de trafic passagers est traduite en nombre de mouvements aériens, par compagnie aérienne et par destination, sur la base d'un ensemble d'hypothèses. L'objectif est d'ajuster la prévision de trafic, région par région, au regard de plusieurs facteurs qui peuvent entraîner des conséquences sur la croissance de trafic long terme. Ces facteurs d'ajustement sont de nature diverse et incluent des contraintes réglementaires, des évaluations d'impact sur la demande d'une évolution des prix du transport aérien ou encore d'une évolution durable des comportements de la part de la population. Ils intègrent notamment les impacts sur la demande de voyage liés à la mise en service de nouvelles lignes LGV et au

prix du billet d'avion, dans le contexte de la feuille de route de décarbonation du transport aérien (Incorporation de SAF et d'hydrogène, plus chers que le kérosène fossile).

◆ 3<sup>e</sup> étape : la prévision de la demande en passagers est ensuite traduite en nombre de mouvements aériens par compagnie aérienne et par destination, puis répartie entre Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Cette dernière hypothèse est construite conjointement avec les compagnies aériennes représentant la majeure partie du trafic, afin d'intégrer dans les prévisions de trafic l'évolution des types d'avions, le renouvellement de flottes, les évolutions technologiques prévues par les constructeurs d'aéronefs, en cohérence avec les objectifs de décarbonation du secteur (avions à hydrogène et avions hybrides ou électriques pour le court et moyen-courrier).

(Source DC p.83 – PDF p.42. Il existe une version « courte » en DC p.67 – PDF p.34)

**Les « hypothèses » sur lesquelles reposent « les prévisions de trafic établies par le Groupe ADP »**

*« [...] il est prévu une évolution du trafic modérée à Paris-Orly à l'horizon 2035, conforme à la feuille de route de la décarbonation du secteur aérien, et visant le maintien du nombre de mouvements avion annuels en 2035 identique à celui de 2018.*

*Les prévisions de trafic établies par le Groupe ADP reposent sur plusieurs hypothèses.*

*L'impact du prix des billets sur la prévision de trafic a été intégré puisqu'il est lié :*

- ✓ aux mécanismes de marché et à la tarification du carbone (compensation des émissions nationales à compter de 2024 et des émissions internationales dans le cadre de Corsia, achats de quotas dans le cadre du système européen d'échange de quotas d'émissions), selon une trajectoire de prix cohérente avec les consensus internationaux ; une éventuelle adoption, au niveau européen, d'une tarification additionnelle du carbone, via la révision de la directive sur la taxation de l'énergie (proposition soumise par la Commission européenne au Parlement et au Conseil en 2021) pourrait conduire à réviser à la baisse ces prévisions de trafic ;*
- ✓ à l'incorporation de carburants d'aviation durable, à un taux de 10% dès 2030, soit au-dessus des obligations du mandat européen de Refuel EU aviation, et en cohérence avec l'engagement de la feuille de route nationale « article 301 ».*

*Cette prévision tient également compte de la baisse de la demande de trafic aérien qui pourrait être liée à l'ouverture de nouvelles lignes à grande vitesse (comme la LGV Paris-Toulouse). »*

## **Le scénario « sans projet »**

« Ce scénario inclut uniquement les aménagements déjà autorisés et en cours d'autorisation ainsi que les mesures opérationnelles dont la mise en place est certaine à l'horizon 2035 sans nécessiter d'autorisation nouvelle.

**Sur le volet des accès**, il comprend les évolutions suivantes de l'environnement :

- les aménagements routiers comme le « contournement de Paray-Vieille-Poste » et le « barreau des Avernaises » (aménagements réalisés par d'autres maîtres d'ouvrage, mais pris en considération dans les flux routiers) ;
- l'évolution des parts modales liée à la mise en service de projets de transports collectifs (projets également réalisés par d'autres maîtres d'ouvrage) : prolongement du Tramway T7 à Juvisy-sur-Orge, mise en service des lignes 14, 15 et 18 du Grand Paris Express, mise en service du TCSP Sénia-Orly ;
- le développement des mobilités douces dans le cadre du plan Paris-Orly by Cycle.

