

---

**CONSEIL GÉNÉRAL  
ASSEMBLÉE DÉPARTEMENTALE**

**SÉANCE DU 27 JUIN 2011**

---

**MOTION ADOPTÉE**

---

**DELOCALISATION DE L'AEROPORT D'ORLY : UNE PROPOSITION INCOHERENTE,  
ANACHRONIQUE ET PREJUDICIALE AU DEVELOPPEMENT DE NOS TERRITOIRES**

---

**LE CONSEIL GÉNÉRAL,**

Une proposition de loi en date du 1<sup>er</sup> juin 2011 relative à la desserte aérienne du Grand Paris a été déposée par M. Gonzales, député du Val de Marne, et cosignée par 61 députés, dont trois essonniens.

Cette proposition est une remise en cause de la dimension socio-économique de l'aéroport d'Orly qui, depuis 10 ans, s'est vue renforcée en même temps que son lien avec l'Essonne.

Par son potentiel économique, son attractivité, la diversité des filières représentées, l'aéroport et plus généralement, le Pôle d'Orly, remplissent effectivement des fonctions régionales économiques et sociales majeures.

Tout en veillant scrupuleusement au respect de la réglementation en vigueur sur l'exposition au bruit des populations riveraines ainsi que sur la limitation du nombre de créneaux aériens, le Conseil général a souhaité participer pleinement et être acteur de l'essor et l'attractivité de l'aéroport.

Une démarche ambitieuse a notamment été menée dès 2005 autour du Pôle d'Orly, en lien étroit avec le Conseil général du Val-de-Marne, l'ensemble des communes et partenaires ainsi que les riverains. Avec plus de 173 000 emplois (dont près de 30 000 sur la plate-forme aéroportuaire), plus de 18 000 entreprises représentées, près de 2000 chambres d'hôtels, le Pôle d'Orly contribue indéniablement à l'attractivité du territoire sud-francilien et essonnien.

Les acteurs du Pôle d'Orly portent collectivement une double ambition au service d'une vocation renouvelée du territoire : le développement économique durable et l'amélioration des conditions de vie, qui visent à réaffirmer le rôle moteur du territoire du pôle dans le développement métropolitain.

Un projet d'aménagement durable et partagé du territoire orlyzien a donc été élaboré afin d'ancrer la plate-forme aéroportuaire au cœur d'une dynamise métropolitaine.

Force de proposition et soucieux des enjeux écologiques liés à la plateforme, le Pôle d'Orly a également mené un important travail sur les impacts environnementaux de la présence aéroportuaire ainsi que sur les nuisances subies par les riverains de l'aéroport. Cette démarche a abouti à la signature de la charte du développement durable du Pôle d'Orly début 2011.

Le travail initié dans le cadre de la démarche Coeur d'Orly vient également accroître cette dynamique économique et sociale autour de l'aéroport.

Aussi, depuis le début des années 2000, l'aménagement du territoire et le développement des transports collectifs a été pensé en lien très étroit avec Orly. Etat, Région Ile-de-France, Conseils généraux et collectivités locales ont ainsi défini leur politique d'investissement autour d'Orly et de son potentiel économique. Le tramway T7 mis en service en 2013, le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly, le projet de création d'un métro automatique léger entre Orly et Versailles (Grand Paris),

l'implantation d'une gare TGV sous les aérogares préconisée lors du débat public sur l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse ou encore la mise en place d'une ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon viennent confirmer le positionnement central de la plateforme aéroportuaire et des activités tertiaires qui lui sont liées.

Ces projets viendront indéniablement renforcer l'intermodalité air-fer et offriront, pour ce qui concerne les LGV, des alternatives crédibles à l'aérien dans les trajets province-Paris.

Par ailleurs, il convient de signaler la constance du trafic aérien à Orly depuis 10 ans avec une moyenne de 25 millions de passagers et 220 000 mouvements par an observés depuis 2001 dans le respect des dispositions législatives limitant les créneaux à 250 000 par an (arrêté de 1994).

Aussi, la perte de 4000 emplois sur le Pôle entre 2000 et 2003, suite à la faillite d'Airlib et au départ d'Air France a considérablement fragilisé l'aéroport. Cette dégradation vient seulement d'être compensée.

La perspective de création d'un troisième aéroport et de la délocalisation de l'aéroport d'Orly ne manquerait pas d'entraîner de nouvelles nuisances sonores et écologiques dans une région déjà saturée.

Une nouvelle plate-forme ne serait pas la solution aux nuisances subies par les riverains puisqu'elle augmenterait le nombre de personnes impactées.

Au regard de l'ensemble des ces éléments,

**APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,**

S'oppose à la délocalisation proposée de l'aéroport d'Orly. Celle-ci aurait indéniablement des impacts très négatifs sur le développement des territoires essonniers ainsi que sur l'emploi dans le sud-francilien.

Dénonce la proposition de création d'une nouvelle infrastructure qui renforcerait le développement du transport aérien, ses impacts écologiques négatifs et les nuisances engendrées ainsi que le centralisme aéroportuaire francilien.

Juge cette proposition incohérente au regard des projets gouvernementaux et régionaux de développement des transports en commun et d'aménagement des territoires initiés depuis 10 ans en lien avec la plateforme aéroportuaire.

Propose que des solutions alternatives à la délocalisation soit préconisées à l'instar du développement de l'intermodalité air-fer (LGV) et du report modal du trafic aérien vers le rail, ou encore par le biais du rééquilibrage de l'utilisation des aéroports français au profit des aéroports régionaux.

Restera force de propositions pour un développement équilibré et durable de l'aéroport d'Orly en privilégiant la diminution des nuisances sonores auprès des proches riverains.

Maintiendra sa vigilance pour un respect de la limitation du nombre quotidien de mouvements, des couvre-feux et pour l'utilisation de quotas d'émission de gaz à effet de serre au niveau européen.

**Le président du Conseil général,**

**Jérôme Guedj**