

F052 Anticipation et articulation des évolutions de la ville et de l'aéroport d'Orly

Programmation

Périmètre

EPT Grand-Orly Seine Bièvre
Périmètre du pôle d'Orly

Exigence

Exigence 4 : S'affirmer comme un territoire métropolitain incontournable

Objectifs

Les aéroports contribuent à l'attractivité de l'économie de la métropole, en lien avec leur écosystème économique proche. Cette dynamique doit participer au développement (inclusif) du tissu local, et servir l'emploi et l'insertion des populations locales. Elle constitue un facteur d'acceptabilité de l'activité aéroportuaire dans un tissu urbain dense et habité. Autour de l'aéroport d'Orly, ce développement doit être porté en articulation avec le constat que les habitants les plus concernés par les impacts de l'aéroport ne sont pas forcément ceux (axe est-ouest) qui bénéficient le plus des retombées économiques et des projets de développement (axe nord-sud). La promotion d'une économie diversifiée axée sur les activités de proximité et productives en complément de celles liées à la filière aéroportuaire doit assurer le développement de l'emploi local profitant aux territoires et aux habitants, notamment les plus impactés.

Par ailleurs, l'activité actuelle ou à venir de l'aéroport d'Orly ne peut s'effectuer sans une recherche impérieuse de réduction des nuisances à la source d'une part, et avec la garantie de ne pas en générer de nouvelles d'autre part. Cette exigence, liée au fait de l'intégration de l'aéroport dans un tissu a priori fortement urbanisé, nécessite de garantir et sanctuariser les dispositions déjà existantes et règlementant l'activité de l'aéroport d'Orly (acquis régissant l'activité de l'aéroport et qu'il convient de défendre : le couvre-feu instauré en 1968 et la limitation de l'activité à 250 000 créneaux depuis 1994).

Enfin, en termes d'intégration urbaine, les projets de développement sur l'emprise de la plate-forme aéroportuaire doivent être pensés en articulation avec les projets d'aménagement portés par les acteurs publics et privés, afin de défendre collectivement un fonctionnement plus efficace de cet espace.

Description de l'action

La présence de l'aéroport au cœur du territoire Grand-Orly Seine Bièvre pose des enjeux majeurs :

- d'acceptabilité

D'une part, les acteurs doivent concilier leurs efforts pour réduire, à la source notamment, les nuisances subies et l'évolution de l'aéroport ne doit pas générer de nuisances supplémentaires pour les populations qui les subissent déjà. D'autre part, un meilleur accès à l'emploi local pour les populations résidentes participe à leur meilleure acceptation de la présence de l'aéroport, mais également à une réduction globale des déplacements domicile-travail. L'articulation et l'augmentation de l'offre de formation locale doivent ainsi être réalisées en lien avec les besoins actuels et futurs du territoire, intégrant et anticipant les spécificités du secteur.

Par ailleurs, les perspectives de développement du trafic aérien sur le moyen terme, questionnent et nécessitent des actions visant à réduire les émissions du secteur aérien, en termes de gaz à effet de serre, d'émission de polluants atmosphériques. D'autre part, une réflexion doit être portée sur le niveau sonore des flottes aériennes afin d'engager un cycle plus vertueux au bénéfice de la population et de l'environnement.

Enfin, concernant l'évolution de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) servant à financer l'insonorisation des logements et bâtiments publics soumis aux nuisances de l'aéroport, le niveau de prise en charge des travaux pourrait être déplafonné pour atteindre 100% du montant des travaux et le niveau de prise en charge adapté aux situations financières des populations concernées.

- de qualité de vie et d'intégration urbaine

L'urbanisation dans différents secteurs du territoire d'implantation de l'aéroport est conditionnée par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Si les enjeux sont différents selon qu'il s'agit de la zone B ou ex zone C, la question de fond concernant l'hospitalité et l'intégration de ces secteurs au reste de la ville est commune, afin de ne pas constituer des enclaves mitées ou abandonnées. L'enjeu est de permettre un réinvestissement de ces secteurs tout en veillant à une utilisation et un fonctionnement en adéquation avec les contraintes posées par la proximité de l'aéroport. La marge de manœuvre et les moyens, tant réglementaires que financiers, à la disposition des acteurs sont insuffisants pour permettre une prise en charge palliative aux contraintes d'urbanisation subies, et doivent être repensés.

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

L'aménagement des équipements publics rendu nécessaire pour proposer un service à qualité constante à une population en augmentation, notamment en ce qui concerne les enfants, nécessite de trouver des solutions aux surcoût générés par les dispositifs techniques d'insonorisation à mettre en œuvre dans les secteurs de bruit.

En matière de qualité de vie, il convient également d'observer la plus grande vigilance dans le cadre de l'aménagement de l'ensemble des emprises de l'aéroport. Le développement projeté de ces espaces doit se faire avec une vigilance concernant la consommation des espaces disponibles, l'imperméabilisation des sols et la place du végétal.

- d'environnement

Les perspectives de développement du trafic aérien sur le moyen terme, questionnent et nécessitent des actions visant à réduire les émissions du secteur aérien, notamment en termes de gaz à effet de serre et d'émission de polluants atmosphériques. Dans le cadre des objectifs posés par le plan climat air énergie et dans le cadre de l'élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement métropolitain, des sujets spécifiques à la plateforme doivent être pris en compte :

- des efforts nécessaires sur la réduction de l'impact direct de l'activité de la plateforme lié au trafic des avions (cycle Landing and Take Off - LTO dans son ensemble : décollage, atterrissage, roulage), mais également aux activités au sol de la plateforme ;
- dans une approche globale afin d'agir sur les émissions liées directement (activité des avions, engins de pistes, ...) et indirectement (trafic routier induit...) à l'activité de la plateforme, également en lien avec une amélioration de la desserte de l'aéroport en transports en commun.

L'ensemble de ces enjeux oblige à organiser un dialogue permanent avec les acteurs concernés (tels que listés ci-après), en articulation avec les travaux conduits dans le cadre de la Commission consultative de l'environnement (CCE) présidée par le Préfet du Val-de-Marne.

Pilotage

EPT Grand-Orly Seine Bièvre : approche globale et territoriale

Partenaires

Le gestionnaire de la plate-forme aéroportuaire

L'Etat et les acteurs publics qui en organisent et contrôlent l'activité, notamment : Direction générale de l'Aviation civile (DGAC), Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA)

Les compagnies aériennes

Les structures d'analyse des externalités positives et négatives (AirParif, BruitParif...)

Les villes

Les associations de riverains

Temporalité

Permanente

Actions en lien