**Sur le volet énergie**, il comprend les évolutions suivantes de l'environnement :

- l'adaptation du réseau électrique existant d'ici 2025, accueillant une deuxième alimentation électrique très haute tension (225 kV) ;
- l'installation en 2024 de deux nouvelles pompes à chaleur sur le doublet géothermique existant, afin d'optimiser le potentiel énergétique du puits et les capacités de chauffage du site.

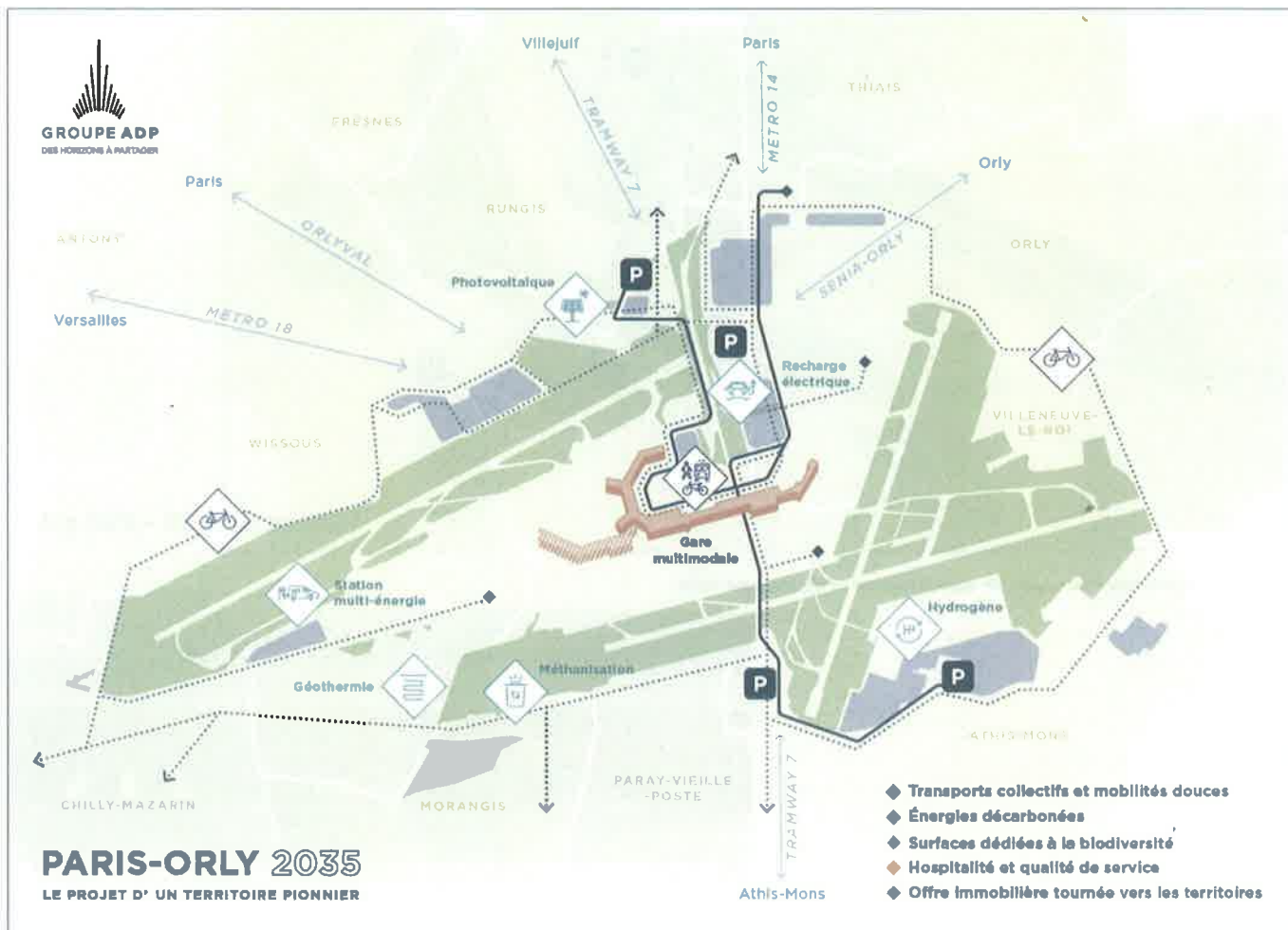
**Sur le volet des opérations aéronautiques**, il comprend les évolutions suivantes de l'environnement :

