

1. Généralités

1.1. Préambule

Cette enquête est une enquête publique environnementale relative au projet de construction d'un bâtiment de jonction entre les terminaux Sud et Ouest de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly. Cette enquête s'est déroulée sur les communes d'Orly et Villeneuve le Roi dans le département du Val de Marne et de Paray Vieille Poste, Wissous et Athis Mons dans le département de l'Essonne. Les dossiers et registres d'enquête ont également été soumis au public dans l'aéroport d'Orly.



1.2. Objet de l'enquête

L'enquête a pour objet de soumettre au public le projet de construction d'un bâtiment de jonction de l'aéroport de Paris-Orly, en application de l'article L123-1 du code de l'environnement ainsi libellé : « L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision ».

Le dossier est présenté par le maître d'ouvrage : Aéroport de Paris - 291, boulevard Raspail - 75014 Paris

L'aéroport de Paris-Orly est un aéroport francilien situé à quatorze kilomètres au sud de Paris, près de la commune d'Orly. L'aéroport, ses aérogares et ses pistes, sont répartis entre les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne. Il est essentiellement utilisé pour les vols nationaux, européens, et les vols à destination du Maghreb, du Moyen-Orient, et des DOM-TOM français.

1.3. Cadre juridique

Dans son arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique, le préfet du Val de Marne vise la procédure qui régit ces enquêtes, à savoir :

- code général des collectivités territoriales,
- code de l'environnement, notamment ses articles L 123-1 et suivants, L 211-1 et suivants, L220-1 et suivants, L 414-4, R 122-1 et suivants; R 211-108 et suivants, R 414-19 et suivants, L 571-9 et suivants et R 571-32 et suivants,

- code de l'urbanisme, notamment ses articles L 147-1 et suivants, R121-4-1-g et R 147-5 et suivants,
- code du patrimoine notamment ses articles L 521-1 et suivants et R 523-1 et suivants,
- code de la construction et de l'habitat,
- code de la santé publique,
- loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité,
- décret du 6 mai 1998 modifié relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites,
- décret n° 2004-374 du 29 septembre 2004 modifié par le décret n° 2010-146 du 16 février 2010 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements,
- décret n° 2011-678 du 16 juin 2011 relatif aux schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie,
- décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
- décret n° 2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme,
- arrêté du 24 avril 2012 du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, fixant les caractéristiques et dimensions d'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R.123-1 du code de l'environnement.

Les textes applicables sont cités en tant que de besoin dans l'arrêté interpréfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête publique et dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Il est rappelé que le commissaire enquêteur doit être considéré comme un collaborateur occasionnel du service public. Il n'est ni fonctionnaire, ni salarié, ni expert. Il n'est pas non plus un auxiliaire de la justice désigné dans le cadre d'une procédure juridictionnelle.

1.4. Nature et caractéristique du projet

1.4.1. Objectifs du projet

L'aéroport de Paris-Orly est un aéroport francilien situé à quatorze kilomètres au sud de Paris, près de la commune d'Orly. L'aéroport, ses aérogares et ses pistes, sont répartis entre les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne. Il est essentiellement utilisé pour les vols nationaux, européens, et les vols à destination du Maghreb, du Moyen-Orient, et des DOM-TOM français.

L'aéroport de Paris-Orly est le 2^{ème} aéroport de France et le 10^{ème} de l'Union Européenne avec 27,2 millions de passagers par an. Il a desservi 153 villes en 2012. Son réseau international se développe et son activité vers l'Europe a doublé en 10 ans.

Des aménagements ont été apportés ces dernières années. Cependant l'aéroport n'offre plus les prestations demandées par les clients. Ce site accueille une forte proportion de voyageurs d'affaires, qui est particulièrement exigeante en matière de qualité de service et d'espace. La nature du trafic change et les passagers restent plus longtemps dans les terminaux.

Différentes solutions ont été envisagées afin de répondre aux évolutions du trafic et aux besoins des clients. Des études ont été conduites qui ont permis d'identifier les différentes fonctionnalités nécessaires à l'agencement de l'espace.

Pour répondre à son objectif stratégique de satisfaction des clients, Aéroport de Paris a choisi d'accroître la surface des installations existantes en construisant un bâtiment de jonction entre les 2 terminaux qui correspond à la seule solution compatible avec l'amélioration des besoins de la clientèle, des compagnies aériennes et du personnel. Ce projet vise à accompagner ce trafic et à accueillir la clientèle dans des conditions qualitatives à la hauteur de la qualité de service en vigueur dans de nombreux aéroports européens.

1.4.2. Enjeux du projet

Le bâtiment apportera une plus grande flexibilité d'exploitation, une optimisation et de meilleures conditions de travail du personnel. Le projet dans sa phase exploitation doit permettre l'accueil de 32,5 millions par an soit un accroissement de 5,3 millions. Il donne la possibilité d'absorber la croissance prévue dans les années futures sans augmenter le nombre de vols limité à 250 000 créneaux par an décidé par arrêté ministériel du 6 octobre 1994 ni déroger au couvre-feu interdisant tout décollage et atterrissage d'avions entre 23h30 et 6h, décision ministérielle en vigueur depuis 1968.

Le nouveau Plan d'Exposition au bruit approuvé par arrêté interpréfectoral du 21 décembre 2012 est pris en compte dans le cadre de l'augmentation des passagers. Aéroport de Paris s'est engagé au travers de son plan stratégique à réduire de 25% les émissions de CO² internes entre 2009 et 2015 et sa consommation énergétique interne en utilisant les énergies renouvelables générées sur les aéroports.

L'évolution du nombre de passagers sera essentiellement liée à l'optimisation du coefficient de remplissage de la flotte et en partie à l'évolution de la taille des avions et donc au renouvellement de la flotte aérienne au profit d'appareils moins bruyants, moins consommateurs de carburant donc moins polluants.

1.4.3. Caractéristiques et fonctionnalités du projet

Le projet vise à supprimer la rupture entre les 2 terminaux et le passage des 2 terminaux et 6 halls à un seul terminal et trois halls.

Le bâtiment de jonction occupera une emprise au sol de 250 m de long par 120 m de profondeur sur une hauteur totale de 17,5 m par rapport au niveau des pistes. Sa superficie sera d'environ 80 000 m² et 5 000 m² de jonction entre les deux terminaux. La façade sud sera tournée vers les avions. Le bâtiment sera un ouvrage architectural sobre et épuré. Ce sera un ouvrage moderne avec des façades transparentes. Les matériaux à l'intérieur seront essentiellement constitués de verre et d'acier associés au marbre au bois et au cuir.

Des performances énergétiques ont été définies afin d'optimiser leur efficacité (par exemple la géothermie). Le projet sera conduit dans une démarche HQE.

Le bâtiment se présentera comme une extension des deux terminaux existants. Il viendra en remplacement du hall 4 du terminal Ouest et permettra de rejoindre le terminal Sud. Il comprendra 2 niveaux principaux ainsi qu'une mezzanine et un sous-sol. Les fonctionnalités seront composées d'une zone publique, de bureaux, de commerces, de zone contrôle sûreté et

contrôle frontière, d'une salle d'embarquement, de système bagages départ et arrivée, galerie et locaux techniques, pré-passerelles et passerelles avions route de service en sous-sol avec un quai de livraison.

Les postes avions existants seront réaménagés pour disposer de 4 postes mixtes permettant d'accueillir chacun un appareil gros porteur ou deux appareils moyen-porteur. Chaque poste mixte sera équipé de deux passerelles. Dans le même temps 8 postes moyen-porteur seront supprimés. Le projet ne prévoit donc pas de postes avions supplémentaires.

