



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 16 octobre 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet d'aménagement de la zone d'activités Orly Parc
situé à Athis-Mons (Essonne)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de la zone d'activités Orly Parc à Athis-Mons (91) et sur l'étude d'impact associée, datée de juillet 2020. Il est émis dans le cadre de l'instruction d'une demande d'autorisation environnementale (loi sur l'eau), sollicitée par la société Aéroports de Paris auprès de la Préfecture de l'Essonne.

La zone d'activités Orly Parc s'implante au sud-est de l'emprise aéroportuaire d'Orly. Elle est constituée de trois secteurs : le « parc central », ainsi que les secteurs « ouest » et « nord » non bâtis. Le parc central est quant à lui déjà construit et fait actuellement l'objet de transferts d'activités libérant des possibilités d'accueil d'activités.

La présente étude d'impact porte plus spécifiquement sur le secteur ouest, d'une superficie de 14 ha, actuellement libre de constructions. Le projet prévoit d'y développer des activités artisanales et industrielles, de la petite logistique, ainsi qu'une base de vie pérenne pour différents chantiers. Il est notamment projeté d'aménager 4 ha de voirie, 524 places de stationnement et 4,2 ha d'espaces verts (bassins d'infiltration compris). Les bâtiments d'activités développent quant à eux une surface de plancher totale de 33 500 m².

Les principaux enjeux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent son périmètre, l'imperméabilisation des sols et le cadre de vie (paysage, desserte, déplacements, pollutions et risque).

D'un point de vue global, la façon dont est menée l'évaluation environnementale pour ce projet et la justification des choix opérés nécessitent d'être clarifiées.

Les principales recommandations de la MRAe sont les suivantes :

- élargir le périmètre de projet pertinent pour mener l'évaluation environnementale, à tout le moins, à l'ensemble de la zone d'activités d'Orly Parc, en traitant en particulier les éventuelles opportunités d'installations offertes par la relocalisation engagée des activités situées dans le Parc Central ;
- clarifier l'occupation globale du site depuis 2018 et consolider en conséquence le scénario de référence, à partir duquel sont évalués les impacts du projet ;
- justifier les impacts en termes d'imperméabilisation des sols (pollution des milieux, îlot de chaleur, dégradation des fonctionnalités écologiques) au regard d'autres choix possibles ou bien une organisation plus économe du plan masse d'Orly Parc Ouest (comme, par exemple, celle qu'offrent certaines variantes) ;
- mener une analyse détaillée des impacts du projet sur le paysage ;
- expliquer en quoi, en dépit des choix d'aménagement retenus (accès unique, clôture, parking, etc.), le projet reste compatible avec les objectifs des différents plans de déplacements, en matière de réduction d'usage de l'automobile et d'incitation des déplacements alternatifs ;
- revoir l'étude du trafic routier suivant les différentes hypothèses d'évolution du quartier, y compris les plus défavorables.

Ces recommandations, ainsi que l'analyse sur laquelle elles s'appuient, sont précisées dans l'avis détaillé.

Avis disponible sur les sites Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France

Préambule

Vu le code de l'environnement, notamment le chapitre II du titre II du livre 1er ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu le décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, notamment son article 21 ;

Vu l'arrêté du 11 août 2020 relatif au référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (MRAe), notamment le préambule de ce référentiel ;

Vu les arrêtés du 11 août 2020 et du 24 août 2020 portant nomination, respectivement, de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable et du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 27 août 2020 portant délégation en application de l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable et abrogeant la décision du 2 juillet 2020 sur le même objet ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 27 août 2020 déléguant à Philippe Schmit, son président, la compétence à statuer sur le présent dossier ;

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France, par courrier daté du 19 août 2020, et a pris en compte sa réponse en date du 09 septembre 2020.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport d'Éric Alonzo et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

Le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Cet avis doit être joint au dossier de consultation du public.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
2 Contexte et description du projet.....	5
2.1 Périmètre du projet soumis à évaluation environnementale.....	6
2.2 Caractéristiques des aménagements projetés.....	7
3 Analyse des enjeux environnementaux.....	8
3.1 Imperméabilisation des sols et biodiversité.....	8
3.2 Cadre de vie et santé.....	11
3.2.1 Paysage.....	11
3.2.2 Desserte et déplacements.....	11
3.2.3 Pollution sonore et atmosphérique.....	13
3.2.4 Risque.....	13
4 Qualité de l'étude d'impact et justification du projet.....	13
5 Information, consultation et participation du public.....	14

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

Le projet d'aménagement de la zone d'activités Orly Parc à Athis-Mons (91) est présenté par la société Aéroports de Paris (ADP), qui en assure la maîtrise d'ouvrage.

Ce projet est soumis à évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39¹ du tableau annexe).

Par ailleurs, l'article R. 122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L. 122-1 et R. 122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe).

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de la zone Ouest de la zone d'activités Orlyparc et sur l'étude d'impact associée, datée de juillet 2020. Il est émis à la demande de la Direction départementale des territoires de l'Essonne agissant pour le compte de la Préfecture de l'Essonne, dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale sollicitée par ADP au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau)².

