



Mission régionale d'autorité environnementale

ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet du parc d'activités des Avernaises
sur la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly
Wissous et Paray-Vieille-Poste (91)**

N° APJIF-2023-034
du 26/07/2023

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet du parc d'activités des Avernoises, sous maîtrise d'ouvrage du groupe Aéroports de Paris (ADP), et son étude d'impact, datée du 27 avril 2023. Le projet est situé sur la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly, sur les communes de Wissous et Paray-Vieille-Poste (91). L'avis est émis dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale, au titre de la législation sur l'eau (dite Iota - installations, ouvrages, travaux, activités), soumis à évaluation environnementale systématique (article R.122-2 du code de l'environnement, rubrique 39b du tableau annexé).

Ce projet vise à aménager le parc des Avernoises, une parcelle de réserve foncière du groupe ADP située au nord de l'aéroport Paris-Orly et constituée actuellement de 22 hectares de prairies non cultivées et fauchées régulièrement. Le projet prévoit la création de locaux d'activités et bureaux associés, destinés à des petites et moyennes entreprises (activités artisanales, petite industrie, ingénierie, laboratoires, biotech, construction, industrie classique, etc.). Différents lots sont envisagés sur la parcelle : un parc d'activités comprenant sept bâtiments multi-occupants divisibles en cellules individuelles de taille variable, accueillant chacune une entreprise (lot A), des bâtiments « clefs en main » destinés à l'accueil d'un à trois occupants (lots B à F) et un bâtiment susceptible d'accueillir en location jusqu'à trois occupants (lot G).

Selon l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du projet pour l'environnement et la santé humaine sont :

- les pollutions, les nuisances et la préservation de la santé humaine,
- les déplacements,
- la gestion des eaux pluviales,
- le climat et les consommations énergétiques,
- l'intégration du projet dans son environnement (paysage et biodiversité).

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont :

- d'actualiser l'étude d'impact, une fois la programmation du projet connue, pour évaluer les pollutions, risques ou nuisances susceptibles d'être générés par les activités accueillies,
- d'intégrer à la modélisation de l'environnement acoustique du site les émergences sonores liées au trafic aérien, en présentant notamment des indicateurs acoustiques événementiels (L_{Amax}¹ au minimum) et définir des mesures pour limiter les nuisances engendrées,
- de revoir le nombre de places de stationnement automobile prévu au regard des objectifs de report modal et d'augmenter significativement le nombre de places de stationnement pour les vélos, afin de favoriser ce mode de déplacement,
- de quantifier l'influence des mesures d'atténuation de l'effet d'îlot de chaleur urbain et les températures ressenties en été, en particulier lors des épisodes caniculaires,
- de comparer dans l'étude d'impact plusieurs scénarios, en vue de choisir la solution la moins énergivore et la moins émettrice de gaz à effet de serre et d'actualiser l'étude d'impact une fois effectué le choix des matériaux de construction, afin, le cas échéant, de l'adapter pour améliorer le bilan carbone du projet en analyse du cycle de vie.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis. La liste des sigles utilisés dans cet avis figure en page 5. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

¹ Indicateur qui correspond à l'intensité maximale d'un pic de bruit.

1 Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
1 Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Sigles utilisés.....	5
Avis détaillé.....	6
1.1 Présentation du projet.....	6
1.1.1 Contexte et présentation du projet.....	6
1.1.2 Modalités d'association du public en amont du projet.....	9
1.1.3 Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
1.2 L'évaluation environnementale.....	9
1.2.1 Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
1.2.2 Articulation avec les documents de planification existants.....	10
1.2.3 Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	11
1.3 Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	11
1.3.1 Les pollutions, les nuisances et la préservation de la santé humaine.....	11
1.3.2 Les déplacements.....	16
1.3.3 La gestion des eaux pluviales.....	19
1.3.4 Le climat et les consommations énergétiques.....	20
1.3.5 L'intégration du projet dans son environnement (biodiversité et paysage).....	23
1.4 Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	24
ANNEXE.....	26
1.5 Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	27

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement² et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le préfet de l'Essonne pour rendre un avis sur le projet du parc d'activités des Aveniraises sur la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly, porté par le groupe Aéroports de Paris (ADP), situé sur les communes de Wissous et Paray-Vieille-Poste (91), et sur son étude d'impact datée d'avril 2023.

Le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39b du tableau annexé à cet article).