1.4.4. Conséquences du projet en phase chantier

La gestion du chantier est l'un des éléments déterminants dans le cadre de la démarche HQE visant la certification finale du bâtiment.

La durée approximative de la phase chantier sera d'environ 3 ans, le démarrage des travaux est programmé début 2015. Les grandes étapes de réalisation sont définies. Des dispositions organisationnelles sont prévues afin de limiter les effets néfastes du chantier sur l'environnement. Une des cibles liées à la certification HQE concerne spécifiquement la gestion du chantier.

Un cahier de prescriptions environnementales de chantier sera établi par Aéroport de Paris afin de préciser les précautions que devront prendre les entreprises pour respecter les contraintes environnementales et les mesures à appliquer. A cet effet un schéma d'organisation de suivi relatif aux différentes mesures sera mis en œuvre. Les zones chantier seront séparées des zones accessibles au public et seront limitées au centre de la plateforme n'entraînant pas de restriction de circulation sur les voiries publiques extérieures.

Les effets temporaires sont largement décrits dans l'étude d'impact. Ainsi conformément aux dispositions de l'article R.122-15 du code de l'environnement, le suivi des mesures environnementales prévues dans l'étude d'impact sera réalisé sous forme d'une présentation de l'état de réalisation des mesures à travers des bilans permettant de vérifier leur degré d'efficacité.

Au vu des bilans une poursuite pourra être envisagée par l'autorité qui a autorisé le projet.

1.4.5. Conséquences du projet en phase d'exploitation

Le bâtiment sera réalisé sur une zone déjà revêtue. Des dispositions seront prises pour maîtriser les risques de pollutions éventuelles et en particulier sur les réseaux hydrologiques. Du fait même de l'aéroport actuel, les habitats naturels sont quasiment inexistantes.

L'impact de l'évolution du nombre de passagers sur la circulation routière restera modéré par rapport au trafic existant.

La réalisation du bâtiment de jonction s'effectuera dans le cadre réglementaire d'exploitation de l'aéroport actuel. Le nombre de mouvements d'avions n'évoluera que peu dans la limite déjà fixée, la flotte se renouvellera progressivement. Ces hypothèses sont conformes à celles du PEB du 21 décembre 2012. L'évolution de la flotte s'accompagnera d'une amélioration des niveaux acoustiques liée au trafic aérien.

Ce projet contribuera à la création d'emplois directs et indirects, soit environ 8 500 salariés au total, du fait de la création d'espaces de commerces et de services mais aussi l'exploitation et la maintenance des activités aéroportuaires relatives à ce nouveau bâtiment

1.5. L'étude d'impact

L'étude d'impact du projet ne concerne que l'étude de l'impact de la construction et de l'exploitation du bâtiment de jonction. Le projet s'inscrivant dans le cadre réglementaire existant, elle ne traite pas de l'impact du trafic aérien.

Elle comprend :

- La présentation du projet : situation géographique, périmètre de l'opération, description du bâtiment de jonction, description des postes avion...
- Les principales solutions de substitution envisagées : création d'un troisième terminal, rénovation des terminaux existants, reconfiguration du hall 4 du terminal Ouest. La délocalisation de l'ensemble de la plateforme aéroportuaire n'est pas évoquée.
- L'analyse de l'état initial du site et de son environnement : milieu physique, milieu naturel, milieu humain, cadre de vie ...
- Les effets du projet et les mesures associées pour éviter, réduire ou compenser ces effets, notamment lors de la phase de chantier.
- L'articulation avec les divers schémas, plans et programmes.
- La synergie avec d'autres projets connus, notamment l'aménagement du Cœur d'Orly.
- L'évaluation du coût des mesures de compensation.
- Les modalités de suivi des mesures.
- L'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000.

L'Autorité environnementale (Préfecture de Région - Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie) n'a émis aucun avis concernant ce projet dans le délai requis.

1.6. Composition du dossier

Le dossier soumis à enquête comporte 2 documents :

1. aéroport de Paris-Orly-bâtiment de jonction – Document de présentation du projet,
2. aéroport de Paris-Orly-bâtiment de jonction – Dossier d'enquête publique.

I - Aéroport de Paris-Orly-bâtiment de jonction – Document de présentation du projet

Pièce 1 - présentation du projet et enjeux

1. contexte général dans lequel s'inscrit le projet,
2. descriptif du projet.

Pièce 2 – résumé non technique de l'étude d'impact environnemental

1. présentation du projet
2. principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu,
3. analyse de l'état initial du site et de son environnement,
4. effets temporaires du projet et mesures associées pour éviter, réduire ou compenser les effets,
5. effets permanents du projet et mesures associées pour éviter, réduire ou compenser les effets,

6. articulation du projet avec les schémas, plans et programmes,
7. addition des effets entre eux,
8. évaluation des effets cumulés avec d'autres projets connus,
9. évaluation du coût des mesures mises en place afin d'éviter, réduire ou compenser l'impact du projet sur l'environnement,
10. modalités de suivi des mesures,
11. évaluation des incidences du projet sur des sites Natura 2000.

II - Aéroport de Paris-Orly-bâtiment de jonction – Dossier d'enquête publique

Pièce 1 : information juridiques et administratives

1. objet et conditions de l'enquête publique,
2. textes régissant l'enquête,
3. insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative,
4. décisions au terme de l'enquête et autorités compétentes pour délivrer l'autorisation,
5. avis requis sur le projet préalablement à l'ouverture de l'enquête,
6. concertation préalable à la réalisation du projet,
7. mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet.

Pièce 2 : étude d'impact

1. préambule,
2. résumé non technique de l'étude d'impact,
3. présentation du projet,
4. principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet a été retenu,
5. analyse de l'état initial du site et de son environnement,
6. effets temporaires du projet et mesures associées pour éviter, réduire ou compenser ces effets,
7. effets permanents du projet et mesures associées pour éviter, réduire ou compenser ces effets,
8. articulation du projet avec les schémas, plans et programmes,
9. addition et interaction des effets entre eux,
10. évaluation des effets cumulés avec d'autres projets connus,
11. évaluation du coût des mesures mises en place afin d'éviter, réduire ou compenser l'impact du projet sur l'environnement,
12. modalités de suivi des mesures,
13. évaluation des incidences du projet sur des sites Natura 2000,
14. analyses des méthodes utilisées pour évaluer l'impact du projet,
15. auteurs de l'étude,
16. annexes,
17. acronymes et définitions,
- 79 figures et 14 photographies.

Le dossier est complet. Il permet une bonne compréhension du projet.

Les éléments du dossier sont suffisamment développés pour apprécier les caractéristiques du projet d'exploitation de l'installation, sur son site et dans son environnement.

2. Organisation et déroulement de l'enquête

2.1. Désignation des commissaires enquêteurs

Par décision n° E13000095/77 du 24 juillet 2013, la présidente du tribunal administratif de Melun désigne une commission d'enquête pour conduire l'enquête publique relative projet de construction d'un bâtiment de jonction de l'aéroport de Paris-Orly. Elle est composée comme suit :

- Président : M. Maurice Boux
- Membres titulaires :
 - M^{me} Elyane Torrent
 - M. Claude Truchot
- Membre suppléant : M. Bernard Alexandre

Les membres de la commission d'enquête ont attesté sur l'honneur « ne pas avoir d'intérêt au projet à quelque titre que ce soit ».

2.2. Organisation de l'enquête

L'enquête a été prescrite par arrêté interpréfectoral n° 2013/2714 du 18 septembre 2013, des préfets du Val de Marne et de l'Essonne, ces 2 départements étant concernés.