2 Contexte et description du projet

Le projet s'implante sur des terrains appartenant à la société ADP, localisés au sein de l'emprise aéroportuaire de Paris-Orly qui s'étend sur les communes d'Orly et de Villeneuve-le-Roi dans le département du Val-de-marne, et de Paray-Vieille-Poste, Wissous, Athis-Mons, Chilly-Mazarin et Morangis dans le département de l'Essonne.

Le projet concerne plus particulièrement l'ensemble « Orly Parc », qui regroupe des activités économiques au sud-est de l'aéroport, sur le territoire des communes d'Athis-Mons et de Villeneuve-le-Roi. Les terrains concernés par les aménagements projetés constituent un espace libre de 14 ha à l'ouest du parc d'activités (cf. « Réserve foncière Ouest » sur la figure 1). D'après l'étude d'impact, « ces terrains ne sont pas nécessaires au développement de l'activité aéroportuaire » (page 14). Ils sont desservis par l'avenue Bernard Lathière (RD 118A ou déviation d'Athis-Mons), connectée à la RN 7 à l'ouest et la RD 118 à l'est.

1 Qui vise notamment les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha.

2 Cette demande vise l'autorisation des travaux nécessaires au projet d'aménagement de la zone d'activités (secteur ouest), ainsi que le renouvellement de l'arrêté inter-préfectoral n° 2011-DDT-SE-309 qui autorise pour 10 ans les ouvrages nécessaires à la gestion des eaux pluviales sur l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire.



Figure 1: Situation de l'ensemble Orly Parc (vue satellite 2018) - source : étude d'impact

Par ailleurs, le site est traversé par deux canalisations de transport de kérosène et d'hydrocarbures.

2.1 Périmètre du projet soumis à évaluation environnementale

Tel que présenté dans l'étude d'impact (pages 12-16) le projet a pour objectif de valoriser le patrimoine foncier de la société ADP. Pour ce faire, le maître d'ouvrage prévoit d'aménager les terrains qui ne sont pas nécessaires au développement de l'activité aéroportuaire, en vue de les commercialiser.

L'étude d'impact se concentre sur l'aménagement des terrains situés à l'ouest de l'ensemble Orly Parc. Toutefois, l'objet de l'évaluation environnementale n'est pas clair. En effet, il est d'abord indiqué (page 12) que « la présente étude d'impact concerne le projet de développement de la plate-forme aéroportuaire. » Dans le même chapitre, il est ensuite indiqué que « la présente étude d'impact concerne le projet Orlyparc Ouest qui imperméabilise 14 ha ». L'étude d'impact présente par ailleurs succinctement les perspectives d'évolution de la zone d'activités Orly Parc dans son ensemble.

Cet ensemble Orly Parc, d'une superficie de 63 ha, est divisé en trois secteurs (cf. figure 1). Premièrement le « parc central », qui est déjà bâti et dont le maître d'ouvrage précise qu'il n'est pas concerné par la présente évaluation environnementale. D'après l'étude d'impact, ce bâti « va connaître une mutation importante dans les années à venir ». Celle-ci consiste à déménager les activités actuelles, industrielles, tertiaires et directement liées à l'aéroport, plus au cœur de la plate-forme aéroportuaire : les immeubles du projet « Cœur d'Orly » accueilleront notamment les activités tertiaires du parc central (salariés d'ADP) dès 2021. Les locaux ainsi libérés au sein du parc central ne sont en revanche pas précisés. Leur devenir n'est pas exposé. Deuxièmement, un espace libre de 25 ha au nord est qualifié de « réserve foncière ». Ses perspectives d'évolution ne sont pas évoquées. Ce secteur n'est pas intégré non plus au périmètre de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage. Enfin, le troisième secteur, dénommé « Orly Parc Ouest », fait l'objet du projet d'aménagement détaillé dans la présente étude d'impact.

Par conséquent, l'étude d'impact ne permet pas de prendre en compte les perspectives d'évolution de la zone d'activités Orly Parc, à laquelle appartient le secteur étudié (secteur ouest). L'évaluation des impacts est en cela trop restrictive. De ce fait, elle ne permet pas de justifier la nécessité d'aménager 14 ha supplémentaires ni d'envisager les mesures (pour éviter, réduire et compenser ces impacts) qui pourraient être prises à l'échelle de la zone d'activités d'Orly Parc. Pour être pertinente, l'évaluation environnementale nécessite donc de porter, à tout le moins, sur l'évolution de la zone d'activités Orly Parc dans son ensemble. Elle devra notamment traiter les relais d'activités dans les locaux ou sur les terrains libérés (transferts de 700 emplois d'ADP vers Cœur d'Orly et relocalisation des entreprises de service incluant les trois secteurs).

Par ailleurs, l'étude d'impact doit pouvoir justifier que l'aménagement de la zone d'activités Orly Parc constitue un projet distinct (pour l'évaluation environnementale) d'autres opérations éventuelles de développement et de valorisation, actuellement menées ailleurs sur la plate-forme aéroportuaire. Le périmètre de

l'évaluation environnementale est donc à reconsidérer, au regard des dispositions de l'article L.122-1-III du code de l'environnement³.

