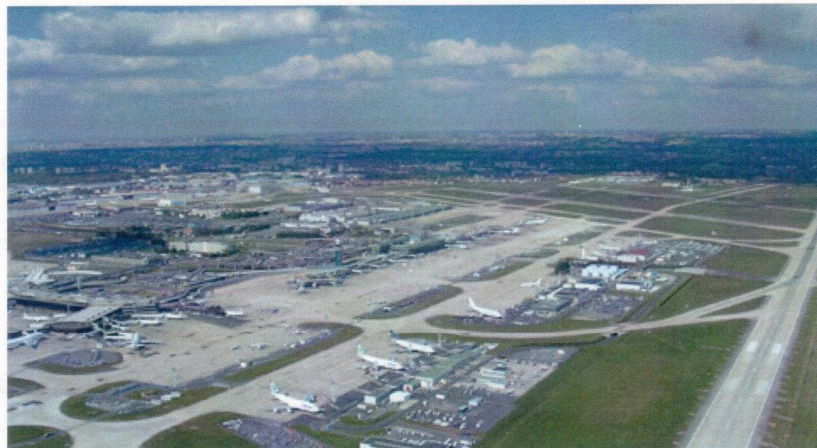


Le réaménagement du plateau d'Orly



Aujourd'hui

Demain ?



site de l'ancien aéroport de Munich

Didier GONZALES
Député du Val-de-Marne
Maire de Villeneuve-le-Roi

synthèse

Penser l'aménagement et le développement de la région capitale nécessite d'avoir une vision audacieuse de l'avenir.

Cela revient à ne s'interdire aujourd'hui aucune piste pour penser la ville de demain.

Et le Grand Paris n'a de sens que s'il traite en profondeur l'aménagement foncier de la région capitale. D'autant plus que la loi fixe un objectif de construction de 70 000 logements.

C'est dans ce sens que mérite d'être étudié le réaménagement du plateau d'Orly au profit d'un vrai pôle d'attractivité et de quartiers durables...

Cette idée permet d'offrir 1529 hectares libres d'aménagement aux portes de Paris et de dégager 8 000 hectares des

contraintes d'urbanisme du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport (1).

Délocaliser l'activité aéroportuaire actuelle est aussi un pari économique gagnant (2).

Les précédents des autres métropoles européennes (Munich, Berlin, Oslo...) montrent l'intérêt d'un tel projet (3).

Avec en particulier un intérêt environnemental certain pour les 500 000 riverains franciliens exposés aux nuisances de l'aéroport d'Orly (4).

Enfin, il est à noter que ce projet cadre avec les objectifs gouvernementaux en terme d'aménagement du territoire (Grenelle de l'Environnement, pôle de compétitivité du plateau de Saclay, Grand Paris...) (5).

I - une opportunité foncière aux portes de Paris

**une surface
grande comme
Nancy**

La surface occupée actuellement par l'aéroport d'Orly représente 1529 hectares, soit un septième de la superficie de Paris intra muros. Cela représente la taille d'une ville comme Nancy (1501 hectares pour 106 000 habitants).

Il s'agit donc d'un vaste territoire rapidement disponible et très facilement aménageable car situé sur un plateau géologique (Longboyau). Or, la loi sur le Grand Paris fixe comme objectif de réaliser 70 000 nouveaux logements.

**une grande
proximité avec
la capitale**

Le plateau d'Orly se situe à seulement 14 kilomètres au sud de Paris.

**un territoire
bien desservi**

Ce territoire est déjà irrigué par de grandes voies routières (A106, A6, A86, A10, N7 et N20) comme par les transports en commun (TGV, RER B, RER C, futur tramway Villejuif/Athis).

Les projets de gare TGV ou de métro du Grand Paris apporteront une plus-value significative à la réalisation d'un vrai pôle d'attractivité sur le plateau d'Orly.



Outre l'espace dégagé sur le plateau d'Orly, la délocalisation de l'aéroport présente aussi l'intérêt de libérer les territoires des lourdes contraintes d'urbanisme du Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

En effet, le PEB d'un aéroport entraîne inconstructibilité et limitations du droit à construire dans un large périmètre alentour.

Destiné à prévenir l'installation de nouvelles populations sous les avions, il remplit tout à fait son rôle dans le cadre de la création d'un nouvel aéroport en zone non urbanisée.