L'enquête a débuté le lundi 7 octobre 2013, pour se terminer le samedi 9 novembre 2013, soit pendant 34 jours consécutifs. Cette durée n'est donc pas inférieure à 30 jours. Elle n'excède pas 2 mois.

L'arrêté est établi en conformité avec la réglementation. En particulier, il précise que :

- le dossier de projet de construction d'un bâtiment de jonction de l'aéroport de Paris-Orly et les pièces qui l'accompagnent, ainsi qu'un registre d'enquête à feuillets non mobiles, préalablement coté et paraphé par un membre de la commission d'enquête, ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les locaux, aux jours et heures d'ouverture des mairies d'Orly et Villeneuve le Roi dans le département du Val de Marne et celles de Paray Vieille Poste, Wissous et Athis Mons dans le département de l'Essonne, ainsi qu'à l'aéroport d'Orly,
- le dossier d'enquête publique, l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale sont consultables sur le site : <http://www.aeroportsdeparis.fr/adp/fr-fr/groupe/accueil/>, et que les informations peuvent être obtenues par message électronique à l'adresse, enquete.jonction.orly@adp.fr, ou par courrier adressé à la préfecture du Val de Marne,
- la décision pouvant être adoptée au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation sont mentionnées très clairement à l'article 18 : « au terme de l'enquête, le projet ... sera soumis à la délivrance d'une autorisation d'urbanisme (permis de construire) ... délivrée au nom et par le préfet du Val de Marne ... »

¹ ce site présente les 2 documents du dossier soumis à enquête et l'arrêté interpréfectoral

Paray Vieille Poste - 2	Elyane Torrent	mercredi 23 octobre 2013	9h - 12h	0	1	0	
Orly - 2	Maurice Boux	mercredi 23 octobre 2013	9h - 12h	1	0	0	
Villeneuve le Roi - 2	Claude Truchot	mercredi 30 octobre 2013	9h - 12h	0	0	1	
Wissous - 2	Elyane Torrent	mercredi 30 octobre 2013	9h - 12h	0	1	0	
Orly aéroport - 2	Elyane Torrent	lundi 4 novembre 2013	15h - 18h	0	1	0	
Villeneuve le Roi - 3	Maurice Boux	vendredi 8 novembre 2013	9h - 12h	1	0	0	
Athis Mons - 3	Claude Truchot	samedi 9 novembre 2013	9h30 - 12h30	0	0	1	
Paray Vieille Poste - 3	Elyane Torrent	samedi 9 novembre 2013	9h - 12h	0	1	0	
Orly - 3	Maurice Boux	samedi 9 novembre 2013	9h - 12h	1	0	0	
nombre de permanences				6	5	5	16

Classement par commissaire-enquêteur							
commune	CE	date	heures	MB	ET	CT	
Athis Mons - 1	Claude Truchot	lundi 7 octobre 2013	9h30 - 12h30	0	0	1	
Wissous - 1	Claude Truchot	mercredi 16 octobre 2013	9h - 12h	0	0	1	
Athis Mons - 2	Claude Truchot	mercredi 23 octobre 2013	9h30 - 12h30	0	0	1	
Villeneuve le Roi - 2	Claude Truchot	mercredi 30 octobre 2013	9h - 12h	0	0	1	
Athis Mons - 3	Claude Truchot	samedi 9 novembre 2013	9h30 - 12h30	0	0	1	
Paray Vieille Poste - 1	Elyane Torrent	lundi 7 octobre 2013	9h - 12h	0	1	0	
Paray Vieille Poste - 2	Elyane Torrent	mercredi 23 octobre 2013	9h - 12h	0	1	0	
Wissous - 2	Elyane Torrent	mercredi 30 octobre 2013	9h - 12h	0	1	0	
Orly aéroport - 2	Elyane Torrent	lundi 4 novembre 2013	15h - 18h	0	1	0	
Paray Vieille Poste - 3	Elyane Torrent	samedi 9 novembre 2013	9h - 12h	0	1	0	
Orly - 1	Maurice Boux	lundi 7 octobre 2013	9h - 12h	1	0	0	
Villeneuve le Roi - 1	Maurice Boux	mercredi 16 octobre 2013	9h - 12h	1	0	0	
Orly aéroport - 1	Maurice Boux	lundi 21 octobre 2013	9h - 12h	1	0	0	
Orly - 2	Maurice Boux	mercredi 23 octobre 2013	9h - 12h	1	0	0	
Villeneuve le Roi - 3	Maurice Boux	vendredi 8 novembre 2013	9h - 12h	1	0	0	
Orly - 3	Maurice Boux	samedi 9 novembre 2013	9h - 12h	1	0	0	
nombre de permanences				6	5	5	16

Ces permanences ont été organisées en concertation avec les mairies concernées, en fonction de leurs jours et heures d'ouverture.

Chacun des 3 membres de la commission d'enquête a tenu une permanence un lundi et une autre un samedi, pour permettre aux personnes ne travaillant pas ce jour-là de le rencontrer.

2.3. Les locaux

Les locaux mis à la disposition des membres de la commission d'enquête pour recevoir le public dans les mairies ou leur annexe, et à l'aéroport d'Orly, étaient spacieux et faciles d'accès. Ils étaient aisément accessibles aux personnes à mobilité réduite².

Ainsi, le dossier a pu être librement consulté par le public aux heures habituelles d'ouverture des bureaux, en l'absence ou en présence d'un membre de la commission d'enquête. Les

² Une personne à mobilité réduite : cela se constate. Un handicapé a été reconnu comme tel et possède une carte spécifique.

personnes le souhaitant ont pu mentionner leurs appréciations, faire leurs suggestions et contre-propositions, soit sur le registre d'enquête joint au dossier, soit par courrier adressé au président de la commission d'enquête à la préfecture du Val de Marne.

Il n'y a pas eu d'incident au cours de l'enquête.

2.4. Organisation de l'enquête - Concertation préalable

Cette concertation s'est faite avec le préfet du Val de Marne. Les modalités de l'enquête ont été mises au point : publicité, fixation des dates d'enquête, détermination du nombre, des dates et des lieux des permanences, conditions d'ouverture et de clôture de l'enquête.

2.5. Information du public : publicité légale

2.5.1. Publication dans les journaux

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, à l'initiative du préfet du Val de Marne, la publicité a été effectuée dans des journaux³ locaux habilités à recevoir les annonces légales, à savoir :

- « Le Parisien », édition du Val de Marne et édition de l'Essonne, le jeudi 19 septembre 2013 et le mardi 8 octobre 2013,
- « Les Echos », édition d'Ile de France, le jeudi 19 septembre 2013 suivi d'un erratum le jeudi 3 octobre 2013 et le mardi 8 octobre 2013.

Le quinzième jour précédant l'ouverture de l'enquête étant le 21 septembre 2013, les avis ont été publiés auparavant. Le huitième jour suivant l'ouverture de l'enquête étant le 14 octobre 2013, les deuxièmes avis ont été publiés entre le jour de l'ouverture de l'enquête et le huitième jour la suivant. Ainsi, les avis ont été publiés en conformité avec les prescriptions de l'article 4 de l'arrêté inter préfectoral prescrivant l'enquête.