La MRAe recommande d'élargir le périmètre du projet soumis à évaluation environnementale. Ce périmètre doit, à tout le moins, intégrer l'ensemble de la zone d'activités Orly Parc, en tant qu'entité géographique cohérente, amenée à évoluer selon un objectif partagé, ce qui suppose de présenter le projet global (extensions mais aussi mutation de la zone centrale), en intégrant notamment les éventuels relais d'activité suite aux délocalisations.

2.2 Caractéristiques des aménagements projetés

D'après l'étude d'impact, la construction des bâtiments au sein du secteur ouest sera confiée à un promoteur immobilier, dans le cadre de l'opération d'aménagement menée par ADP. Les caractéristiques du projet en phase d'exploitation ne sont donc pas définitivement arrêtées à ce stade. Le dossier précise également que les surfaces de plancher indiquées sont susceptibles d'évoluer. Une étude de marché a toutefois permis de préciser la programmation envisagée. Celle-ci concerne des activités artisanales et industrielles, des locaux dédiés à des activités de petite logistique, ainsi qu'une base vie pérenne pour différents chantiers. À partir d'hypothèses relatives à ces secteurs d'activité, le maître d'ouvrage estime à environ 450 le nombre de nouveaux emplois accueillis sur la partie ouest du parc d'activités.

L'aménagement du secteur Orly Parc Ouest est lui-même divisé en quatre terrains (cf. figure 2). D'après l'étude d'impact, le projet fonctionne en « parc fermé ». La desserte est assurée par un unique carrefour avec la RD 118A – le carrefour de la rue du Musée, d'une emprise de 0,64 ha (voie de desserte comprise). À l'intérieur du site, 3,7 ha d'enrobés sont de plus affectés à la voirie. Enfin, 524 places de stationnement pour véhicule léger sont prévues au total.

La surface de plancher nouvelle, projetée sur le secteur ouest de la zone d'activités, est ainsi répartie :

- 26 500 m² de bâtiments d'activités, compartimentés et équipés en fonction de leur destination (activités artisanales, industrielles ou de logistique) précisée ultérieurement en fonction de la demande ;
- 7 000 m² de bureaux en R+1, associés aux activités.

Les bâtiments d'activités projetés mesurent 74 à 150 m de longueur, sur 30 à 50 m de largeur. Leur hauteur n'est pas précisée. La base vie pérenne pour les chantiers représente quant à elle 13 000 m² de surface divisée en lots de 200 à 900 m². Celle-ci est située au nord-ouest du site (terrain A, cf. figure 2).

Enfin, d'après le tableau récapitulatif des surfaces (page 19), la superficie prévisionnelle d'espaces verts est de 4,2 ha. Ce chiffre comprend l'emprise des bassins d'infiltrations. Pour le reste, ces espaces verts se composent de plantations autour des voiries et en lisière du site.

3 « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences soient évaluées dans leur globalité ».



Figure 2: Plan masse prévisionnel - source : étude d'impact

3 Analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent :

- l'imperméabilisation des sols (ruissellement, îlot de chaleur et biodiversité) ;
- le cadre de vie (paysage, desserte, déplacements, pollutions et risques) ;

Ces enjeux sont définis en considérant la sensibilité du site et la nature des modifications projetées. Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet.

3.1 Imperméabilisation des sols et biodiversité

L'étude d'impact indique que 55 ha de terrains ont été imperméabilisés au sein de l'emprise aéroportuaire entre 2011 et 2018 (page 228).

Le secteur Orly Parc Ouest est quant à lui occupé, depuis l'été 2019, par des installations nécessaires au chantier de rénovation de la piste 3 (page 32). Il est fait état d'une base vie et du stockage de matériaux. En cela, la « majorité du secteur [Orly Parc Ouest] est aujourd'hui imperméabilisée ». À ce titre, les enjeux liés à l'occupation des sols sont qualifiés de nuls par le maître d'ouvrage. Toutefois, certains aspects de l'état initial, tels que ceux relatifs aux zones humides, ont été caractérisés en 2018 « avant l'imperméabilisation du site » (page 91). Le site d'implantation du projet était alors occupé, en majorité, par un espace de type prairie, caractéristique de l'emprise aéroportuaire. D'ailleurs, il est indiqué que la présente étude d'impact porte sur « le projet Orly Parc Ouest qui imperméabilise 14 ha » (cf. page 3 du présent avis). La caractérisation de l'imperméabilisation des sols par le projet est donc assez confuse. En effet, celle-ci est tantôt présentée comme actée, tantôt comme projetée. Pour clarifier la démarche d'évaluation environnementale, l'occupation récente du site et son évolution nécessitent donc d'être précisées.