Cette saisine étant conforme au [I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à l'Autorité environnementale le 26 mai 2023. Conformément au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 08 juin 2023. Sa réponse du 10 juillet 2023 est prise en compte dans le présent avis.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 26 juillet 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet du parc d'activités des Aveniraises (91) sur la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Sylvie BANOUN, coordonnatrice, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

2 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

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.

Sigles utilisés

ARS	Agence régionale de santé
dB(A)	Décibel pondéré A, unité de pression acoustique
EnR	Énergie renouvelable
ERC	Séquence « éviter – réduire - compenser »
GES	Gaz à effet de serre
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
Iota	Installations, ouvrages, travaux, activités
IPP	Indice pollution population
Lden	Indicateur des niveaux sonores moyens sur trois périodes (jour, soirée, nuit)
MOS	Mode d'occupation du sol
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PEB	Plan d'exposition au bruit
PME	Petites et moyennes entreprises
PLU	Plan local d'urbanisme
Sage	Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
Zan	Zéro artificialisation nette

Avis détaillé

1.1 Présentation du projet

1.1.1 Contexte et présentation du projet

■ Le secteur du projet

Le projet de construction du parc d'activités des Avernaises se situe au nord de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly (94), sur les communes de Wissous et Paray-Vieille-Poste, dans le département de l'Essonne.

Les deux communes, limitrophes du département du Val-de-Marne, se situent à environ 15 km au sud de Paris, au nord de l'Essonne. Celle de Paray-Vieille-Poste (614 hectares) compte 7 823 habitants (Insee³ 2020). Elle fait partie du territoire de la métropole du Grand Paris et de l'établissement public territorial (EPT) Grand-Orly Seine Bièvre. Si le tissu urbain y est dense au sud, les emprises aéroportuaires occupent environ deux tiers du territoire. La commune de Wissous (911 hectares), limitrophe également des Hauts-de-Seine, compte 7 063 habitants (Insee 2020). Elle appartient à la communauté d'agglomération Paris-Saclay. Son territoire, dont l'aéroport Paris-Orly occupe le quart sud-est, est traversé par deux autoroutes (A6 et A10).

L'aéroport Paris-Orly, exploité par le groupe Aéroports de Paris (ADP), s'étend sur 1 540 hectares et constitue le deuxième aéroport français (le 11^e européen) en termes de mouvements d'aéronefs et de passagers (31 millions de passagers en 2019). ADP est maître d'ouvrage du projet du parc d'activités des Avernaises.