En revanche, il génère une paupérisation à effet constant quand il est appliqué sur des secteurs déjà urbanisés.

Ce qui est le cas des communes riveraines d'Orly, déjà largement urbanisées et ce, avant même l'ouverture de l'aéroport.

On dénombre ainsi 3500 habitants au km² dans les villes val-de-marnaises riveraines d'Orly.

**la "libération"
des territoires
riverains
impactés**

En zone fortement urbanisée, le PEB a ainsi des conséquences directes et négatives en terme d'aménagement du territoire.

- désertification :

Les communes touchées par le PEB d'Orly (en vigueur depuis 1975) ont connu une chute de leur démographie.

Moins 5 000 habitants pour Villeneuve-le-Roi

Moins 10 000 habitants pour Orly-ville.

Moins d'habitants signifie également moins de revenus pour la commune, des équipements publics qui deviennent surdimensionnés et donc plus coûteux à entretenir.

A Villeneuve-le-Roi, on estime le manque à gagner fiscal de l'ordre de 2,5 M€ par an.

- paupérisation des secteurs concernés :

Une dépréciation des biens immobiliers a ainsi été observée dans les communes du PEB.

Une étude menée par l'Institut d'Urbanisme de l'université Paris XII (Dir. G.Faburel) rapporte les conclusions suivantes :

. une dépréciation pouvant aller jusqu'à 6,5% a été observée à Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges et Valenton (communes incluses dans le PEB), soit environ 5 000 € par logement ;

. cette décote a augmenté entre 1995 et 2003 alors que le niveau sonore est resté stable du fait du plafonnement du trafic ;

. ces territoires sont confrontés à des réhabilitations très difficiles à mettre en oeuvre du fait des contraintes d'urbanisme ;

. on constate dans ces secteurs une forte polarisation sociale des ménages aux revenus modestes.

Moyenne des prix à la vente /m² dans les communes du PEB d'Orly

nationale	départementale	Villeneuve-Saint-Georges	Boissy-Saint-Léger	Ablon-sur-Seine
3 197 €	4 133 €	2 901,54 €	2 587,78 €	2 943,85 €

**les effets du
PEB d'Orly :**

**. chute de la
démographie
locale**

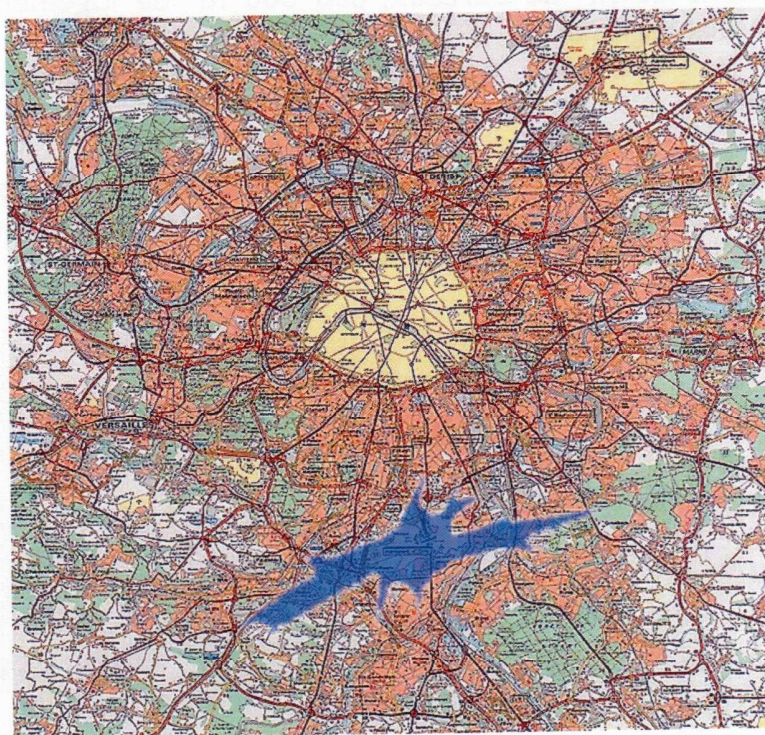
**. perte
d'attractivité
des territoires**

**près de 8 000
hectares
impactés
autour d'Orly**

Les communes incluses dans le périmètre du PEB subissent une perte d'attractivité.

Celui-ci inclut une trentaine de communes d'Essonne et du Val-de-Marne dans son périmètre, ce qui représente une superficie impactée de plus de 8 000 hectares.