- l'utilisation de 10% de carburants d'aviation durables (SAF) en 2030, et de 20% en 2035 par les avions ;
- la stabilité du nombre de mouvements des avions par rapport au niveau de 2018 ;
- les évolutions du type d'avions (y compris avions à hydrogène) ;
- la mise en oeuvre des procédures de descente continue face est et ouest à hauteur de 70% ;
- une répartition des décollages 60%/40% (est/ouest) ;
- l'utilisation d'un seul moteur pour le roulage des avions au sol (pratique du N-1 moteur) ;
- l'électrification de l'ensemble des postes avion ;
- une couverture 100% électrique pour les véhicules du Groupe ADP.

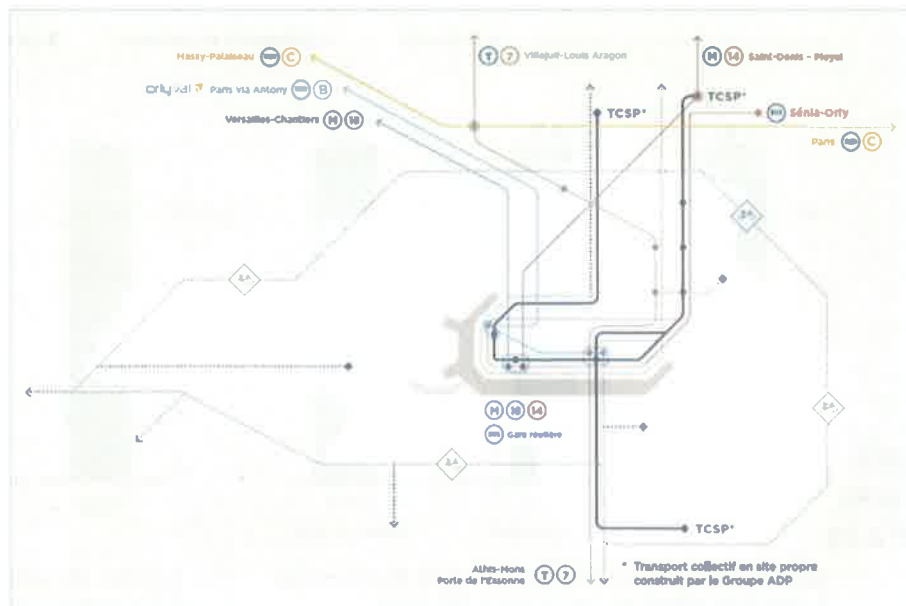
**Sur le volet immobilier**, il comprend les évolutions suivantes de l'environnement :

- la réalisation du parc d'activités PME-PMI « Othello » sur la commune d'Athis-Mons ;
- la réalisation du parc d'activités PME-PMI « Parc des Avernaises » (autorisation environnementale en cours d'instruction) sur les communes de Paray-Vieille-Poste et Wissous. »