À ce titre, la MRAe rappelle que l'implantation des installations nécessaires au chantier de rénovation de la piste 3 a fait l'objet d'une demande d'examen aux cas par cas, portant sur la nécessité de réaliser ou non

une étude d'impact. Cette demande, déposée par la société COLAS, a fait l'objet de la décision n° DRIEE-SDDTE-2018-231, émise le 25 octobre 2018 par le Préfet de région, dispensant de réaliser une étude d'impact pour l'implantation de ces installations⁴. Ces éléments ne sont pas repris dans la présente étude d'impact. D'après le dossier relatif à cette demande d'examen au cas par cas, le secteur Orly Parc Ouest accueillerait notamment, depuis 2019, une centrale à béton. À l'appui de sa demande, la société COLAS précisait également que ce secteur serait, à la fin des travaux, « restitué à ADP à l'identique de sa mise à disposition (plateforme stabilisée et revêtement bicouche) ». Il en ressort que l'imperméabilisation des terrains a été réalisée par ADP en amont des travaux de rénovation de la piste 3, sans avoir fait l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale. L'ensemble de ces éléments, relatifs à l'occupation récente du site et à son évolution, nécessitent d'être analysés dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, il est indiqué (page 183) qu'à horizon 2021, à la fin du chantier de la piste 3 et sans mise en œuvre du projet : « les terrains, actuellement occupés par des espaces imperméabilisés, se maintiendront en l'état. » Dans la mesure où l'imperméabilisation effective des sols n'a pas fait l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale, une autre hypothèse de travail nécessite d'être développée. Celle-ci doit permettre de tenir compte, pour l'ensemble de l'étude d'impact, de l'état des sols avant 2018. Les impacts du projet d'ADP, pour le secteur Orly Parc Ouest, peuvent alors être dimensionnés au regard d'un scénario de référence qui consisterait à remettre en état les terrains. D'après l'étude d'impact, le projet d'aménagement prévoit que les sols, en situation future, soient imperméabilisés à hauteur de 70 % (page 235) – ce qui représente environ 10 ha. Or l'imperméabilisation des sols est notamment susceptible d'impacts sur les ruissellements et la pollution des milieux, le climat, la biodiversité et le paysage. Du fait des imprécisions relevées ci-avant, ces impacts ne sont que partiellement appréciés. De plus, il est attendu que le maître d'ouvrage développe la séquence qui nécessite d'éviter en priorité ces impacts, à défaut de les réduire et de les compenser (séquence ERC).

La MRAe recommande :

- **de clarifier, au sein de l'étude d'impact, l'occupation du site et son évolution depuis 2018, notamment au regard de l'imperméabilisation des sols ;**
- **de redéfinir le scénario de référence, au regard duquel sont évalués les impacts du projet en situation future, en tenant compte de l'état des sols avant 2018 ;**

L'imperméabilisation des sols entraîne notamment une augmentation du risque de pollution des milieux, par ruissellement des eaux pluviales qui lessivent les surfaces. En ce qui concerne le projet, le maître d'ouvrage prévoit de réduire cet impact par des mesures spécifiques de gestion de l'eau. Il est prévu que les eaux de ruissellement soient dépolluées sur place, par phytoremédiation⁵. Hors pluie exceptionnelle (d'ordre centennal), elles s'infiltreront ensuite via des bassins aménagés dans le cadre du projet. Un suivi de la qualité de ces eaux sera mis en place. Ces dispositions sont soumises à la loi sur l'eau, dans le cadre de l'instruction du dossier d'autorisation environnementale.

L'imperméabilisation des sols est également susceptible d'aggraver le phénomène d'effet d'îlot de chaleur urbain. Celui-ci est décrit de façon générale dans l'état initial (pages 77-79). Au regard du contexte urbain, l'étude d'impact relève à juste titre l'atout que représente l'emprise aéroportuaire, largement végétalisée, pour contrebalancer cet effet. Or, l'imperméabilisation des sols contrevient à ce rôle de régulation thermique. Le maître d'ouvrage identifie cet impact (page 287), en indiquant que : « la création de la zone d'activités peut tout particulièrement aggraver les effets d'îlot de chaleur, en créant de grandes emprises bâties et bitumées. » Toutefois, « la végétalisation, couplée à la création d'espaces en eau » doit permettre d'atténuer cet effet. Le poids relatif de ces tendances contradictoires, duquel dépend l'impact résiduel du projet, n'est pas évalué.

Enfin, l'imperméabilisation des sols est susceptible de dégrader les fonctionnalités écologiques du secteur. À ce sujet, l'état initial ne relève pas d'enjeu majeur au sein du secteur Orly Parc Ouest. Cet état initial s'appuie sur des inventaires réalisés en 2018, avant que les terrains ne soient réputés imperméabilisés. Il intègre également les conséquences de l'imperméabilisation effective des sols qui serait intervenue depuis cette date. La méthodologie mise en œuvre est donc difficile à interpréter. La clarification de l'état initial du site à cet égard et de son évolution et l'utilisation d'un scénario de référence unique et consolidé, telle que recommandées ci-avant, sont donc bien nécessaires.