2.5.2. L'affichage

L'avis d'enquête a été également publié par voie d'affichage aux lieux habituels réservés à cet effet, quinze jours au moins avant la date d'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

Les affiches sont établies en conformité avec la réglementation. Elles sont sur fond jaune au format A2. Elles mentionnent en particulier :

- l'objet de l'enquête ;
- la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour statuer ;
- le nom et les qualités des membres de la commission d'enquête et de leurs suppléants,
- la date d'ouverture, les lieux de l'enquête et sa durée ;
- les lieux ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur les registres ouverts à cet effet, le lieu où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée au président de la commission d'enquête ;
- les lieux, jours et heures où un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations.

³ Ces éditions sont disponibles à la préfecture du Val de Marne - elles ne sont pas annexées au rapport

Ces affichages font l'objet de certificats d'affichage⁴ par chacun des maires concernés. Aéroport de Paris a fait établir un constat par huissier⁵.

Toutes les mesures réglementaires ont donc été prises pour assurer une bonne information du public.

2.6. Information du public : autres moyens

En dehors des moyens légaux de publicité, d'autres actions ont été mises en œuvre, dans le cadre de la présente enquête publique. La commission n'a pas eu connaissance de ces moyens. Toutefois, elle a pu apprécier leur efficacité étant donné le nombre d'observations recueillies.

2.7. Réunions et visites

2.7.1. Réunions préparatoires pour l'organisation de l'enquête

Des réunions de concertation entre les maires des communes concernées par l'enquête et les membres de la commission d'enquête ont permis de préparer l'organisation de l'enquête dans leurs communes. Le calendrier des réunions a été le suivant :

Date	mairie	commissaire-enquêteur
2 octobre 2013	Wissous	Elyane Torrent
2 octobre 2013	Paray Vieille Poste	Elyane Torrent
2 octobre 2013	Villeneuve le Roi	Claude Truchot
3 octobre 2013	Athis Mons	Claude Truchot
5 novembre 2013	Orly	Maurice Boux

2.7.2. Réunion du 3 septembre 2013 et visite des lieux

Cette réunion s'est déroulée dans les locaux de l'aéroport d'Orly. Y assistaient : le directeur de l'aéroport accompagné de 5 collaborateurs, le chef du bureau de l'urbanisme à la préfecture du Val de Marne accompagné de 2 collaborateurs, les membres titulaires et suppléant de la commission d'enquête.

Cette réunion a permis de bien appréhender le projet, de se concerter sur le dossier d'enquête et de dégager un consensus sur l'ensemble du dossier. Néanmoins, il a été constaté que le dossier s'adressait à des spécialistes. Il a été proposé à Aéroport de Paris, de réaliser un document plus accessible au public. Un document, intitulé « document de présentation du projet » et un résumé non technique de l'étude d'impact ont été produits. Ils ont été ajoutés au dossier du projet avant l'ouverture de l'enquête.

Il a été précisé que l'affichage devait faire l'objet d'une attention particulière, pour permettre une bonne information du public.

Cette réunion a été suivie d'une visite des lieux.

⁴ Ces certificats sont disponibles dans chacune des mairies concernées, et à la préfecture du Val de Marne – ils ne sont pas annexés au rapport

⁵ Ce constat est disponible à Aéroport de Paris et à la préfecture du Val de Marne – il n'est pas annexé au rapport

2.7.3. Réunions de la commission d'enquête pour la gestion de l'enquête

Ces réunions se déroulaient dans une salle mise à la disposition de la commission d'enquête par le préfet du Val de Marne, dans les locaux de la préfecture, aux dates suivantes : 3 octobre 2013, 18 octobre 2013, 13 novembre 2013, 27 novembre 2013, 5 décembre 2013, 12 décembre 2013 et 17 décembre 2013.

2.7.4. Réunion du 15 novembre 2013

Cette réunion s'est déroulée dans les locaux de l'aérogare d'Orly. Y assistaient : le directeur de l'aéroport et ses collaborateurs, les membres titulaires de la commission d'enquête.

L'analyse des observations a été exposée puis remise au directeur de l'aéroport en lui demandant de fournir une réponse dans un délai de huit jours.

2.7.5. Réunion du 17 décembre 2013.

Cette réunion s'est déroulée à la préfecture du Val de Marne, direction des relations avec les collectivités territoriales, bureau de l'urbanisme pour la remise du rapport de la commission d'enquête, accompagné de tous ses documents annexes.

2.8. Climat de l'enquête

Aucun incident n'est à signaler au cours de cette enquête. Le public a formulé de nombreuses observations sur les registres d'enquête et a participé massivement à des pétitions. L'importance et la nature de l'opération, ainsi que les conditions de déroulement de l'enquête publique n'ont pas rendu nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public.

2.9. Prolongation, suspension de l'enquête, enquête complémentaire

2.9.1. Prolongation de l'enquête

Le public a disposé du temps nécessaire pour s'exprimer. Les mesures de publicité de l'enquête mises en œuvre ont été importantes et en conformité avec la réglementation. Il n'a pas été estimé nécessaire de prolonger la durée de l'enquête.

2.9.2. Suspension de l'enquête

Compte tenu des informations recueillies au cours de l'enquête, le maître d'ouvrage n'a pas estimé nécessaire d'apporter des modifications substantielles au projet. Il n'a donc pas estimé nécessaire de suspendre l'enquête pendant une durée maximale de 6 mois.

2.9.3. Enquête complémentaire

Au vu des conclusions de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage, s'il estime souhaitable d'apporter au projet des changements qui en modifient l'économie générale, peut demander à la présidente du tribunal administratif de Melun d'ouvrir une enquête complémentaire portant uniquement sur les avantages et les inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement. Cette enquête complémentaire aurait une durée minimale de quinze jours.

2.10. Clôture de l'enquête, transfert des dossiers et registres

Les registres ont été clos et signés le dernier jour de l'enquête par les membres de la commission d'enquête. A l'issue de la dernière permanence, les membres de la commission d'enquête ont emporté les registres d'enquête. Les registres déposés à l'aéroport d'Orly et ceux des 2 autres communes ont été collectés par Aéroport de Paris et remis à l'un des membres de la commission.

2.11. Relation comptable des observations

Le public a formulé ses observations de plusieurs façons :

- sur les registres d'enquêtes mis à sa disposition en mairies et à l'aéroport d'Orly,
- par courrier au président de la commission d'enquête, adressé à la préfecture de Val de Marne à Créteil,
- par mails sur le site d'Aéroport de Paris.

Plusieurs pétitions ont recueilli de très nombreuses signatures.

Le président a également reçu 5 lettres postées hors délais, le cachet de la poste faisant foi. Elles n'ont pas été ouvertes.

2.11.1. les observations

Il y a 455 observations réparties comme suit :

Nombre d'observations	
Courriers adressés au président	91
Registre d'enquête à Orly ville	17
Registre d'enquête à Villeneuve le Roi	172
Registre d'enquête à Paray Vieille Poste	5
Registre d'enquête à Wissous	1
Registre d'enquête à Athis Mons	9
Registre d'enquête à Aéroport d'Orly Ouest	112
Registre d'enquête à Aéroport d'Orly Sud	43
Internet	5
Totaux	455

Bien qu'ils n'aient pas été recherchés, quelques doublons sont apparus, notamment entre les courriers adressés au président de la commission et dans certains registres d'enquête.

Pour caractériser les observations, dix thèmes ont été retenus. Une observation peut concerner plusieurs thèmes :

Nombre de thèmes abordés	
1. respect des règles,	108
2. refus du développement,	172
3. nuisances aériennes,	60
4. gros porteurs,	27
5. délocalisation,	4
6. 3 ^{ème} aéroport,	21
7. périmètre d'enquête,	29
8. débat public,	9
9. avis favorable ?	229
10. autre	58

Les thèmes 1 à 8 ne concernent pas l'objet de l'enquête car ils concernent essentiellement le devenir de l'aéroport, qui ne relève pas de la compétence d'Aéroport de Paris mais de celle de l'Etat.