La fin de l'exploitation aérienne sur le plateau d'Orly redonnera un dynamisme, tant en terme d'habitat que de valorisation économique, à toute la partie sud de Paris.



délocaliser Orly : un pari économique gagnant - 2

Territoire prioritaire et stratégique, le plateau d'Orly possède la particularité de se trouver à la jonction de deux Opérations d'Intérêt National (Massy-Saint-Quentin et Seine Amont Orly Rungis).

Le réaménagement du plateau permet d'assurer une continuité entre ces deux OIN.

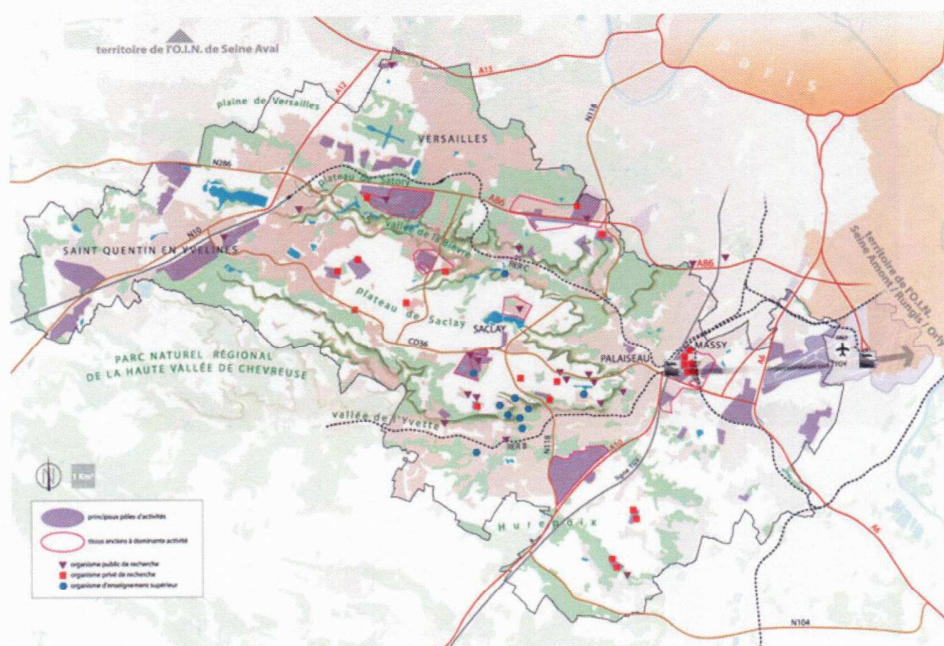
Quel que soit l'aménagement programmé sur le plateau d'Orly en remplacement de l'activité aérienne, la libération de 1529 hectares permettra de réaliser des opérations foncières qui participeront à améliorer l'attractivité de la région capitale et à dessiner le Grand Paris de demain.

A titre d'exemple, sur seulement 150 hectares, le quartier de La Défense compte 3 millions de m² de bureaux, 600 000 m² de logements et un centre commercial régional.

Aujourd'hui, le quartier compte environ 150 000 salariés et 20 000 habitants.

Le plateau d'Orly représente une opportunité exceptionnelle dont il faut se saisir, d'autant plus que l'activité aérienne qui s'y trouve aujourd'hui ne présente pas un bilan économique avantageux.

une situation géographique exceptionnelle pour tout projet d'aménagement



- une exploitation contrainte

L'aéroport d'Orly n'est pas comparable aux autres plates-formes aéroportuaires : il est le seul à avoir été construit dans un tissu urbain dense préexistant. (Orly Sud inaugurée en 1961 et Orly Ouest en 1971, quand l'urbanisation du secteur remonte aux années 1900-1920)

La densité de population (3 500 hab/km² en moyenne dans le secteur du pôle orly-rungis) est sans commune mesure avec celle de tous les autres aéroports partout ailleurs.

En reconnaissance de sa spécificité d'aéroport enclavé dans le tissu urbain, les autorités ont institué des mesures limitant son exploitation :

- couvre-feu nocturne entre 23 h 30 et 6 heures (décision du 4 août 1968, confirmée par l'arrêté de 1994),
- limitation à 200 000 mouvements annuels environ (arrêté ministériel du 6 octobre 1994).