4 Consultable suivant : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/essonne-91-r693.html>

5 « Méthode de dépollution des sols ou d'épuration des eaux utilisant l'activité métabolique des plantes (absorption et transformation des composés polluants). » Larousse.

L'étude d'impact précise par ailleurs que les espaces végétalisés de la plate-forme aéroportuaire sont identifiés par le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) comme continuité écologique en milieu urbain. À ce titre, de nombreuses espèces protégées ont été relevées sur l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire (page 101). Le maître d'ouvrage conclut ce chapitre en indiquant que la présence d'espèces protégées « démontre que l'exploitation de l'aéroport et les activités qui s'y trouvent ne sont pas incompatibles avec le développement d'une faune protégée et/ou patrimoniale. » Cet argument est, pour le moins, équivoque. Le développement de la faune est en effet favorisé par l'importante superficie d'espaces libres et non bâti, tandis que « l'exploitation de l'aéroport et les activités qui s'y trouvent » est au contraire susceptible de dégrader la fonctionnalité écologique de ces espaces et que, surtout, le développement immobilier envisagé par le projet d'Orly Parc Ouest réduit les espaces libres et non bâtis.

Les mesures mises en œuvre pour limiter les impacts du projet sur la biodiversité concernent essentiellement l'évitement des périodes de reproduction en phase de chantier. L'étude d'impact ne permet pas d'apprécier correctement les caractéristiques et l'intérêt des espaces verts en situation future, au regard de la fonctionnalité écologique du secteur. Le dossier précise par ailleurs que les risques de collision entre les oiseaux et les avions imposent des restrictions sur la végétation développée (« péril aviaire »). L'éventuel bénéfice écologique apporté par les espaces verts, compte-tenu de ces contraintes, doit être analysé plus précisément.

Considérant ces différents impacts, l'étude ne permet pas de conclure quant à l'optimisation des surfaces imperméabilisées. En premier lieu, la possibilité d'accueillir les activités projetées au sein du Parc central, déjà construit et amené à évoluer, n'est pas développée dans l'étude d'impact.

En second lieu, la desserte routière de l'intérieur de l'emprise, contrainte par le choix d'un accès unique, privilégie les parcours en boucle qui engendrent un linéaire important de voirie. Par ailleurs, le choix de ne franchir qu'une seule fois la servitude liée aux canalisations d'hydrocarbures conduit à doubler la desserte de part et d'autre. Ainsi, 4 ha sont dédiés à la voirie (hors parkings).

Les variantes du projet présentaient des principes de desserte plus économes et, pour certaines, inscrivaient de surcroît les emprises en pleine terre végétalisées dans des continuités à l'échelle de l'ensemble d'Orly Parc (en particulier la variante n°1, page 26). Or la justification de leur abandon est assez peu explicitée de ce point de vue (« Les précédentes solutions n'ont pas été retenues, afin de mieux articuler les contraintes techniques et la programmation associée », page 27).

Quant à la consommation dédiée au stationnement des véhicules légers, la nécessité d'offrir 524 places dans l'emprise du projet n'est pas démontrée, ni considérée à l'échelle d'Orly Parc, d'autant que ce nombre paraît en contradiction avec le flux estimé de 140 véhicules légers en heure de pointe (page 252).

Enfin, les espaces verts en estimation future, aménagés dans les résidus de la desserte automobile ou sur les servitudes, ne font l'objet d'aucune description approfondie. Par conséquent, leur intérêt écologique n'est pas analysé.



Figure 3: variante n°1, plus économe en voie de desserte, abandonnée - source : étude d'impact, p. 26.

En matière de réduction d'imperméabilisation des sols, la MRAe recommande notamment :

- **d'étudier la possibilité d'accueillir tout ou partie des activités projetées au sein du Parc central, compte tenu des perspectives d'évolution de ce dernier ;**
- **d'expliquer en détail pourquoi les principes d'aménagement, plus sobres en surfaces imperméabilisées, développées dans les variantes du projet, n'ont pas été retenus ;**
- **de justifier la nécessité de 524 places de stationnement pour les véhicules légers (très supérieur au flux généré estimé à 140 véhicules en heure de pointe) ;**
- **de préciser les caractéristiques et d'analyser l'intérêt écologique des futurs espaces verts, au sein du projet et dans leurs relations à ceux d'Orly Parc et aux espaces libres environnants.**

3.2 Cadre de vie et santé

Le cadre de vie est ici considéré comme un enjeu qui relie différentes thématiques par lesquelles les populations sont directement concernées : les perceptions paysagères, les caractéristiques de la desserte et, sur le plan sanitaire, différents types de pollution. À noter que le terme « populations » ne fait pas seulement ici référence aux riverains, mais à toute personne susceptible de fréquenter le secteur : employés, visiteurs, etc.