**Le scénario avec projet** (Source DC p.106 – PDF p.54)



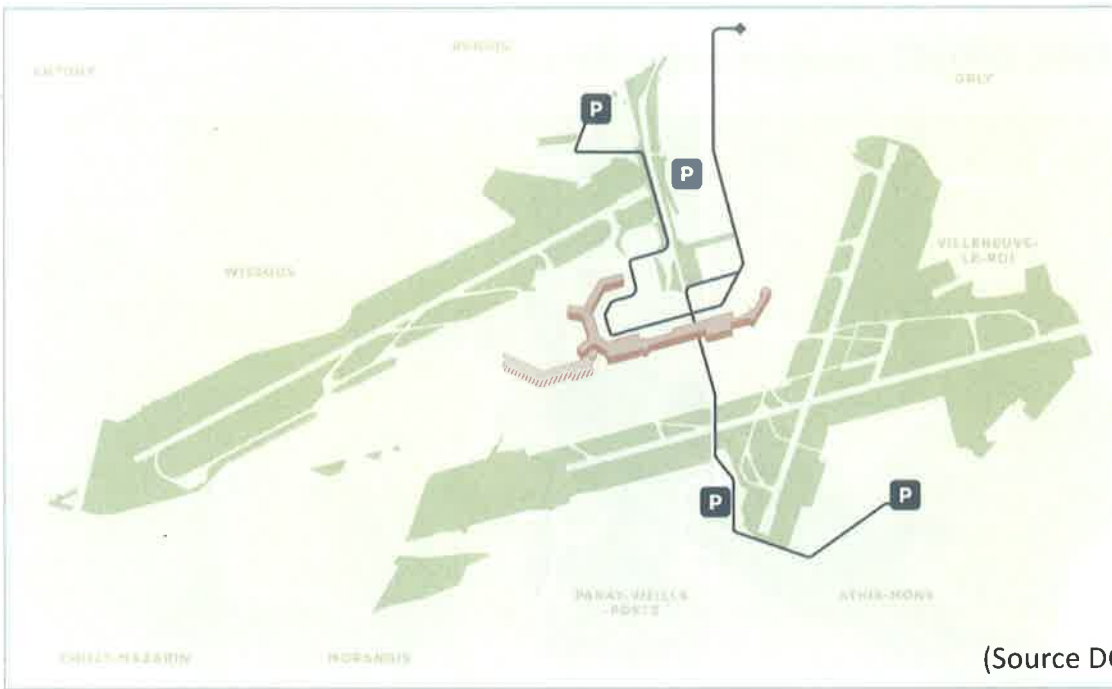
**PLAN TRANSPORT À L'HORIZON 2035**



(Source DC p.88 – PDF p.45)



**Annexe** à la délibération du conseil municipal du 04-04-2024 : Avis sur le projet p.6  
 « Paris-Orly 2035 » soumis à concertation par le Groupe ADP (Aéroports de Paris)



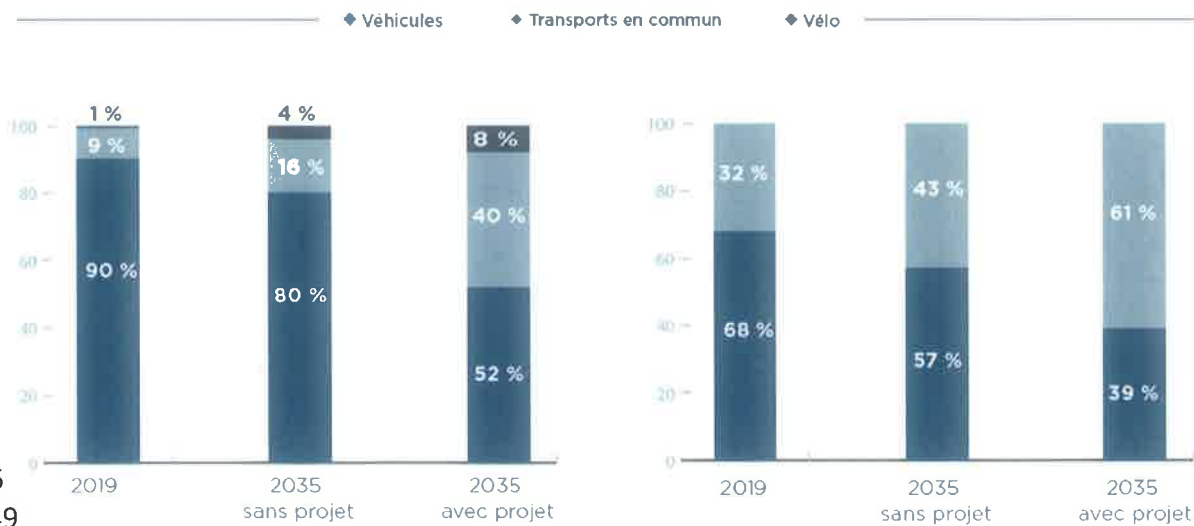
(Source DC p.91 – PDF p.46)

Localisation indicative des parcs de stationnement et du tracé du TCSP.



(Source DC p.91 – PDF p.46)

Illustration d'un parc de stationnement, implantation possible à Orlytech (photo non contractuelle).