La loi sur le Grenelle maintient ces limites et leur confère une valeur législative (« la lutte contre le bruit des transports aériens, notamment les contraintes imposées au trafic nocturne en zone urbanisée, sera renforcée et les interdictions existantes maintenues », article 41).

- des résultats économiques médiocres

Le trafic passagers est au même niveau depuis l'année 1990. Le niveau atteint en 1996 (avec pourtant les mêmes limites d'exploitation) n'a plus jamais été atteint depuis.

En 1991, le trafic de Roissy dépasse celui d'Orly et dans le milieu des années 1990, Air France choisit Roissy pour établir son hub.

Aujourd'hui, la majeure partie du trafic d'Orly est domestique et très concurrencé par le TGV. Les vols transatlantiques y sont rares. Le reste du trafic est lié aux low-cost européennes, aux compagnies charters et aux compagnies régulières de pays touristiques.



Au niveau du fret, si Paris traite 2,24 millions de tonnes, la répartition est profondément déséquilibrée entre Roissy (2,13 millions de tonnes) et Orly (0,11 million). Le Conseil général du Val-de-Marne reconnaît lui-même que ce chiffre représente le quart de ce qu'il était en 1995.

Sans hub et contraint dans son exploitation, Orly est devenu un aéroport d'appoint.

En mouvements d'avions, les 2 pistes d'Orly ont une capacité théorique de 459.900 mouvements/an, soit l'équivalent du trafic de Londres-Heathrow qui fonctionne lui aussi avec deux pistes.

Cette sous-utilisation a été soulignée par la Cour des Comptes dans un rapport de 2002.

Une étude de l'IAURIF de 2003 concluait dans le même sens : « le sous-emploi des infrastructures de l'aéroport d'Orly coûte très cher et ne permet pas de soulager Roissy. »

- le rapport emplois à l'hectare est défavorable à la plateforme

	Nombre d'emplois	Superficie (en ha)	Nombre de salariés/hectare
zone d'activités			
Aéroport de Paris-Orly	26 000	1529	17
Aéroport de Roissy	80 000	3200	25
ZAC des Vœux Saint Georges (Villeneuve-le-Roi)	500	17	29,4
MIN de Rungis	12 070	232	52,02
Courtaboeuf (Les Ulis, Villebon, Villejust)	24 000	378	63
La Défense	150 000	150	1 000
zone mixte (économie, habitat, espaces verts)			
Syndicat Orly-Rungis	83 785	3 239	25,86
Evry (Bondoufle, Courcouronnes, Lisses, Evry)	57 000	3 000	19
Val-de-Marne	446 773	24 500	18,24
Hauts-de-Seine	886 800	17 560	50,50

Retenons notamment que ce rapport emplois/hectares d'Orly est même inférieur à la moyenne départementale.

Même en considérant que le transport aérien génère deux emplois indirects pour un emploi direct, il reste avantageux, compte tenu des ratios exposés ci-dessus, de promouvoir tout autre activité économique sur le plateau d'Orly (avec un emploi direct générant un emploi indirect).

De plus, dans le secteur urbain le plus proche des aéroports (syndicat d'étude pôle Orly-Rungis), on constate un taux de chômage est 13,1 % soit un chiffre supérieur aux moyennes régionale et nationale.

Par ailleurs, les emplois liés à l'activité aérienne ne seraient pas perdus mais simplement déplacés avec la plateforme.

un aéroport sous-utilisé

un atout pour l'emploi contestable

Le "pôle d'Orly-Rungis" est souvent mis en avant comme le premier pôle économique du sud francilien.

Mais il faut savoir que les emplois dans le secteur des transports sont en diminution. La CCIP avance une perte de 38,3% de salariés privés dans le secteur du transport et des communications entre 1997 et 2007. Elle précise que 7095 postes ont été perdus dans les transports aériens non réguliers.

En réalité, l'attractivité de ce territoire repose avant tout sur le MIN de Rungis (12 000 emplois) et les zones comme la Silic (12000 emplois), le SENIA (5000) et Belle-Epine (3200).

Or, le MIN est très peu dépendant du transport aérien (les marchandises sont acheminées par camions, et même celles qui débarquent par avion arrivent par camions de...Roissy).

La proximité d'Orly avec la capitale est souvent présentée comme l'un de ses principaux atouts.

Mais si la distance est courte (14 kilomètres), l'accès en est difficile.