Au cours de cette enquête, de nombreux avis favorables ont été exprimés. Il s'agit d'un fait exceptionnel à prendre en compte. Habituellement, les personnes favorables à un projet ne se manifestent pas ou très peu lors d'une enquête publique.

La liste de ces observations et les thèmes retenus figurent dans l'annexe 1 : « récapitulation des observations ».

2.11.2. les pétitions

Les pétitions ont recueilli environ 4 500 signatures. Le chiffre est imprécis car certains organisateurs n'ont pas compté les signataires.

Elles concernent le trafic aérien et les possibilités de développement de l'aéroport d'Orly, qui ne fait pas l'objet de la présente enquête.

La liste de ces pétitions figure dans l'annexe 2 : « récapitulation des pétitions »

2.12. Consultation et réponse du pétitionnaire

Après qu'un rendez-vous ait été pris, l'analyse des observations a été présentée au directeur de l'aéroport d'Orly, lors de la réunion avec la commission d'enquête à l'aéroport d'Orly, le 15 novembre 2013, dans les huit jours suivant la clôture de l'enquête.

La réponse est parvenue au président de la commission d'enquête le 22 novembre 2013, c'est-à-dire dans les huit jours suivant la remise de l'analyse des observations.

L'analyse des observations figure en annexe 1 et la réponse d'Aéroport de Paris en annexe 2.

3. Analyse des observations

L'ensemble des observations formulées par le public au cours de l'enquête a été examiné par la commission d'enquête. Compte tenu de leur nombre, il n'a pas été répondu de manière détaillée à chacune d'entre elles. Elles ont été regroupées par thèmes. Ainsi, il a été répondu à toutes les préoccupations exprimées par le public.

Ces observations couvrent un vaste domaine, et se répartissent en 2 catégories : la première concerne la construction du bâtiment de jonction, objet de l'enquête et la seconde est relative aux nuisances liées au trafic des avions et à la demande de délocalisation partielle ou totale de l'aéroport en province.

L'enquête ne porte pas sur l'évolution du trafic aérien, ni sur les nuisances subies par les riverains, ni sur la délocalisation partielle ou totale de l'aéroport en province. La commission d'enquête n'a donc pas à prendre en considération les observations de cette nature pour formuler son avis motivé. Néanmoins, par leur nombre, de telles observations montrent que ces nuisances liées au trafic aérien constituent la principale préoccupation des riverains de l'aéroport.

La commission a donc entrepris une étude sur le sujet à partir des observations du public et des réponses apportées par Aéroport de Paris. Il est bien précisé qu'il s'agit d'un constat.

Toutes les observations sont exprimées clairement et participent également à la perception de l'avis du public. Néanmoins, deux de ces observations peuvent être considérées comme représentatives de cet avis : la lettre ouverte au Gouvernement et l'avis des maires des communes et communautés du Grand Orly concernant le projet de réalisation d'un bâtiment de jonction entre les terminaux Sud et Ouest de l'aéroport d'Orly.

3.1. la lettre ouverte au Gouvernement

Dans cette lettre, il est fait observer que les travaux concernant la jonction des aérogares Ouest et Sud sont le prélude à un accroissement du trafic aérien. Elle évoque les principaux thèmes mentionnés dans les observations défavorables à l'aéroport d'Orly : respect des règles, refus du développement, nuisances aériennes, gros porteurs, délocalisation, 3^{ème} aéroport, extension du périmètre d'enquête, soumission du projet à la commission nationale de débat public.

Cette lettre ouverte, du 30 octobre 2013, a été signée par plusieurs élus et parlementaires. Ce sont les suivants :

- . Didier GONZALES, maire de Villeneuve-le-Roi (94), président de l'Association des Elus Riverains d'Orly
- . Jean-Pierre BLAZY, député, président de l'association Ville et Aéroport
- . Guy GEOFFROY, député-maire de Combs-la-Ville (77)
- . Sylvain BERRIOS, député du Val-de-Marne
- . Joseph ROSSIGNOL, vice-président du conseil général du Val-de-Marne, maire de Limeil-Brévannes
- . Nicolas DUPONT-AIGNAN, député-maire d'Yerres (94)
- . Roger-Gérard SCHWARTZENBERG, député du Val-de-Marne, président du groupe RRD
- . Christian CAMBON, sénateur-Maire de Saint-Maurice (94)
- . Catherine PROCACCIA, sénatrice du Val-de-Marne conseillère générale
- . Jacques-Alain BENISTI, député-Maire de Villiers-sur-Marne (94)
- . Henri PLAGNOL, ancien ministre, maire de Saint-Maur (94)
- . Olivier THOMAS, maire de Marcoussis (91), conseiller régional d'Île-de-France
- . Marie-Carole CIUNTU, maire de Sucy-en-Brie (94), conseillère régionale d'Île-de-France
- . Gérard RUFFIN, maire de Lésigny (77), conseiller régional d'Île-de-France
- . François DUROVRAY, conseiller régional d'Île-de-France (91)
- . Georges TRON, ancien ministre, maire de Draveil (91)
- . Corinne GORLIER, maire d'Ablon-sur-Seine (94)
- . Bruno GALLIER, maire de Brunoy (91)
- . Jean-Claude PERRAULT, maire de Mandres-les-Roses (94)
- . Serge POINSOT, maire de Vigneux-sur-Seine (91)
- . Georges URLACHER, maire de Périgny-sur-Yerres (94)
- . Jean-Paul FAURE-SOULET, conseiller régional d'Île-de-France (94)
- . Nicolas SCHOETTL, conseiller général (91)
- . Pierre-Jean GRAVELLE, conseiller général (94)
- . Jean-Daniel AMSLER, conseiller général (94)
- . Jean-Claude GENDRONNEAU, maire de Santeny (94)
- . Christian SCHOETTL, maire de Janvry (91)
- . Christian LECLERC, maire de Champlan (91)
- . Nicole LAMOTH, conseillère générale (91)
- . Olivier DOSNE, maire de Joinville-le-Pont (94)
- . Eric GIZOLME, maire de Férolles-Atilly (77)
- . Alain JOSSE, maire de Marolles-en-Brie (94)
- . François FRONTERA, maire de Saint-Jean-de-Beauregard (91)
- . Bernard JACQUEMARD, maire de Gometz-la-Ville (91)

Cette lettre ne concerne pas l'objet de l'enquête.

3.2. l'avis des maires des communes et communautés du Grand Orly

L'avis des maires des communes et communautés du Grand Orly concernant le projet de réalisation d'un bâtiment de jonction entre les terminaux Sud et Ouest de l'aéroport d'Orly met l'accent sur l'intérêt que présente cet aménagement.

Les maires rappellent que « dans son projet de rapport de juillet 2012, le Préfet André Viau, rapporteur de la commission stratégique sur l'avenir de l'aéroport d'Orly confirmait que le développement de l'aéroport d'Orly peut se faire tout en améliorant la qualité de vie des riverains. Il préconisait notamment la nécessité de « faire évoluer les destinations desservies depuis Paris-Orly pour valoriser la proximité avec la capitale » ».

Le bâtiment projeté présente un intérêt capital sur 2 points essentiels :

⇒ Ce projet permettra l'optimisation des activités de l'aéroport envisagée dans le cadre du respect des riverains et de leur cadre de vie puisque l'augmentation du nombre de passagers

se fera dans le cadre réglementaire en vigueur régissant l'aéroport, tant au plan du nombre de mouvements d'avions que de celui de la plage horaire du couvre-feu. Ce bâtiment s'inscrit dans un projet d'ensemble visant la création d'une véritable intermodalité air, rail et métro, en cohérence avec le développement des transports collectifs dans le secteur.