3.2.1 Paysage

L'état initial du paysage est très succinct (pages 170-171). Il est indiqué que le secteur, non construit et clôturé, se caractérise par d'importants dégagements visuels, tout en ne permettant pas son appropriation par les habitants. Ce début d'analyse, issu d'un rapport de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France⁶ daté de 2010, est pertinent. Toutefois, il n'est pas vraiment exploité dans l'étude d'impact. Le maître d'ouvrage précise seulement que : « constitué pour l'essentiel de grands espaces bitumés ou de prairie aéroportuaire, le paysage de la plateforme aéroportuaire est peu qualitatif. » Ce dernier terme indique le peu de valeur attribuée au paysage actuel, mais ne saurait suffire à le décrire objectivement. Pour ce faire, une analyse détaillée, qui s'appuie sur différents outils – documentation, photographies, croquis, enquêtes, etc. – est à développer (en considérant l'état du site avant 2018). Celle-ci doit permettre d'apprécier différemment le niveau d'enjeu, ici qualifié de « faible ». En effet, l'ouverture visuelle du paysage et son appropriation par la population (pour reprendre les éléments pré-cités) sont des enjeux à prendre en compte. Et s'il s'avère en effet que la perception du secteur est dégradée (ce qui reste à étayer) alors la possibilité de l'améliorer est à exploiter.

Dans le prolongement de l'état initial, l'étude des impacts du projet sur le paysage est insuffisante. Elle repose en effet sur des assertions et des généralités. Il est d'abord indiqué que le paysage évoluera peu, compte-tenu du bâti existant au sein du parc central. Or le projet vient fermer sur 14 ha un espace ouvert, avec des bâtiments de grandes dimensions, sans rapport d'alignement, d'orientation ou de hauteur qui soit établi avec l'existant. Il est également indiqué que les dégagements par rapport à la voirie, plantés, permettront de masquer les constructions. Au lieu d'étudier l'intégration paysagère à travers l'occultation du bâti par la végétation, il est préférable d'approfondir l'analyse de l'impact des constructions en elles-mêmes sur le paysage. À ce sujet, le visuel d'insertion proposé (page 279) n'est ni contextualisé, ni analysé. De plus, la végétalisation du site (dont la conception reste sommaire) est sans doute pertinente, mais, en ce qui concerne le paysage, la plantation d'arbres d'alignements et l'aménagement des espaces verts sont des mesures secondaires à ce stade. En effet, les choix qui concernent la conception du plan masse, la composition d'ensemble des espaces végétalisés et leurs liens avec ceux environnants, le dimensionnement de la voirie, le gabarit des constructions et leur caractère architectural sont déterminants et doivent être questionnés en priorité. Par ailleurs, en tant qu'ensemble fermé, la clôture est un élément très prégnant à l'échelle du piéton. Or, l'étude d'impact ne décrit ni ne démontre rien sur la nature et l'apparence de cet aménagement.

La MRAe recommande, après redéfinition du scénario de référence, de mener une analyse détaillée des impacts du projet sur le paysage, fondée sur la conception du plan masse (orientation du bâti, trame viaire, composition végétale, etc.) et dans ses relations avec le quartier, sur l'aspect de la clôture ainsi que sur le caractère architectural des bâtiments. Cette étude doit permettre de justifier les choix d'aménagement et de construction au regard du cadre de vie en situation future.

3.2.2 Desserte et déplacements

Les impacts du projet sur le cadre de vie sont également déterminés par son fonctionnement fermé et sa desserte essentiellement routière.

6 Désormais dénommé « Institut Paris Région »

En effet, tel que décrit, le projet est difficilement accessible par d'autres moyens que l'automobile. D'autant que, dans l'étude d'impact, les éléments permettant d'analyser l'accès au site par d'autres modes de déplacement ne sont pas suffisamment développés (pages 159-162). Il est attendu, *a minima*, une cartographie des connexions existantes et futures du site avec le réseau de transport en commun. Celle-ci doit permettre d'analyser les cheminements d'accès, leur confort et leur sécurisation, ainsi que les temps de parcours associés. C'est également un outil utile pour définir d'éventuelles alternatives à la localisation du projet. Les modes de transport lourds, tels que le RER C ou le prolongement futur de la ligne 14, sont à plus d'une demi-heure à pied du site. Une correspondance avec le tramway ou le bus est donc nécessaire, ce qui nuit à l'efficacité de ces dessertes. La station « Porte de l'Essonne », notamment desservie par le tramway T7, est quant à elle à environ 12 min à pied de l'entrée du site.

Le dossier évoque l'étude de solutions pour améliorer le rabattement vers le tramway T7 (vélos en libre-service et navettes). Celle-ci doit être approfondie, afin notamment de mesurer l'impact des solutions envisagées et d'en déduire des possibilités de réduction du trafic routier. Au sujet des modes actifs, l'étude d'impact se concentre sur le vélo, en indiquant que les aménagements cyclables manquent de continuité sur le secteur. Malgré les aménagements prévus au sein du projet, il n'est pas précisé si cette situation est amenée à évoluer. De plus, le premier des modes de déplacement dits « actifs » est la marche, qu'elle soit exclusive ou destinée à accéder aux transports en commun. À ce sujet, l'étude d'impact indique seulement « qu'un cheminement piéton minimisant le temps de trajet entre les bâtiments du parc et la station de tramway Portes de l'Essonne (distance de 600 m) sera aménagée » (page 273) sans plus de précision. Les caractéristiques de cette liaison doivent être analysées.