Ainsi met-on 35 minutes pour rejoindre Orly depuis le centre de Paris. En comparaison, on met à peine plus de temps pour arriver jusqu'à Roissy pour une distance presque deux fois plus grande (et avant la création de CDG express).

Pour le Conseil général du Val-de-Marne, cette difficulté d'accès est renforcée par le fait que :

- . le RER C a une fréquence dissuasive et les deux gares Pont de Rungis et la Fraternelle sont localisées dans des endroits peu attrayants,

- . Orlyval est peu utilisé en raison des tarifs, de la rupture de charge à Antony et des temps de parcours. Il n'y a en outre aucun arrêt entre Orly et Antony

et aucune correspondance avec le RER, le TVM ou le futur tramway.



Aéroport international aux portes de Paris, on pourrait croire que l'avenir d'Orly s'inscrit dans la continuité. Mais cet aéroport enclavé et contraint est en voie de "bourgetisation".

En faisant un bilan coûts/avantages, on peut légitimement se poser la question d'un aménagement alternatif de cette vaste zone foncière.

**un aéroport
proche mais
difficilement
accessible**

3 - délocaliser un aéroport urbain : une opération déjà réalisée avec succès

Différents exemples français et étrangers montrent l'intérêt et la faisabilité de la délocalisation d'un aéroport enclavé.

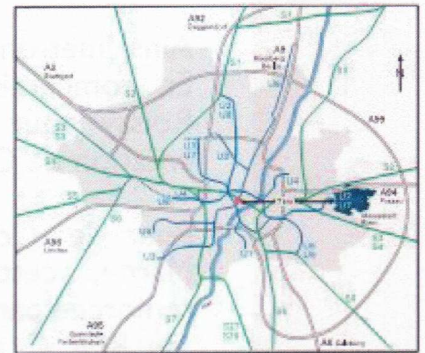
En effet, la recherche d'une valorisation des espaces urbains a conduit à des transferts sur des sites plus appropriés, généralement situés à 40 ou 60 Km de la ville qu'ils desservent, reliés par des trains ou des métros ultra rapides, comme le silencieux Shanghai Transrapid (500 Km/h) reliant Pudong Airport au centre de Shanghai.

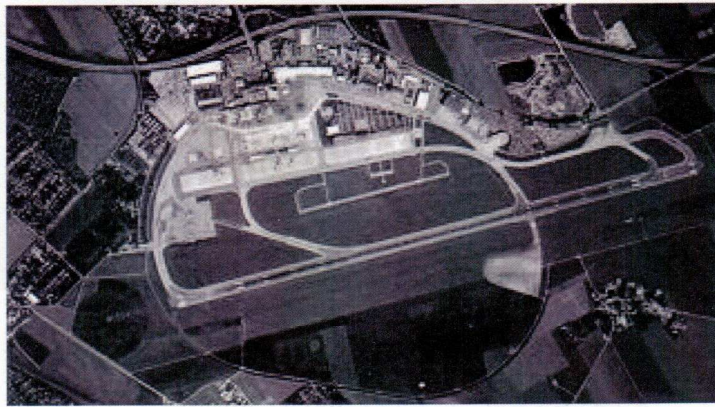
La valorisation des terrains libérés offre l'opportunité d'opérations immobilières contribuant aux équilibres financiers.

la
requalification
réussie de
l'ancien
aéroport de
Munich

L'arrêt de l'exploitation de l'ancien aéroport de Munich-Riem date de 1992 et l'aménagement des terrains rendus disponibles va s'achever : un centre international d'exposition et un centre commercial ont déjà été construits.

La réalisation d'un quartier durable est en cours avec comme objectifs 7 000 logements (16 000 habitants) et 13 000 emplois, sur une surface de 560 hectares.





L'ancien aéroport de
Munich Riem



1987	Decision to move the fairgrounds to Riem
1990	International Planning Competitions for Neu-Riem begins
1992	Air traffic stops at Munich-Riem
1993	Founding of MRG (Mallnahme-träger München-Riem GmbH)
1994	Groundbreaking for the new Messestadt in Riem and start of housing construction
1997	First trees planted in the landscape park by mayor Christian Ude
1998	Opening of the New Fairgrounds in Riem
1998	Sale of lots in the northwest business park begins
1999	First residents move into Messestadt Riem
1999	Opening of underground line 2 east to Messestadt Riem
1999	Sale of lots in the northeast business park begins
2004	Opening of the Riem Arcaden shopping centre
2005	Messestadt Riem is the location of the BGA 2005, (Germany's National Garden Show)
2013	Estimated final completion of Messestadt Riem

Une vaste opération
de requalification



Munich Riem
aujourd'hui



La capitale allemande ferme deux de ses aéroports (Tempelhof et Tegel).
L'ensemble du trafic de Berlin sera regroupé sur le site de Schönefeld.