⇒ Ce projet est une opportunité en termes d'emplois pour le territoire. L'aéroport d'Orly génère plus de 27 000 emplois directs et 170 000 emplois indirects : 1 million de passagers accueillis en plus (horizon 2030), c'est 3 400 emplois totaux et 1 000 emplois directs.

De nombreux maires du secteur sont membres de l'Association des Communes et Communautés du Grand Orly. Ce sont les suivants :

- Christian HERVY, Président de l'Association, Maire de Chevilly-Larue
- Raymond CHARRESON, Trésorier de l'Association, Maire de Rungis
- Sylvie ALTMAN, Secrétaire de l'Association, Maire de Villeneuve-Saint-Georges
- Francois GARCIA, 1^{er} Vice-président de l'Association, Président de la CA Les Portes de l'Essonne, Maire d'Athis-Mons
- Christine JANODET, 2^{ème} Vice-présidente de l'Association, Maire d'Orly, conseillère générale du Val de Marne
- Pascal NOURY, 3^{ème} Vice-président de l'Association, Maire de Morangis
- Etienne CHAUFOR, Maire de Juvisy-sur-Orge
- Alain VEDERE, Maire de Paray-Vieille-Poste
- Corinne GORLIER, Maire d'Ablon-sur-Seine
- Daniel DAVISSE, Maire de Choisy-le-Roi
- Francoise BAUD, Maire de Valenton
- Régis ROY-CHEVALIER, Maire de Wissous
- Jean-Jacques BRIDEY, Maire de Fresnes

Sur les 5 communes incluses dans le périmètre d'enquête, 4 sont membres de cette association : Athis-Mons, Orly, Paray-Vieille-Poste et Wissous.

3.3. les thèmes des observations

L'analyse des observations a été faite à partir des thèmes retenus pour les caractériser. Ainsi, chaque observation a été prise en considération puisque chacune d'elles fait référence à un ou plusieurs thèmes.

3.3.1. respect des règles

Observations

De très nombreuses observations, courriers et pétitions portent sur le respect des règles à savoir le couvre-feu en vigueur par décision ministérielle depuis 1968, le nombre de créneaux fixé par arrêté interministériel du 6 octobre 1994 à 250 000 par an et le Plan d'exposition au bruit approuvé par arrêté inter-préfectoral du 21 décembre 2012. Le projet de bâtiment de jonction et la croissance significative du nombre de passagers, soit 27,2 millions en 2012 avec un objectif à terme de 32,2 millions constituent pour les personnes qui se sont exprimées à ce sujet une atteinte rédhibitoire aux règles applicables actuellement. Elles sont totalement persuadées que cette évolution impactera de manière inévitable ces règles qui sont importantes pour préserver leur cadre de vie et leur santé. Il leur semble que l'enjeu du projet

d'Aéroport de Paris ne pourra pas se réaliser sans augmentation du nombre de créneaux et donc une remise en cause incontournable des règles en vigueur. Certaines observations font état d'un maximum autorisé de 200 000 mouvements an ce qui diffère de la notion de créneaux.

Réponse du maître d'ouvrage

Le couvre-feu nocturne interdit aux avions les atterrissages programmés entre 23h30 et 6h15 et les décollages entre 23h15 et 6h. Le bâtiment de jonction n'a aucune incidence sur le couvre-feu, il s'inscrit dans le cadre réglementaire existant et Aéroport de Paris n'a fait aucune demande de modification de ces horaires.

Aéroport de Paris précise que le nombre de créneaux attribuables actuellement sur l'aéroport de Paris-Orly est fixé par l'arrêté ministériel à 250 000. Un créneau désigne la plage horaire la plage attribuée à un transporteur pour atterrir ou décoller à une heure et à un jour donné. Un mouvement représente l'atterrissage ou le décollage d'un aéronef. Le chiffre indiqué par certains riverains de 200 0000 mouvements l'an n'est pas la limite réglementaire fixée.

Ces dispositions ne relèvent pas d'Aéroport de Paris, les décisions en la matière appartiennent à l'Etat ainsi que la mise en œuvre et le suivi.

Avis de la commission

La commission ne peut que confirmer qu'il n'appartient absolument pas à l'aéroport de Paris-Orly de déroger aux règles, elles sont édictées exclusivement par l'Etat. Les dispositions prises pour l'accroissement du nombre de passagers ne portent pas sur la suppression des règles mais essentiellement sur un meilleur remplissage des avions insuffisant actuellement. Il semble nécessaire à la commission de rassurer la population sur cet aspect auquel elle est particulièrement attachée.

3.3.2. refus du développement

Observations

Plus du quart des observations manifestent un refus du développement de la plateforme aéroportuaire d'Orly en raison des nuisances dues au trafic aérien. La construction du bâtiment de jonction est considérée comme un prélude à une extension de l'activité, jugée comme inéluctable pour assurer l'équilibre économique du projet.

Certaines observations font valoir que la capacité d'accueil des passagers pourrait atteindre 40 millions de passagers, alors qu'elle a atteint 27,2 millions en 2012.

Le refus de l'accroissement de trafic aérien est également affirmé par les pétitions signées à l'occasion de l'enquête.

Le dossier mis à l'enquête

La pièce n°1 du dossier précise que le projet s'inscrit dans le cadre réglementaire actuel (arrêté ministériel du 6 octobre 1994), à savoir respect d'un plafond de 250 000 créneaux ouverts aux compagnies aériennes.

Le projet permettra d'accueillir 32,5 millions de passagers et de traiter la croissance de trafic motivée par des avions mieux remplis sans dépasser le seuil de mouvements accordé.

La réponse du maître d'ouvrage aux questions de la Commission.

Aéroport de Paris indique n'avoir jamais évoqué le chiffre de 40 millions de passagers. Ce chiffre n'est pas compatible avec le budget de l'opération et les caractéristiques prévues pour la mise en œuvre du projet de bâtiment de jonction.

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

Aéroport de Paris rappelle que le projet de bâtiment de jonction s'inscrit dans le cadre réglementaire existant.

Avis de la Commission

La Commission prend acte de la réponse d'Aéroport de Paris et recommande aux autorités publiques d'attacher la plus grande importance aux réserves émises contre un accroissement du trafic aérien autour de la plateforme d'Orly. La Commission considère que l'expression de ce refus n'est pas en soi une opposition à la construction du bâtiment de jonction mais traduit une crainte contre un développement ultérieur du trafic aérien.

3.3.3. nuisances aériennes

Observations

Près de 15% des observations évoquent les nuisances dues au trafic aérien –essentiellement le bruit et les rejets de kérosène – ainsi que leurs conséquences sur la santé et le cadre de vie. Ces nuisances sont notamment signalées dans les registres mis à disposition du public à Villeneuve le Roi, commune où ces nuisances semblent particulièrement ressenties par les riverains de l'aéroport.

Le dossier mis à l'enquête

L'étude d'impact figurant dans le dossier d'enquête n'évoque pas ce sujet. Son champ est limité aux seules nuisances induites directement par la construction ou l'exploitation du nouveau bâtiment, objet de l'enquête.

Avis de la Commission

La Commission estime légitime que le dossier soumis à l'enquête n'aborde pas le sujet des nuisances engendrées par le trafic aérien pour les raisons rappelées ci-dessus. Elle rappelle que ce sujet était au centre des préoccupations émises à l'occasion de la récente enquête publique concernant le plan d'exposition au bruit révisé en 2012. Elle recommande néanmoins aux autorités publiques d'y prêter attention, notamment à l'occasion de l'instruction d'autres procédures administratives.