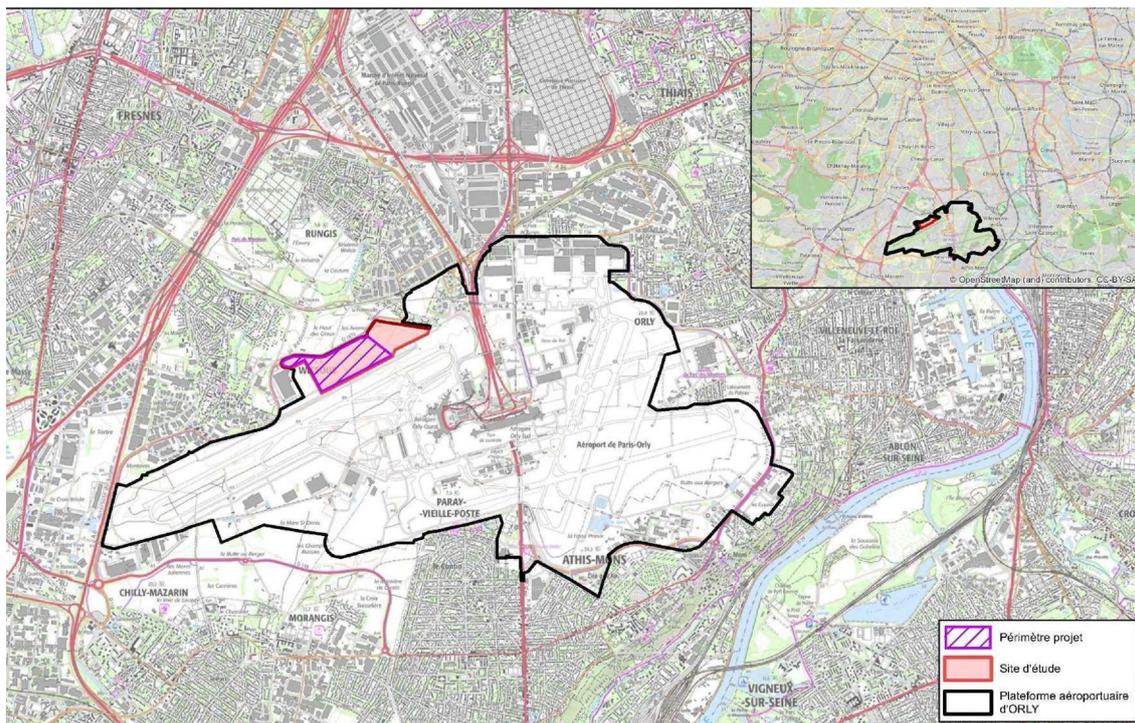


Figure 1: Plan de situation du projet (source : page 13 Volet D1 – Description du projet et état initial)

ADP est une entreprise publique qui aménage, maintient et exploite les plateformes aéroportuaires. Il est propriétaire de l'ensemble de son domaine foncier, soit 6 686 hectares, dont 1 242 hectares sont dédiés aux activités immobilières dans le périmètre des aéroports Paris-CDG, Paris-Orly, Paris le Bourget et les aérodromes

3 Institut national de la statistique et des études économiques.

d'aviation générale. Dans l'emprise de l'aéroport de Paris-Orly, ADP possède des réserves foncières pouvant accueillir des activités sans lien avec l'activité aéroportuaire (entrepôts logistiques, parcs d'activités, bureaux...). « *Les développements immobiliers sans lien avec l'activité aéronautique sont réalisés sur des terrains dont le Groupe ADP a la certitude, compte-tenu de leur emplacement, qu'ils ne seront jamais nécessaires au développement de l'activité aéronautique.* » (p. 14 Volet D1 – Description du projet et état initial). C'est le cas des terrains du parc des Avernaises, situés à l'écart des fonctionnalités industrielles aéroportuaires.

Le parc des Avernaises est localisé entre la route départementale 167 au nord, la piste n° 4 de l'aéroport au sud, la tranchée d'Orlyval à l'est et deux entreprises de logistiques à l'ouest (centres de tri de La Poste et de Fedex). Il est séparé du cœur de l'aéroport par la piste 4 et du quartier Orlytech, à l'est de l'aéroport, par la tranchée d'Orlyval.

Le site, desservi par la RD 167, indépendante de l'accès des passagers aux aérogares, est actuellement constitué :

- « *d'une voie de desserte doublée de cheminements piétons et cycles réalisés dans le cadre de la viabilisation des parcelles en 2016, Ces éléments représentent une superficie de 7,5 ha ;*
- *22 hectares de prairie aéroportuaire non cultivés et fauchés régulièrement ;*
- *une emprise réservée à la Société du Grand Paris (SGP) pour un ouvrage de la ligne 18 (0,8 ha) ;*
- *d'un espace de transition enherbé entre la RD167 et les futurs aménagements de 1,1 ha.* » (page 12 volet D1 – Description du projet et de l'état initial)

L'emprise totale du parc des Avernaises s'étend sur une superficie d'environ 31 hectares, dont 22 hectares à aménager dans le cadre du projet.

■ Le programme prévisionnel

Afin de définir une programmation pertinente pour le développement immobilier de ces parcelles, ADP a commandé une étude de marché qui a conclu à un potentiel de développement d'un parc de locaux d'activités pour des petites et moyennes entreprises industrielles et artisanales⁴, mais cette étude est antérieure à la crise Covid suite à laquelle s'est produit un recentrage de ces activités sur le cœur de l'agglomération, se traduisant par une vacance croissante de locaux tertiaires et d'activités.

Le parc des Avernaises développera une surface de plancher totale de 88 452 m², avec 73 052 m² d'activités et 15 400 m² de bureaux, une offre de services⁵ pour les quelque 1 200 salariés accueillis sur le site. Il proposera une offre de locaux d'activités et leurs bureaux associés, de type PME-PMI, avec les surfaces correspondantes suivantes :

- 300 – 500 m² pour les activités artisanales ;
- 500 – 1 500 m² pour la petite industrie, ingénierie, laboratoires, etc. ;
- 1 500 – 3 000 m² pour la biotech, construction, industrie classique, etc.