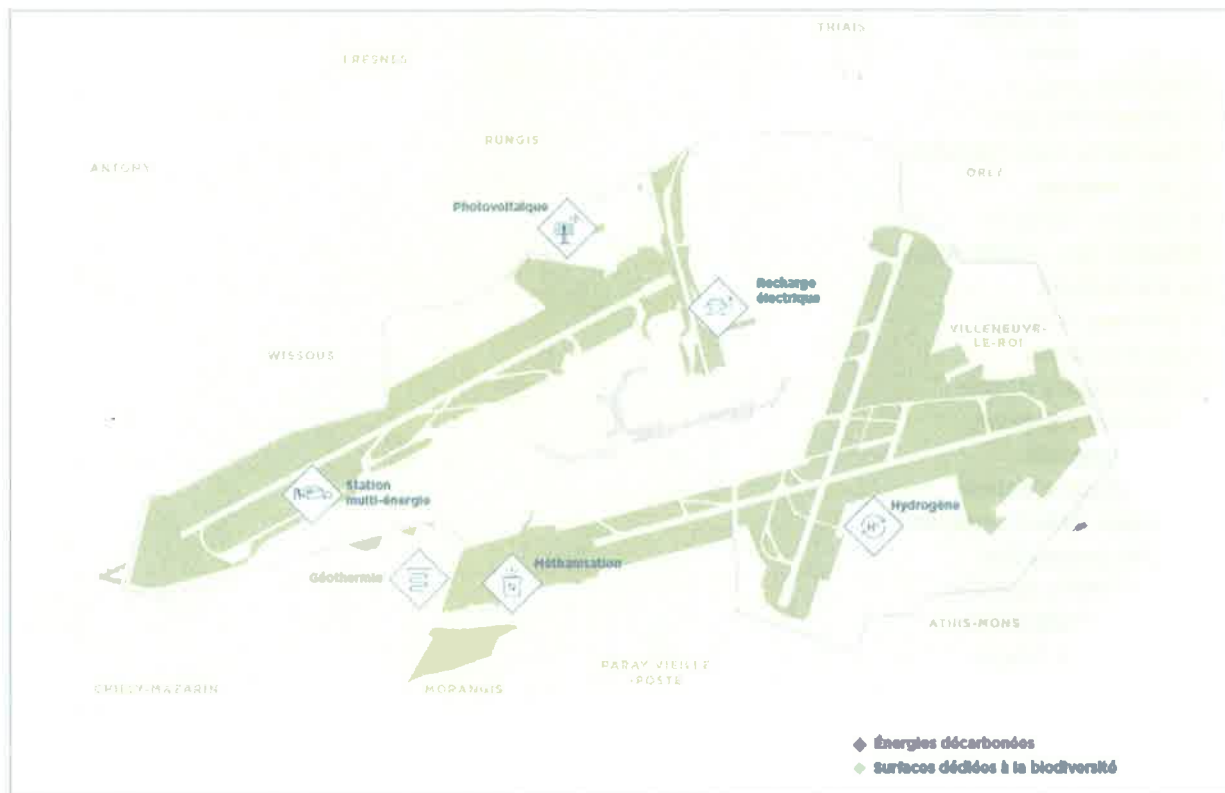


Source  
 DC p.96  
 PDF p.49

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.

**ÉNERGIE BAS CARBONE ET BIODIVERSITÉ À L'HORIZON 2035**



(Source DC p. 98 – PDF, p.50)



**Cartographie des trames paysagères à l'échelle de la plateforme.**

(Source DC p.144 – PDF p.73)

1. Parc d'activités  
PME/PMI Avernoises
2. Parc d'activités  
PME/PMI Othello
- ◆ 3. Secteur Orlyparc -  
Potentiel de requalification  
du site existant
- ◆ 4. Secteur Orlytech -  
Potentiel de requalification  
du site existant
- ◆ 5. Secteur Tivano -  
Programmation  
économique à définir
- ◆ 6. Secteur Vendavel -  
Programmation  
économique à définir
- ◆ 7. Secteur Grand Cœur d'Orly -  
Activité productive  
à haute valeur ajoutée,  
tertiaire et hôtellerie
- ◇ 8. Secteur La Grusie -  
Secteur d'étude avec la MGP