- la fermeture de Tempelhof

Créé en 1923, Tempelhof (deux pistes) a accueilli jusqu'à six millions de passagers par an.

L'aéroport berlinois a été définitivement fermé au trafic aérien le 31 octobre 2008.

Inadapté aux besoins actuels, et surtout trop enclavé au sein de cette mégapole qu'est devenue la capitale de l'Allemagne unifiée.

Dans un premier temps, le trafic sera dévié vers Tegel puis vers l'aéroport de Schönefeld qui sera agrandi pour l'occasion.

Le Sénat de Berlin a lancé un appel à projets pour réaménager les 380 hectares du site. Le choix se fera entre divers projets de reconversion (parc de biotechnologies, studios de films, centre d'énergie solaire géant, stade pour le Hertha Berlin...).

- la fermeture de Tegel

L'aéroport de Tegel se situe au nord-ouest du centre de Berlin. Dans les années 1970, Tegel s'est doté d'une infrastructure moderne pour devenir le principal aéroport de Berlin-Ouest.

C'est le principal aéroport parmi les trois aéroports berlinois ; en 2006 11,8 millions de passagers y sont passés.

La fermeture de l'aéroport est prévue pour 2011, 6 mois après la construction d'un nouveau terminal à l'Aéroport de Schönefeld.

- la transformation de Schönefeld

Un nouveau terminal de 970 hectares, destiné à recevoir 30 millions de passagers, sera achevé en 2011. Ce projet, estimé à 2 milliards d'euros, doit permettre à Schönefeld de devenir le principal aéroport de Berlin.

Rebaptisé aéroport de Berlin-Brandenburg, sa situation extérieure à la ville limitera en effet l'impact de la pollution et des nuisances sonores.

Créé au sortir de la première guerre mondiale, l'aéroport de Croydon a atteint ses limites d'exploitation avec l'arrivée des avions plus modernes. Il fut décidé de fermer Croydon en 1952 et le dernier vol date du 30 septembre 1959.

Le trafic londonien a été reporté sur Heathrow (à 24 km), Gatwick (46 km), Stansted (61 km) et Luton (48 km).

Le site de l'ancien aéroport de Croydon a fait l'objet d'un réaménagement complet et l'on y trouve notamment le quartier de Roundshaw, bâti à partir de 1965. Celui-ci accueille 8 000 habitants.

L'aéroport de Fornebu, construit en 1939, était situé à proximité du centre d'Oslo. Mais les problèmes de nuisances, sa mauvaise accessibilité et le manque d'espace nécessaire à son développement ont amené les autorités norvégiennes à fermer ce site. La décision a été prise en 1992.

Le nouvel aéroport se trouve à Gardermoen à environ 50 km au nord d'Oslo. Sur cette ancienne plateforme dédiée au fret, charters et opérations militaires, fut érigé un nouvel aérogare international (entre 1992 et 1998, pour 2 milliards d'euros) afin d'accueillir aujourd'hui près de 20 millions de passagers.

Quant à l'ancien site de Fornebu, il s'est reconverti en centre des télécommunications et des nouvelles technologies. Le géant norvégien Telenor y a ainsi établi son quartier général.

Des projets immobiliers ont également permis l'édification de quartiers résidentiels.

A plus petite échelle mais plus près de nous, on notera le réaménagement de l'ancien aérodrome de Guyancourt, à Saint Quentin en Yvelines, fermé en octobre 1989 et sur lequel furent construits les quartiers résidentiels Villaroy et Europe.

Le projet français illustrant le déplacement d'un aéroport est celui du futur (2015) aéroport du Grand Ouest à Notre Dame des Landes. En effet, celui ci est appelé à remplacer l'aéroport de Nantes aux capacités limitées et trop proche de la métropole atlantique.