Le programme se répartit en trois zones distinctes :

- lot A : parc d'activités comprenant sept bâtiments multi-occupants divisibles en cellules individuelles de taille variable accueillant chacune une entreprise ;
- lots B à F : bâtiments type « Clefs en main » accueillant un seul occupant, ou bâtiments pouvant accueillir deux à trois occupants ;
- lot G : « Goutte d'eau », bâtiment locatif avec possibilité d'accueillir jusqu'à trois occupants.

Les bâtiments auront une hauteur de 10 à 13 mètres. Le parc de stationnement automobile sera constitué de 873 places. Les bureaux occupent 15 à 20 % des surfaces de plancher.

4 Entreprises dont l'effectif est inférieur à 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 millions d'euros ou dont le total de bilan n'excède pas 43 millions d'euros.

5 Pour l'heure le PLU de Wissous ne permet pas l'accueil d'équipements recevant du public.



Figure 2: Plan de masse du parc des Avernaises (source : page 20 volet D1 - Description du projet et état initial)
La voie centrale est à double sens et doublée par une voie mixte piétons-cycles.

Parc des Avernaises	Emprise lot (m ²)	Emprise au sol		Surface de plancher		% Bureaux
		Activité (m ²)	Bureaux (m ²)	Activité (m ²)	Bureaux (m ²)	
Lot libre « Goutte d'eau »	16 752	6 644	660	6 518	1 550	19
Lot G	16 752	6 644	660	6 518	1 550	19
Lots libres « Clefs en main »	80 932	32 450	3 542	30 993	6 000	16
Lot B	18 096	8 250	990	8 173	1 700	17
Lot C	15 328	6 188	550	6 122	950	13
Lot D	19 931	7 150	880	7 073	1 500	17
Lot E	15 057	6 463	550	5 302	950	15
Lot F	12 520	4 400	572	4 323	900	17
Parc Activités	121 442	35 987	4 477	35 542	7 850	18
Bâtiment A1	121 442	5 830	678	5 756	1 190	17
Bâtiment A2		4 240	611	4 187	1 070	20
Bâtiment A3		5 247	611	5 183	1 070	17
Bâtiment A4		4 770	611	4 706	1 070	19
Bâtiment A5		5 565	678	5 501	1 190	18
Bâtiment A6		5 565	678	5 501	1 190	18
Bâtiment A7		4 770	611	4 706	1 070	19
TOTAL	219 126	75 081	8 679	73 052	15 400	17

Figure 3: Tableau programmatique du parc des Avernaises (page 19 volet D1 - Description du projet et état initial)

L'accès routier du site est constitué par la RD 167 (qui rejoint A6, RN7 et A86). La voie centrale à double sens permet la circulation des poids lourds (12 tonnes et semi-remorques). Elle est doublée d'un côté d'une voie piétons-cycles assez étroite (3,49 m) et de l'autre pour partie d'un trottoir d'1,40 m. Une voie piétons-cycles reliant le parc des Avernaises et le quartier Orlytech (hôtel, restaurant, restaurant inter-entreprises...) est prévue. Deux lignes de bus desservent le site qui rejoignent le RER B (Antony et Massy), la gare RER C et le tram T7 sont à environ 800 m.

■ Le phasage

La construction sera réalisée en trois phases, afin de s'adapter au rythme de la commercialisation.

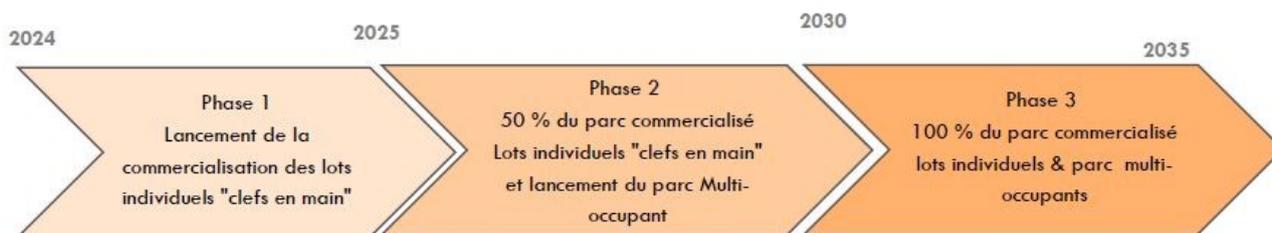


Figure 4: Différentes phases de livraison prévues (source : page 39 volet D1 - Description du projet et état initial).