3.3.4. gros porteurs

Observations

Le projet de réalisation du bâtiment de jonction entre les deux terminaux de l'aéroport prévoit un réaménagement des postes avions existants. Ainsi 8 postes moyen porteur seront remplacés au profit de 4 postes mixtes ayant vocation à recevoir chacun un appareil gros porteur.

Cette disposition a suscité de l'inquiétude de la part de nombreux habitants qui l'ont largement exprimée dans leurs observations. Ils craignent que cette génération d'aéronef génère plus de nuisances et de pollution que celles qu'ils subissent actuellement, une phase ascensionnelle plus longue accompagnée d'une gêne acoustique et d'une pollution plus importantes.

Réponse du maître d'ouvrage

Aéroport de Paris précise que les projets n'ont pas vocation à augmenter l'activité des appareils gros porteurs. Il n'est pas prévu d'investissements spécifiques pour accueillir des gros-porteurs type A380 bien que Paris-Orly soit déjà et ce depuis plusieurs années aéroport de déroutement à titre exceptionnel de l'A380.

L'aménagement n'engendre pas de trafic supplémentaire. Il permettra en particulier l'accès au contact de la salle d'embarquement d'avions qui stationnent actuellement au large sur la plateforme afin de réduire la circulation des bus passagers pour accéder aux avions. Avec l'évolution des technologies l'activité gros porteur ne signifie pas nécessairement une aggravation des nuisances sonores.

Avis de la commission

L'aéroport de Paris-Orly reçoit déjà des aéronefs gros porteurs. La construction du bâtiment de jonction permettra un accès des avions au contact de la salle d'embarquement. Néanmoins les observations relatives à ce sujet démontrent l'insuffisance de communication en direction de la population riveraine, qui du fait de son manque de connaissance a exprimé sa forte crainte d'un développement des nuisances, d'autant que ce sujet n'a pas été traité dans le dossier car il ne concerne absolument pas le sujet d'enquête. Elle recommande cependant de ne pas totalement les ignorer.

3.3.5. Construction d'un 3^{ème} aéroport et fermeture éventuelle de l'aéroport d'Orly

Observations

Une vingtaine d'intervenants proposent que soit construit une nouvelle plateforme aéroportuaire en région Ile de France ou à proximité immédiate pour absorber les augmentations de trafic aérien futures ou désengorger le trafic au dessus d'Orly. Quatre intervenants demandent explicitement la fermeture de la plateforme.

Le dossier mis à l'enquête

Le dossier soumis à l'enquête publique n'aborde que très sommairement cette question (page 22) sans en détailler les avantages et inconvénients.

La réponse du maître d'ouvrage

Dans son mémoire en réponse aux questions de la Commission, Aéroport de Paris rappelle que la mise en œuvre d'un troisième aéroport ou la fermeture de l'aéroport de Paris-Orly sont des décisions qui ne relèvent pas de sa compétence mais de celle de l'Etat qui définit la politique aéroportuaire en France.

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

Aéroport de Paris considère qu'il est de sa responsabilité de prévoir les installations permettant d'accueillir les passagers dans de bonnes conditions et de fournir les services aéroportuaires adaptés, sans limitation de durée, et de manière compatible avec les besoins futurs.

Avis de la Commission

La Commission constate que la construction d'un nouvel aéroport en région Ile de France ou à proximité immédiate a fait l'objet par le passé de nombreuses réflexions et concertations, la dernière en date étant les travaux de la commission présidée par le Préfet Viau dont les conclusions ne semblent pas avoir fait l'objet d'une remise officielle aux autorités publiques.

Elle regrette que le dossier soumis à l'enquête publique n'aborde pas plus en profondeur cette question, car la création d'une nouvelle plateforme aéroportuaire peut être considérée comme une alternative à la construction du bâtiment de jonction objet de l'enquête.

La Commission considère toutefois que l'approbation récente d'un nouveau Plan d'exposition au bruit (PEB) le 21 décembre 2012 constitue en soi une forme de reconnaissance de la pérennité de la plateforme d'Orly et qu'il convient d'en prendre acte.

3.3.6. périmètre d'enquête

Observations

Plusieurs personnes demandent que le périmètre d'enquête soit étendu, au moins aux communes comprises dans le Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

Le dossier mis à l'enquête

La détermination de ce périmètre n'étant pas de la compétence d'Aéroport de Paris, le dossier n'aborde pas ce sujet. Néanmoins, la commission a posé la question à Aéroport de Paris.

La réponse du maître d'ouvrage

Dans son mémoire en réponse aux questions de la Commission, Aéroport de Paris rappelle que les textes ne définissent pas le périmètre de l'enquête publique mais délimitent le périmètre d'affichage de l'avis d'enquête lequel, selon l'article R 123-11 du code de l'environnement, est déterminé par le préfet mais comprend au minimum les communes sur le territoire desquelles l'opération doit avoir lieu. La seule commune d'implantation du projet étant Paray-Vieille-Poste, le préfet est allé au-delà puisqu'il a étendu l'enquête aux 4 communes avoisinantes.

Avis de la Commission

La Commission d'enquête estime que le rayon d'enquête est correct. Il est supérieur à ce que prévoit le strict respect de la réglementation.

3.3.7. débat public

Observations

Plusieurs personnes demandent que le dossier fasse l'objet d'un débat public, compte tenu de l'importance du projet. Le conseil municipal de Villeneuve le Roi a pris une délibération en ce sens. Elle a été transmise à la Commission nationale de débat public.

Le dossier mis à l'enquête

La construction du bâtiment n'étant pas en relation avec une modification du trafic aérien, le dossier du projet soumis à l'enquête n'avait pas à évoquer cette possibilité. La saisine de la CNDP n'est pas du ressort d'Aéroport de Paris.

Avis de la Commission

La Commission d'enquête prend acte à l'avis de la Commission Nationale de Débat Public qui, dans son communiqué de presse⁶ du 4 décembre 2013 relatif à sa réunion du même jour, précise en ce qui concerne le projet d'extension de l'aéroport d'Orly : « La CNDP, tout en regrettant que des aménagements de ce type ne puissent faire l'objet de débat public en l'état actuel du droit, n'a pu que considérer comme irrecevable la saisine du conseil municipal de Villeneuve le Roi ».

3.3.8. avis favorables

Observations

L'expression porte également sur des soutiens au projet. Elle s'est manifestée particulièrement par des courriers et surtout des observations manifestées dans les registres mis à disposition dans les deux terminaux de l'aéroport et lors des permanences des commissaires enquêteurs.

Ces avis concernent différents intérêts selon l'utilité que représente le projet en fonction de la position des personnes et leur activité au sein de la plate-forme aéroportuaire.

Ainsi de très nombreux employés ont fait part de leur approbation au regard de ce projet qui d'une part permettra une amélioration qualitative de l'accueil des passagers en offrant un service digne des autres aéroports européens et d'autre part de meilleures conditions de travail difficiles actuellement.

Les organisations syndicales ont manifesté leur satisfaction du fait à la fois du nombre de créations d'emplois non négligeables et de l'amélioration des conditions de travail.

Enfin la construction de ce nouveau bâtiment signifie pour les chefs d'entreprise qui se sont exprimés une possibilité d'extension d'activité, de nouvelles embauches et une amélioration des conditions de travail de certains personnels.