Le trafic commercial étant reporté sur Notre Dame et l'aviation légère sur les autres aérodromes de la région ne subsisteront que les entreprises du pôle aéronautique et l'utilisation de la piste leur sera réservée. Mais le reste des emprises seront mises sur le marché pour un autre développement économique et urbain.

- Suède

L'aéroport de Stockholm-Bromma a ouvert en 1936 à proximité du centre ville de Stockholm, situé à seulement neuf kilomètres.

Avec l'expansion de l'agglomération et l'encombrement de la route menant au centre de Stockholm, les tensions sont vives autour de l'avenir de l'aéroport qui est principalement dédié aux liaisons intérieures.

Certains souhaitent transformer le site au profit d'activités commerciales et de constructions résidentielles.

D'autant que l'aéroport d'Arlanda, à 42 km de la capitale suédoise, est lui aussi accessible en 20 minutes (liaison express depuis 1999) et possède désormais trois pistes. Il accueille 17 millions de passagers contre 1,8 pour celui de Bromma

- Belgique

Sur une superficie de 1245 hectares, accueillant plus de 264,000 vols annuels et 18 millions de passagers, l'aéroport de Bruxelles National Zaventem se situe à 12 kilomètres du centre-ville de Bruxelles.

En 2006, le retour en urgence d'un Airbus A330 sur les pistes de l'aéroport après une panne de moteur a semé un vent de panique parmi les populations survolées, relançant le projet d'une délocalisation de l'aéroport, notamment vers la plateforme militaire de Chièvres dans le Hainaut, qui dispose déjà de deux pistes.

- Maroc

A Casablanca, l'ancien aérodrome d'Anfa fait l'objet d'un programme de requalification (350 hectares) sous la direction de l'architecte français Bernard Reichen.

Certes, une fois que le réaménagement du plateau d'Orly est considéré comme techniquement et économiquement souhaitable se pose encore la question du report de son trafic aérien.

. La Cour des Comptes l'a rappelé en 2002, Roissy est en capacité d'accueillir entre 750 000 et 900 000 mouvements soit le trafic actuel de Charles de Gaulle (550 000 mouvements) et celui d'Orly (plafonné à 250 000 créneaux).

Mais la question environnementale risque d'être posée.

. Plusieurs sites ont été étudiés (et même acceptés par plusieurs gouvernements) pour accueillir le troisième aéroport du bassin parisien.

Celui pourrait accueillir le trafic d'Orly, qu'il soit envisagé sur des plateformes existantes (Vatry) ou futures (Beauvilliers, Chaulnes, Montdidier...).

Si la question du 3ème aéroport n'est plus d'actualité, en revanche, la délocalisation d'Orly permet de voir sous un jour nouveau cette question.

En effet, la revente des terrains du plateau d'Orly, à 15 km de Paris, permettrait de compenser en grande partie l'aménagement de la plateforme de remplacement.

Enfin, celle-ci soulagera Roissy qui subit une forte pression environnementale.

La Cour des Comptes conclut son rapport de 2008 : "En dépit de l'incertitude sur l'horizon de saturation de Roissy-CDG, l'Etat ne peut s'abstenir de prendre dès à présent les dispositions préservant sa capacité d'offrir, le moment venu, un complément à Roissy-CDG."

4 - l'opportunité d'une amélioration très significative du cadre de vie des populations franciliennes

500 000 Franciliens sont impactés par le trafic à destination ou en provenance de l'aéroport d'Orly (de 0 à 3000 mètres). Et plus globalement, 2.6 millions d'habitants du bassin parisien sont survolés par le trafic d'Orly et Roissy.

les nuisances sonores

Le bruit du trafic aérien a un effet sur la santé des populations survolées (fatigue, irritabilité, stress, insomnies...)

En milieu scolaire, il a été prouvé par différentes enquêtes que les enfants qui étudient dans une zone exposée au bruit ont des acquisitions en lecture moins bonnes que ceux dont l'école est située dans un quartier silencieux. Ces enfants se montrent plus instables et plus agités que les autres. (cf compilation Faburel - 2008).

la pollution atmosphérique

Les dernières études environnementales et épidémiologiques ont également souligné l'impact de la pollution atmosphérique des avions.

A titre d'exemple, les émissions d'oxydes d'azote de l'aéroport d'Orly représentent la 1/2 de celles émises par le trafic du périphérique parisien (étude Airparif du 14 octobre 2004).