1.1.2 Modalités d'association du public en amont du projet

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet. En revanche la définition du projet et sa programmation ont été concertées avec les élus qui ont conduit d'une part à faire évoluer le projet initial, lequel prévoyait une forte proportion d'entrepôts de messagerie et de logistique, et d'autre part à en « enrichir le traitement environnemental » (impact sur la circulation routière, l'imperméabilisation des sols, l'ambition paysagère et environnementale).

1.1.3 Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- les pollutions, nuisances et la préservation de la santé humaine ;
- les déplacements ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- le climat et les consommations énergétiques ;
- l'intégration du projet dans son environnement (biodiversité, continuités écologiques et paysage).

1.2 L'évaluation environnementale

1.2.1 Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

La qualité du dossier d'étude d'impact est globalement satisfaisante. Le dossier comporte les différents éléments attendus en application de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Sur la forme, l'étude d'impact est découpée en quatre volets : D1 – Description du projet et état initial, D2 – Impacts et mesures, D3 – Méthodes et annexes et C – Résumé non technique. Il manque un sommaire général qui permettrait une meilleure appréhension du dossier.

Le résumé non technique, dont l'objectif est de donner au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités, fait l'objet d'un fascicule séparé, qui présente de façon claire le projet, ainsi que ses principales incidences environnementales et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées.

L'ensemble des thématiques environnementales est abordé dans l'étude d'impact. La méthodologie de définition et de hiérarchisation des enjeux est clairement explicitée en amont de l'analyse. Pour chaque thématique environnementale ou sanitaire, la présentation de l'état initial est complète et les enjeux sont correctement appréhendés. Elle comporte une synthèse hiérarchisée, compilée dans un tableau avec des niveaux d'enjeu repérés au moyen d'un code couleur explicite, ce qui permet de mettre en avant les principaux enjeux environnementaux liés au projet (pages 204 à 208 volet D1 – Description du projet et état initial de l'environnement).

Les impacts du projet (en phase travaux, puis en phase d'exploitation, directs ou indirects) sont dans l'ensemble bien caractérisés et les mesures pour éviter, réduire ou compenser ces effets sont présentées en parallèle de la description des impacts, ce qui en facilite la compréhension. Des tableaux récapitulatifs des impacts et des mesures proposées auraient tout de même été appréciés.

Les modalités de suivi des mesures sont évoquées dans le volet 2 de l'étude d'impact (p. 421-422). Toutes les mesures ERC ne font pas l'objet d'un suivi et celles pour lesquelles il est prévu ne comportent pas de valeur initiale, de cible, d'indicateurs précis, d'échéancier ni de mesures correctives.

(1) L'Autorité environnementale recommande de préciser les modalités de suivi de manière à permettre d'apprécier les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine et de mettre en place en cas d'écart, des mesures correctives.

1.2.2 Articulation avec les documents de planification existants

L'articulation du projet avec les différents documents de planification (plans et programmes) s'appliquant au projet est présentée dans le volet D2 « Impacts et mesures » de l'étude d'impact dans la partie « compatibilité du projet » (pages 410 à 419).

L'étude d'impact présente les documents de planification s'appliquant au projet. Elle y expose de quelle manière le projet d'aménagement du parc d'activités des Aveniraises prend en compte leurs orientations et s'articule avec elles, ainsi que les objectifs poursuivis.

L'étude d'impact indique que le schéma directeur de la région d'Île-de-France (Sdrif) identifie le site comme « secteur d'urbanisation préférentiel » et entouré de secteurs identifiés comme « secteur à fort potentiel de densification ». Elle rappelle les objectifs du projet de schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris dont fait partie la commune de Paray-Vieille-Poste, notamment « conforter les fonctions productives et la diversité économique sur le territoire ». Elle conclut donc que le projet est compatible avec les grandes orientations du Sdrif et du SCoT de la Métropole du Grand Paris.

Selon le dossier, le projet du parc d'activités des Aveniraises est conforme aux plans locaux d'urbanisme (PLU) en s'inscrivant dans les orientations des projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des deux PLU :

- conforter le statut de pôle économique Sud francilien de la ville (objectif n°3 de l'axe 1 du PADD de Wissous) ;
- favoriser un développement économique équilibré, solidaire et durable (orientations 3.1 du pilier 3 du PADD de Paray-Vieille-Poste).

Le secteur du projet est classé en zone 1AUZ « zone à urbaniser située aux abords des emprises de la plateforme aéroportuaire » de la commune de Wissous et en zone UZ « emprise de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly » de la commune de Paray-Vieille-Poste, car à destination d'accueil de nouvelles activités économiques, autorisées par les règlements des deux PLU, sous réserve de respect des hauteurs et des retraits imposés.

