

# Ce que disent les experts

Pourquoi redynamiser la plate-forme aéroportuaire d'Orly  
Quel potentiel de développement ?

## ■ Atouts de la plate-forme d'Orly

- ▶ Attractivité économique du pôle d'emploi (SILIC, etc.) en termes de densité et de proximité par rapport à Paris (15 km)
- ▶ Attractivité auprès des compagnies aériennes en raison de la faible concurrence sur Orly
- ▶ Potentiel de développement de la plate-forme compte tenu de ses capacités techniques disponibles
- ▶ Existence d'outils spécifiques en faveur de l'emploi (observatoire des métiers et de l'emploi, etc.)
- ▶ Des projets d'aménagement en vue afin de renforcer l'attractivité globale de la zone aéroportuaire et d'activités

## ■ Faiblesses de la plate-forme d'Orly

- ▶ Intégration de l'aéroport dans son environnement urbain
- ▶ Acceptabilité et synergies entre stratégie de développement
- ▶ Dessertes infra-locales
- ▶ Diversification des risques (quasi-monopole, quasi-mono produit)

BIPE

Confidentiel

© BIPE 2004 5 juillet

Afin de disposer de tous les éléments pour peser dans le débat, le Conseil général a co-financé une série d'études dont la synthèse a été présentée par Thierry Mandon à ses collègues du Département. Voici les premières conclusions des experts du cabinet BIPE.

• **Un trafic très domestique.** 70 % du trafic de la plate-forme aéroportuaire est dédiée aux vols domestiques, c'est-à-dire au trafic intérieur. En comparaison, le deuxième aéroport à enregistrer un tel volume de trafic intérieur est celui d'Oslo, avec un peu plus de 50 %. Or, les avions dévolus au trafic intérieur sont souvent les plus bruyants.

• **Des compagnies essentiellement françaises.** Les spécialistes ont remarqué que 71 % des mouvements d'avions sont le fait de compagnies françaises, contre 29 % de compagnies étrangères. La majorité des grandes compagnies se sont en effet regroupées sur le "hub" (car-

refour de destinations) de Roissy.

• **Des opportunités à saisir.** Les experts de BIPE rappellent que le marché du transport aérien poursuivra sa réorganisation jusque dans les années 2015. De plus, l'arrivée des compagnies low-coast (à bas coûts) présente l'avantage de recomposer des réseaux européens.

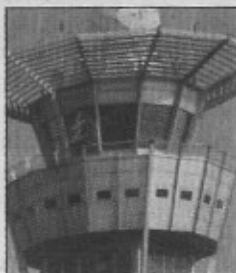
• **Forces et faiblesses.** La proximité de Paris (15 km) reste le premier atout de l'aéroport d'Orly, qui conserve un fort potentiel compte tenu de ses capacités techniques. Des projets d'aménagement peuvent renforcer son attractivité. En revanche, son enclavement dans un environnement urbain et le manque de dessertes locales sont autant de faiblesses.

• **Stratégie.** Saisir les projets de développement des acteurs aériens sur le marché intra-européen, placer l'environnement au cœur du projet de développement.

## DES APPROCHES DIFFÉRENTES

L'avenir de l'aéroport d'Orly fait l'objet de nombreuses interrogations auprès des élus locaux. Faut-il faire "plus d'avions", au nom de l'emploi, comme le souhaite Michel Berson, président (Ps) du Conseil général de l'Essonne ? "Mieux d'avions", c'est-à-dire des lignes internationales, donc moins bruyantes, comme le préconise son 1<sup>er</sup> vice-président Thierry Mandon (Ps) ? Ou "moins d'avions", comme le

réclame la droite départementale, estimant que le seuil de tolérance au bruit est largement dépassé ? Autant d'approches qui traversent les climats traditionnels des partis politiques.



## A l'ouest, du nouveau



Nathalie Kosciusko-Morizet, député de l'Essonne.