Du reste, par la surface importante accordée à la desserte carrossable, par le nombre de place de stationnement en contact direct avec les bâtiments et par sa clôture périphérique qui n'offre qu'un seul accès, situé de surcroît à l'extrémité opposée à la station de tramway (allongeant le parcours piéton de près d'un kilomètre pour accéder au bâtiment le plus à l'ouest), l'aménagement proposé favorise l'automobile et n'est pas très favorable aux modes actifs. Enfin, à l'échelle du quartier, le projet forme une enclave, offrant un grand linéaire de clôture sans accès sur l'espace public, qui nuit à l'évolution globale de son environnement vers plus de marchabilité. Il doit donc être mieux démontré comment, en dépit de ces caractéristiques, le projet est compatible avec les différents plans de déplacement qui s'appliquent sur cette zone (page 145-146), notamment en matière de modération de l'usage de l'automobile et de l'incitation des modes actifs.

En ce qui concerne la contribution du projet au trafic routier, l'étude estime que celle-ci s'élève à 140 véhicules légers – très inférieur aux 524 places de stationnement prévues – et 40 poids-lourds en heure de pointe du matin, chiffres de même ordre de grandeur en heure de pointe du soir (pages 251-252). Il est à noter que le flux de poids-lourds généré sur une journée est de 145. En ce qui concerne les évolutions globales des conditions de circulation autour de la plate-forme aéroportuaire, celles-ci sont difficiles à évaluer compte-tenu des nombreux projets en cours (développement du quartier Cœur d'Orly, arrivée du Grand Paris Express, etc.⁷) Un scénario de référence à horizon 2025 est toutefois proposé (pages 254-256). Quoiqu'il en soit, l'état initial montre que les conditions de circulation sont d'ores et déjà difficiles, voire saturées, en heure de pointe sur la RD 118A et les routes connexes (pages 148-157). Un objectif de maîtrise du trafic routier doit donc être poursuivi dès la conception du projet, notamment en distinguant le flux de transit et celui généré par les activités d'Orly Parc.

Ici, l'étude d'impact considère bien le périmètre réel du projet – soit la zone d'activités Orly Parc dans son ensemble – puisqu'elle conclut que « l'addition de tous les projets du groupe ADP (création du Parc Orlyparc Ouest et de 450 emplois, et relocalisation à Cœur d'Orly de 700 emplois d'Orlyparc existant), conduit à une diminution du trafic routier dans le secteur d'Orlyparc, comme indiqué dans le tableau ci-dessous » (page 252 et tableau de la page 253). Toutefois, la MRAe estime que cette conclusion n'est pas fondée. En effet, si des activités quittent le site, rien ne garantit qu'elles ne soient pas remplacées par d'autres également génératrices de flux.

La MRAe recommande de :

- ***mieux justifier la manière dont la conception du projet – dans son emprise, son accès et dans ce qu'il offre à l'espace public environnant – contribue à favoriser l'usage des modes actifs : amélioration des accès aux stations de transports en commun (en particulier au tramway), facilitation des accès par les modes actifs, cycles et marche à pied, etc. L'absence d'un accès piéton et cycliste à l'ouest doit être dûment justifié à cet égard ;***
- ***revoir l'étude sur la circulation afin de mieux évaluer l'impact du flux des véhicules légers et poids lourds produit par le projet suivant les différentes hypothèses d'évolution de l'ensemble d'Orly Parc, à commencer par celle, la plus défavorable, où des activités ne seraient pas délocalisées ou bien seraient remplacées par d'autres générant un flux de circulation au moins équivalent.***

7 Une liste est établie page 283 de l'étude d'impact

3.2.3 Pollution sonore et atmosphérique

Le projet de zones d'activités s'implante à environ 100 m d'un quartier d'habitations et d'équipements publics, situé de l'autre côté de la RD 118A. Une crèche est notamment présente à proximité du projet, ce que ne relève pas explicitement de l'étude d'impact. C'est pourtant un équipement sensible du point de vue sanitaire.

À l'état initial, l'étude d'impact montre que la RD 118A et la piste 3 de l'aéroport sont des sources particulièrement importantes de bruit au droit du site. En cumulant ces deux sources, l'ambiance sonore au sein du quartier est estimée à près de 60 dB(A) en journée (page 75). Elle s'élève à 70 dB(A) en bord de route. En revanche, la pertinence de la simulation des niveaux de bruit proposée à plus grande échelle (page 72) pose question. Tout d'abord, le choix de représenter l'ambiance sonore à cinq mètres du sol, alors que les habitations concernées par le projet sont de type pavillonnaire, nécessite d'être justifié. De plus, cette carte ne tient compte que du trafic routier et des avions au sol. Elle n'intègre pas les phases de décollage et d'atterrissage.