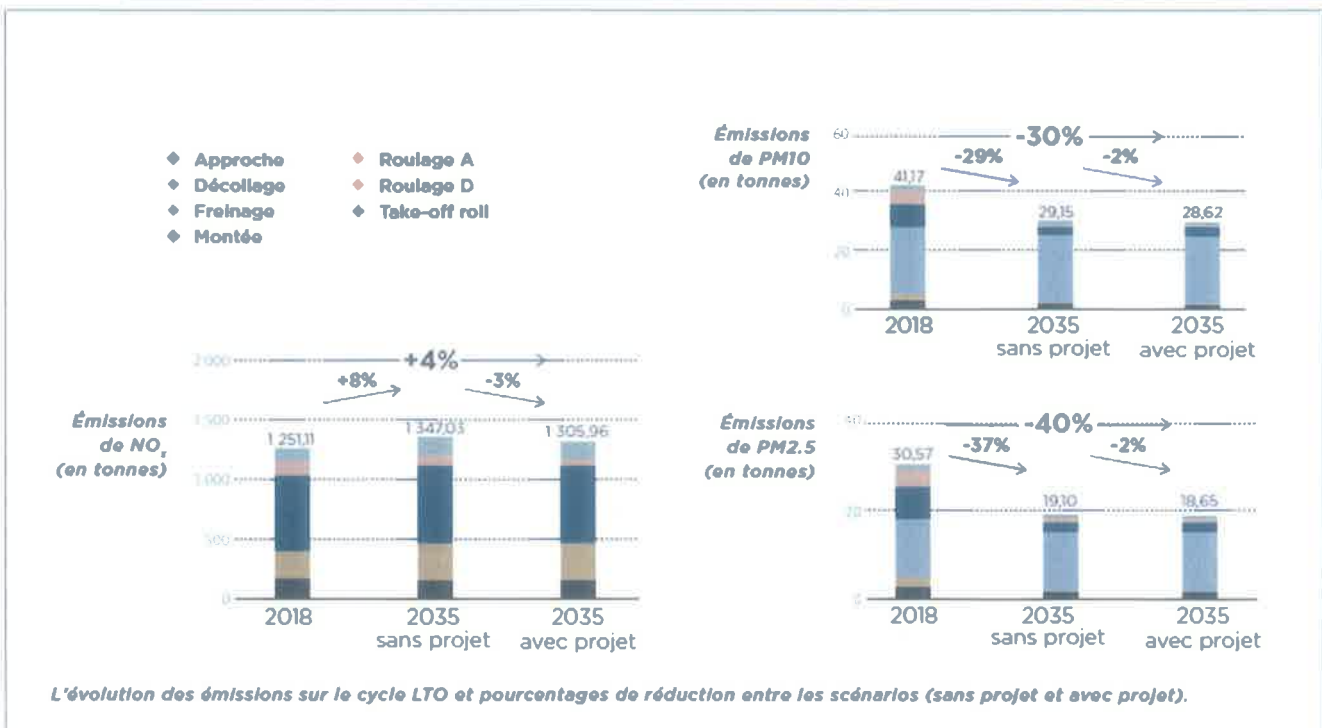
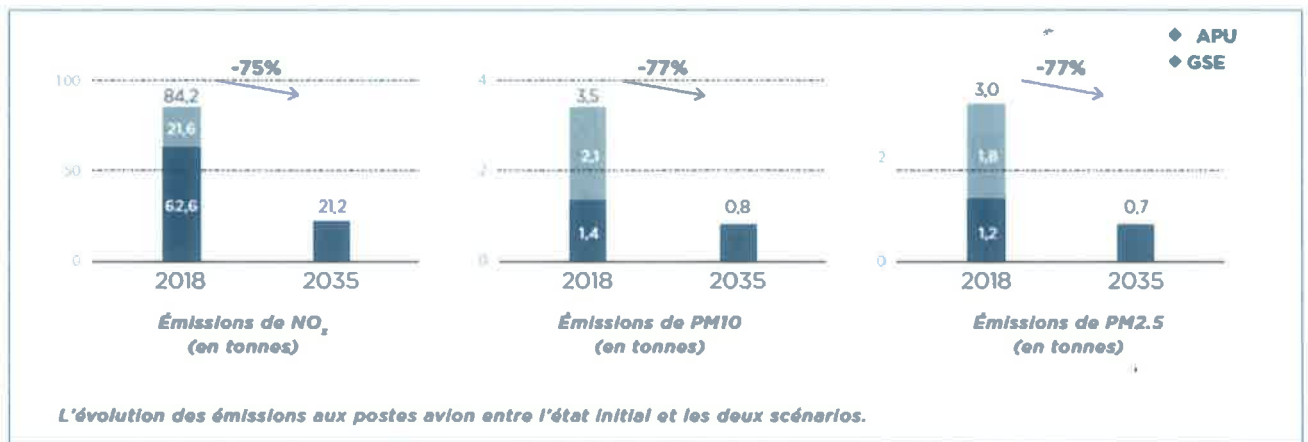
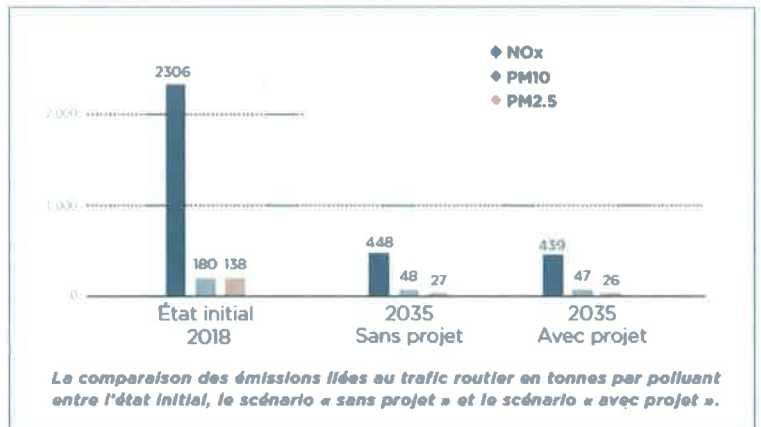
(Source DC p.114 – PDF p.58)