De plus, le secteur de projet fait l'objet de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) Zone 1 AUZ du PLU de la commune de Wissous. L'aménagement de ce secteur vise à affirmer la vocation économique, en lien notamment avec les activités aéroportuaires, et à contribuer à la bonne fonctionnalité et à l'intégration des abords des emprises aéroportuaires vis-à-vis du reste de la commune.

Le projet respecte également les servitudes aéronautiques et radio électriques de la plateforme, très fortes sur ce secteur selon le dossier. En revanche, il ne permet pas pour l'instant l'implantation de commerces ou de services à destination des salariés du site.

1.2.3 Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact comporte un chapitre dédié à la démarche suivie pour la définition du projet et à la justification des choix retenus (volet D2 impacts et mesures pages 222 à 233). Après une présentation des différentes évolutions du projet entre 2014 et 2022, ce chapitre présente les motivations qui ont conduit aux choix retenus en matière de :

- programmation envisagée sur le site (créer un quartier d'activités à destination des PME et PMI plutôt qu'un quartier d'entrepôts logistiques et de messageries dont les nuisances pour les riverains sont plus importantes) ;
- développement d'une trame verte et bleue de nature à assurer les connectivités écologiques et prise en compte de la biodiversité sur le site (mise à jour du diagnostic faune-flore en 2021, sur un cycle biologique complet de quatre saisons) ;
- intégration paysagère du projet (étude d'intégration paysagère et urbaine lancée en 2020) ;
- structure des déplacements et de développement des liaisons piétons-vélos ;
- gestion des eaux pluviales ;
- limitation des nuisances sonores en phase d'exploitation.

Les choix portent sur l'aménagement et ses modalités, pas sur l'examen des solutions de substitution au projet lui-même. Ainsi le dossier ne justifie pas le projet par la prise en compte d'enjeux climatiques (limitation des consommations énergétiques, réduction des émissions de gaz à effet de serre, stratégie énergétique à l'échelle du quartier, réduction des îlots de chaleur urbains, conception des bâtiments, porosité des surfaces, installations de production d'énergie à partir de ressources renouvelables...), ce qui aurait conduit sans doute à des évolutions notables de son contenu, voire à le reconsidérer. De même, la localisation du projet est justifiée par la capacité d'accueil des réserves foncières du groupe ADP et non au regard des impacts de cette localisation sur l'environnement et la santé humaine, comparativement à des solutions alternatives de moindre impact éventuel telles que la densification de zones d'activités existantes.

(2) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une justification du choix du site de projet au regard de ses incidences sur l'environnement et la santé humaine comme prescrit par le code de l'environnement et de justifier la réalisation du projet du parc des Avernoises au regard des thématiques liés à la sobriété énergétique et au climat, dans un contexte de changement climatique.

1.3 Analyse de la prise en compte de l'environnement

1.3.1 Les pollutions, les nuisances et la préservation de la santé humaine

Le projet s'implante entre deux infrastructures bruyantes (voie ferrée de l'Orlyval, RD 167A), classées en catégorie 3 du classement sonore départemental des infrastructures de transports terrestres (la catégorie 1 étant la plus bruyante), et à proximité de l'aéroport de Paris-Orly, soumis à un plan d'exposition au bruit (PEB⁶). Pour l'Autorité environnementale, l'enjeu principal concerne la santé des futurs usagers du site et celle des riverains, au regard notamment de la pollution sonore et atmosphérique. Du fait de cette proximité, l'implantation de logements est interdite sur le site.

Les activités n'étant par ailleurs pas totalement définies, les risques, pollutions et nuisances en découlant ne peuvent être pleinement évalués, ce qui devrait justifier une actualisation de l'étude d'impact et une nouvelle saisine de l'Autorité environnementale en application des dispositions de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement.

⁶ Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document qui régit l'urbanisation dans les zones exposées au bruit des aérodromes. Il vise à prévenir et limiter l'exposition de la population aux nuisances sonores engendrées.

(3) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact, une fois la programmation du projet connue, pour évaluer les pollutions, risques ou nuisances susceptibles d'être générés par les activités accueillies.