Par ailleurs, en une minute au décollage, un Boeing 747-400 produit autant d'oxyde d'azote qu'une voiture sur 160 000 kilomètres.

En cas d'alerte pollution sur l'Ile-de-France, on réglemente la circulation des voitures, mais pas celle des avions. Pourtant le surcroît de pollution dû à l'activité de l'aéroport d'Orly est de 6 % des émissions d'oxyde d'azote.

(sans parler des émissions de monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, hydrocarbures imbrûlés, des suies produites par les aéronefs ou des tonnes d'éthers de glycols utilisés comme produits de dégivrage sur la plate-forme aéroportuaire et qui participent à la pollution de l'eau et de l'air).

La prise en compte accrue des problématiques de santé d'une population nombreuse aux abords de l'aéroport d'Orly ne manquera pas de jouer en défaveur du maintien de son implantation actuelle.

Quelques exemples factuels pour souligner que le risque existe toujours :
. Le 2 juin 1962 : un Boeing d'Air France ne parvient pas à s'envoler à Orly et explose à Villeneuve-le-Roi, 130 morts.

. Le 11 juillet 1973 : un Boeing 707 de la compagnie brésilienne Varig effectuant la liaison Rio-Paris s'écrase près d'Orly après qu'un incendie se fut déclaré à bord. 123 morts.

. Deux catastrophes sont évitées de justesse avec le Boeing 747 de la Minerve (qui a arraché quelques tuiles au passage) et l'A 310 de la Taron en 1994 (qui est tombé en vrille jusqu'à 240 mètres du sol avant de se redresser miraculeusement).

. En 2002 un Boeing a décollé avec un réacteur en feu et en 2006, un 747 doit faire demi-tour, escorté par un Mirage, après avoir heurté le tarmac avec sa queue.

L'avion reste certes le moyen de transport le plus sûr, mais pour ses passagers. Pour les milliers de riverains d'Orly (3500 hab/km²), le risque est multiplié par 230 000 (nombre de mouvements annuels).

La délocalisation du trafic aérien d'Orly permettra d'éliminer ces risques importants pour la santé et la sécurité qui pèsent sur les populations du sud de Paris.

5 - un projet en phase avec la politique gouvernementale

compatible
avec le
Grenelle de
l'environnement

L'article 12 du Grenelle dispose en effet que « la création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales. »

C'est précisément le cas dans lequel s'inscrit la délocalisation d'Orly.

En outre, l'aménagement urbain diffus est désormais remis en cause. Or, aménager le plateau d'Orly offrira une continuité urbaine au sud de Paris.

un atout
fondamental
pour la Silicon
Valley de
Saclay

Le gouvernement a l'intention de développer le sud francilien à travers notamment un cluster scientifique et technologique sur le plateau de Saclay.

L'aménagement urbain du plateau d'Orly permettra d'accueillir les logements ou les équipements qui ne peuvent être directement implantés sur les espaces agricoles et naturels du plateau de Saclay.

Par ailleurs, les contraintes d'urbanisme du PEB d'Orly constituent un handicap pour l'aménagement de l'ensemble de la zone sud de ce secteur.

En définitive, il convient néanmoins de programmer, dès maintenant, le réaménagement du plateau d'Orly afin de mettre en oeuvre dans ce secteur une opération globale et cohérente avec les autres OIN. La valorisation morcelée telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui aboutira à amoindrir l'intérêt et l'équilibre du renouveau de cet espace du sud francilien.

conclusion

L'autorité publique doit choisir entre 3 scénarii concernant l'avenir d'Orly :

1. **le statu quo avec un aéroport d'appoint, contraint dans son développement** et qui continuera par ailleurs à scléroser 1529 hectares stratégiques au sud de Paris et 8000 hectares inclus dans le PEB. Sans pour autant répondre aux exigences du transport aérien ;

2. **utiliser au maximum les capacités aéroportuaires d'Orly** (et supprimer le

couvre-feu et le plafonnement annuel) pour en faire un vrai aéroport international et économiquement viable.

Mais les nuisances que cela implique et la concurrence du hub d'Air France à Roissy obèrent ce schéma.

3. Enfin, **réaménager le plateau d'Orly, pour déplacer l'activité aérienne**, comme l'ont fait d'autres pays européens, et y réaliser un véritable pôle d'attractivité et un espace urbain durable, clés de voute entre les deux OIN du sud francilien.