Néanmoins quelques avis favorables sont pondérés par des interrogations sur des aspects pratiques. D'une part la problématique des déplacements à la fois des usagers supplémentaires mais surtout des 2 6 00 employés nécessaires à l'extension d'activité sont soulevés ainsi que la nécessité de desserte de transports en commun adaptés. La commune de Paray Vieille Poste aborde ce sujet dans son récent PLU et particulièrement dans son PADD car elle envisage de limiter les flux de transit autoroutier sur son territoire au profit de mode de déplacements alternatifs.

D'autre part l'évacuation et l'assainissement des eaux usées et pluviales supplémentaires liées à la réalisation du bâtiment de jonction ont été évoqués notamment sur les possibilités des réseaux d'eaux actuels d'Aéroport de Paris d'absorber ces rejets supplémentaires. La commune de Paray-Vieille-Poste évoque les contraintes d'Aéroport de Paris dans son règlement d'urbanisme de la zone UZ.

⁶ Cet avis est disponible au siège de la CNDP et à la préfecture du val de Marne – il n'est pas annexé au rapport

Réponse du maître d'ouvrage

1° Transport

Les usagers et les employés de la plateforme pourront bénéficier à la mise en service du bâtiment de jonction d'une amélioration de l'offre de transport en commun puisque le STIF prévoit la prolongation de la ligne du tramway depuis Athis-Mons jusqu'à Juvisy-sur-Orge. Elle s'accompagne d'un maillage de lignes de bus vers l'aéroport. D'autres transports alternatifs sont à l'étude dont l'horizon est lointain ou n'est pas encore connu. Aéroport de Paris précise sa participation dans la mise en œuvre d'un Plan de Déplacement interentreprises et le besoin uniquement de 500 places de stationnement supplémentaires s'il n'existait aucune offre de transport en commun.

2° Réseaux d'eaux

Le projet s'inscrit en ce qui concerne le réseau d'eaux pluviales dans le cadre des dispositions prévues dans l'arrêté inter préfectoral « loi sur l'eau » du 19 septembre 2011 pour l'ensemble du rejet des eaux de l'aéroport. Le bâtiment de jonction ne générera que de très faibles surfaces imperméabilisées, le réseau existant est correctement dimensionné pour assurer le rejet des eaux pluviales issues du nouvel équipement. La réalisation du projet du bâtiment de jonction produira un rejet supplémentaire d'eaux usées d'environ de 15 à 20%. Le réseau sera raccordé au réseau actuel et traité par la station d'épuration de Valenton.

Le maître d'ouvrage s'engage à réaliser une étude spécifique pour s'assurer que les réseaux soient bien dimensionnés. Par ailleurs Aéroport de Paris s'engage à prendre des dispositions pour réduire la consommation d'eau et des rejets.

Avis de la commission

La création des transports alternatifs, leur organisation et la réduction de la circulation autoroutière n'incombent pas à Aéroport de Paris. Cependant la nette croissance des flux passagers et employés est peu envisagée conjointement aux besoins en transports en communs. Les nuisances générées par la circulation autoroutière ne sont pas prises en compte par les pouvoirs publics.

L'utilisation des réseaux de rejets d'eaux devra être conforme aux prescriptions indiquées et la commission demande que le résultat de l'étude programmée soit rendu public.

Le 17 décembre 2013

Maurice Boux
Président de la commission

Elyane Torrent
Membre titulaire

Claude Truchot
Membre titulaire

Sommaire

1. GENERALITES.....	1
1.1. PREAMBULE.....	1
1.2. OBJET DE L'ENQUETE.....	1
1.3. CADRE JURIDIQUE.....	1
1.4. NATURE ET CARACTERISTIQUE DU PROJET.....	2
1.4.1. Objectifs du projet.....	2
1.4.2. Enjeux du projet.....	3
1.4.3. Caractéristiques et fonctionnalités du projet.....	3
1.4.4. Conséquences du projet en phase chantier.....	4
1.4.5. Conséquences du projet en phase d'exploitation.....	4
1.5. L'ETUDE D'IMPACT.....	5
1.6. COMPOSITION DU DOSSIER.....	5
2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	7
2.1. DESIGNATION DES COMMISSAIRES ENQUETEURS	7
2.2. ORGANISATION DE L'ENQUETE	7
2.3. LES LOCAUX	9
2.4. ORGANISATION DE L'ENQUETE - CONCERTATION PREALABLE.....	10
2.5. INFORMATION DU PUBLIC : PUBLICITE LEGALE	10
2.5.1. Publication dans les journaux.....	10
2.5.2. L'affichage	10
2.6. INFORMATION DU PUBLIC : AUTRES MOYENS	11
2.7. REUNIONS ET VISITES.....	11
2.7.1. Réunions préparatoires pour l'organisation de l'enquête.....	11
2.7.2. Réunion du 3 septembre 2013 et visite des lieux.....	11
2.7.3. Réunions de la commission d'enquête pour la gestion de l'enquête.....	12
2.7.4. Réunion du 15 novembre 2013.....	12
2.7.5. Réunion du 17 décembre 2013.....	12
2.8. CLIMAT DE L'ENQUETE.....	12
2.9. PROLONGATION, SUSPENSION DE L'ENQUETE, ENQUETE COMPLEMENTAIRE	12
2.9.1. Prolongation de l'enquête.....	12
2.9.2. Suspension de l'enquête	12
2.9.3. Enquête complémentaire.....	12
2.10. CLOTURE DE L'ENQUETE, TRANSFERT DES DOSSIERS ET REGISTRES.....	13
2.11. RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS.....	13
2.11.1. les observations.....	13
2.11.2. les pétitions.....	14
2.12. CONSULTATION ET REPONSE DU PETITIONNAIRE	14
3. ANALYSE DES OBSERVATIONS	15
3.1. LA LETTRE OUVERTE AU GOUVERNEMENT.....	15
3.2. L'AVIS DES MAIRES DES COMMUNES ET COMMUNAUTES DU GRAND ORLY	16
3.3. LES THEMES DES OBSERVATIONS.....	17

3.3.1.	<i>respect des règles</i>	17
3.3.2.	<i>refus du développement</i>	18
3.3.3.	<i>nuisances aériennes</i>	19
3.3.4.	<i>gros porteurs</i>	19
3.3.5.	<i>Construction d'un 3^{ème} aéroport et fermeture éventuelle de l'aéroport d'Orly</i>	20
3.3.6.	<i>périmètre d'enquête</i>	21
3.3.7.	<i>débat public</i>	21
3.3.8.	<i>avis favorables</i>	22

Ce document comprend :

- la page de garde,
- ce sommaire,
- 23 pages numérotées de 1 à 23,
- 4 annexes :
 - annexe 1 : récapitulation des observations
 - annexe 2 : récapitulation des pétitions
 - annexe 3 : analyse des observations
 - annexe 4 : réponse du pétitionnaire

**Tribunal administratif
de Melun**

**Départements
du Val de Marne et de l'Essonne**

**Enquête publique relative projet de construction d'un bâtiment
de jonction de l'aéroport de Paris-Orly**

lundi 7 octobre 2013 au samedi 9 novembre 2013

**Rapport de la commission d'enquête
Déroulement de l'enquête**

Commission d'enquête :

- Président : M. Maurice Boux
- Membres titulaires :
 - M^{me} Elyane Torrent
 - M. Claude Truchot
- Membre suppléant : M. Bernard Alexandre

Décision n° E13000095/77 du 24 juillet 2013
de la présidente du tribunal administratif de Melun

Arrêté interpréfectoral n° 2013/2714 du 18 septembre 2013
des préfets du Val de Marne et de l'Essonne

Maisons-Alfort, le 17 décembre 2013