À horizon 2025, sans mise en œuvre du projet, l'étude d'impact conclut à une dégradation de l'ambiance sonore du quartier, d'environ 1 dB(A) supplémentaire. Toutefois, cette conclusion s'appuie sur l'hypothèse très discutable d'une réduction du trafic sur l'ensemble d'Orly Parc (voir ci avant).

D'après l'étude d'impact, le trafic engendré seulement par l'opération d'aménagement du secteur ouest n'est pas de nature à aggraver de façon notable la pollution de l'air. Toutefois, une modération du trafic routier engendré par l'ensemble de la zone d'activités Orly Parc qu'offrirait une part plus importante des modes alternatifs à l'automobile (voir ci-dessus), permettrait de diminuer sa contribution à la pollution atmosphérique globale. Les éventuelles émissions des futures activités, hors trafic routier, devront également être prises en compte.

3.2.4 Risque

Le site est traversé par une canalisation de transport de kérosène (pointillé jaune sur la figure 2), exploitée par le dépôt de la Société de manutention de carburants aviation (SMCA). Ce dépôt est situé à environ 850 m à l'est du site. Une canalisation de transports d'hydrocarbures exploitée par la Société des transports pétroliers par pipeline (TRAPIL) est également présente (pointillé rose). La protection face aux risques technologiques que présentent ces installations font l'objet d'une réglementation propre (sous forme de servitudes au plan local d'urbanisme).

Pour la MRAe qui a eu connaissance des principaux résultats de l'étude de danger relative au site de stockage, l'étude d'impact devra également traiter des activités polluantes ou dangereuses s'exerçant à proximité de la zone d'activités d'Orly Parc en particulier du site classé Seveso seuil haut (page 44). Par ailleurs, le risque généré par la présence d'aéronefs à proximité du site doit être présenté.

La MRAe recommande de justifier que le site est ou n'est pas concerné par les risques induits par la présence du site SEVESO seuil haut situé à environ 200 m du parc central et à 850 m du secteur ouest.

4 Qualité de l'étude d'impact et justification du projet

Le présent avis montre que la démarche d'évaluation environnementale mise en œuvre pour ce projet, telle qu'elle est reportée dans l'étude d'impact, est assez confuse et incomplète. En premier lieu, le périmètre du projet sur lequel porte l'évaluation environnementale, en se réduisant trop souvent à la zone d'Orly Parc Ouest, ne répond pas aux exigences réglementaires. D'autre part, le scénario de référence, à partir duquel sont évalués les impacts du projet, est incertain. Par ailleurs, la qualification des enjeux et la caractérisation des impacts reposent parfois sur des appréciations qui ne sont pas suffisamment étayées. Enfin, certains arguments équivoques nuisent à la bonne compréhension des conclusions de l'étude.

De longs chapitres sont également consacrés à des généralités, ce qui nuit parfois à la compréhension des analyses propres au projet. De plus, ces chapitres relaient un propos pertinent, mais qui ne se traduit pas nécessairement dans la démarche mise en œuvre par le maître d'ouvrage. Il est par exemple écrit, dans un chapitre dédié à la séquence éviter / réduire / compenser (page 185) : « [la conception des projets] doit tout d'abord s'attacher à éviter les effets sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (nature du projet, localisation, voire opportunité). Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les effets environnementaux des projets, c'est-à-dire à réduire au maximum ces effets et en dernier lieu, si besoin, à compenser les effets résiduels après évitement et

réduction. » Or, le présent avis montre que cette séquence n'est pas mise en œuvre de façon satisfaisante concernant le projet Orly Parc.

En l'occurrence, le maître d'ouvrage présente différentes variantes d'un même programme d'aménagement de 14 ha de terrains, destinés à être valorisés (pages 26-27). Ces variantes ne permettent pas d'étudier de véritables solutions alternatives au projet, en ce qui concerne notamment l'imperméabilisation des sols et le cadre de vie. À ce titre, l'absence d'hypothèses quant à l'évolution des autres secteurs d'Orly Parc est un défaut majeur de la démarche mise en œuvre. C'est pourquoi la MRAe recommande, comme indiqué ci avant d'élargir le périmètre du projet. L'étude d'impact doit alors permettre de rechercher la meilleure solution pour développer des activités au sein de la zone Orly Parc, tout en minimisant l'imperméabilisation des sols et en améliorant le cadre de vie. Or en l'état, le dossier ne permet pas une telle justification des choix opérés.

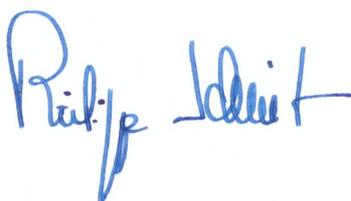
5 Information, consultation et participation du public

Le présent avis de l'autorité environnementale devra être joint au dossier soumis à la consultation du public.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra également faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public, au plus tard au moment de l'ouverture de la phase de consultation du public. Ce mémoire en réponse devra notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur les sites Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
son président délégué,

A handwritten signature in blue ink, reading "Philippe Schmit". The signature is written in a cursive style with a horizontal line at the end.

Philippe Schmit