### **CARTE DES RÉSERVES FONCIÈRES DES DÉVELOPPEMENTS IMMOBILIERS**



(Sources DC p.129 à 132 – PDF p.65 à 67)

### Périmètre de l'étude qualité de l'air





## **CLASSIFICATION DES IMPACTS**

### **ENJEU NUL**

Absence de valeur ou de qualité environnementale, de risque pour l'environnement ou la santé, de préoccupation territoriale ou de sensibilité vis-à-vis de la nature du projet.

### **ENJEU FAIBLE**

Existence d'une faible valeur ou qualité environnementale, ou d'un risque peu probable pour l'environnement ou la santé, ou d'une préoccupation minime du territoire, ou d'une sensibilité faible vis-à-vis de la nature du projet.

### **ENJEU MOYEN**

Existence d'une valeur ou qualité environnementale modérée, ou d'un risque probable pour l'environnement ou la santé, ou d'une préoccupation certaine du territoire, ou d'une sensibilité modérée vis-à-vis de la nature du projet.

### **ENJEU FORT**

Existence d'une valeur ou qualité environnementale forte, ou d'un risque certain pour l'environnement ou la santé, ou d'une préoccupation majeure du territoire, ou d'une sensibilité importante vis-à-vis de la nature du projet.

### **EFFET NUL**

Absence d'incidence de la part du projet

### **EFFET FAIBLE**

Incidence de la part du projet provoquant sur le thème analysé une perte partielle et de faible valeur ou une faible diminution ou augmentation de la préoccupation.

### **EFFET MOYEN**

Incidence de la part du projet provoquant sur le thème analysé une perte partielle et de moyenne valeur ou diminution / augmentation moyenne de la préoccupation.

### **EFFET FORT**

Incidence de la part du projet provoquant sur le thème analysé : une perte totale de valeur, la création d'une préoccupation, la disparition totale ou la forte augmentation d'une préoccupation.

(Source DC p.122 – PDF p.62)