Le problème récurrent des nuisances aériennes est souvent posé en termes de départ face à l'est, plus rarement au moment de la descente, par atterrissage par vent d'Est, le long de l'axe Melun-Limours. Un dossier dans lequel s'est investie Nathalie Kosciusko-Morizet. Le député (UMP) de la 4<sup>e</sup> circonscription de l'Essonne a participé jeudi 15 juillet à une réunion au ministère des Transports consacrée aux couloirs aériens dans l'ouest de l'Essonne. Cette réunion avait pour but de confronter les expertises — des services de l'Etat, des associations — pour dégager des pistes de progrès. « Cette table ronde a été constructive, raconte Nathalie Kosciusko-Morizet, puisque des changements très concrets seront portés sur la procédure de descente des avions par atterrissage vent d'est, sur le tronçon Melun-Limours. » Explications. L'entrée de ce couloir se fait à 7 000 pieds, l'avion devant être à 3 000 pieds au-dessus de Limours. « Actuellement, une fois entrés dans le couloir, les pilotes sont autorisés à descendre très rapidement à 3 000 pieds. Ils traversent le département à basse altitude et arrivent à Limours avec une puissance

faible qui les obligent à des manœuvres bruyantes », rappelle l'élue de Longjumeau. La nouvelle procédure, dite de "descente lisse", générerait moins de bruit, pour deux raisons : - une altitude plus élevée pendant la traversée du département - plus de puissance sur l'arrivée de Limours Cette nouvelle procédure devrait être inscrite sur les cartes et appliquée avant fin 2004. Une réunion d'étape est prévue en décembre prochain pour faire le point.

### Une commission critiquée

Par ailleurs, le député a évoqué la question de la Commission consultative de l'environnement (Cce) d'Orly, organe de consultation et de concertation. « Il faut élargir la Cce aux associations de l'Ouest Essonne, trop faiblement représentés », plaide-t-elle, tout en s'indignant, comme Thierry Mandon, vice-président du Conseil général de l'Essonne (*lire ci-contre*), de la parution d'une ordonnance restreignant les compétences de la Cce à la seule question des nuisances sonores. « Il y a d'autres problèmes liés à l'environnement et qui vont croissant, comme la pollution chimique », prévient Nathalie Kosciusko-Morizet.



## VU... OU ENTENDU !



• **Mise au point.** D'accord avec Thierry Mandon sur la méthode (opposer un front uni à ADP, ne pas opposer développement et environnement), François Durovray, conseiller général UMP du canton de Yerres, ne partage toutefois pas sa vision d'Orly sur 20 ans : « *Lui souhaite autant de vols, sinon plus, mais moins bruyants. Nous, nous refusons de condamner l'aéroport au tout-avion. A 10 km de Paris, on peut aussi envisager une diversification des activités.* »

• **Polémique.** Dans la fièvre des débats lors de la dernière séance du Conseil général de l'Essonne, Christian Schoëttl (Divers droite) avait affirmé qu'une fermeture de l'aéroport d'Orly ne le dérangerait pas, en échange d'une reconversion industrielle du site. D'ordinaire réservé, son homologue Patrice Sac (Ps) sort de ses gonds et dénonce ces propos « *irresponsables de la part d'un conseiller général (...), méprisants et inacceptables pour les 25 000 salariés et toutes les familles qui vivent de l'activité aéroportuaire d'Orly, à qui vous promettez en quelques mots le plus grand plan de licenciements que l'Essonne ait jamais connu.* »

• **Réforme de la CCE.** La commission consultative pour l'environnement (CCE) réunit périodiquement (et rarement) les autorités aéroportuaires, les associations de riverains et les élus locaux. Une ordonnance ministérielle du 1<sup>er</sup> juillet vient de la débaptiser en « *commission consultative pour les nuisances sonores et aéroportuaires* ». Certains élus et associations y voient là une restriction des attributions de cet organisme, qualifié de « *coquille vide* ».