■ Les nuisances sonores

Compte tenu du classement sonore des infrastructures limitrophes, une partie du périmètre d'étude est contenue dans des secteurs affectés par le bruit. En effet, les zones impactées par le bruit sont situées en partie nord du site (bruit provenant de la RD 167A avec des secteurs affectés par le bruit de 100 mètres de part et d'autre de la voie) et également à l'est (bruit provenant de la voie ferrée avec des secteurs affectés par le bruit de 100 mètres de part et d'autre de la voie). Le projet est également soumis au bruit aérien. La partie sud du projet est située en zone B⁷ du PEB de l'aéroport de Paris-Orly, ce qui correspond à des impératifs élevés d'isolement acoustique.

Une étude acoustique a été réalisée afin de qualifier l'ambiance sonore actuelle du site et de quantifier l'impact acoustique du projet sur l'environnement. Il en résulte une ambiance sonore actuelle réputée modérée en période diurne (< 64 dB(A)) et relativement calme en période nocturne (< 56 dB(A)) s'agissant du seul impact des infrastructures terrestres (routes et voie ferrée). Mais la simulation cumulative (route, voie ferrée et aéroports) est évidemment plus représentative des niveaux sonores observés sur le site. L'ambiance sonore multi-exposition peut être considérée comme modérée à bruyante, avec des niveaux Lden⁸ compris entre 55 et 70 dB(A). Elle met en évidence des niveaux sonores élevés, analogues à ceux des cartes stratégiques de bruit, le bruit aérien étant prépondérant.

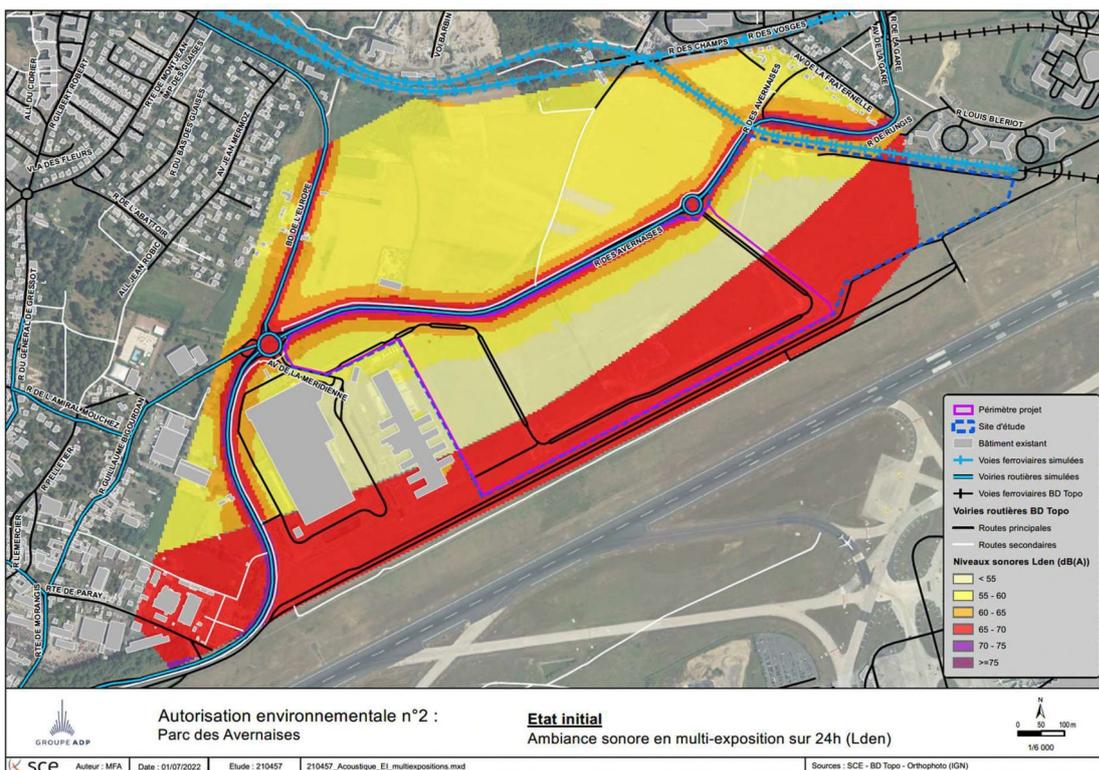


Figure 5: Cartographie de l'environnement sonore toutes sources cumulées en Lden(24h) (source : page 172 volet D1 - Description du projet et état initial).

- 7 Gêne forte (Lden supérieur à une valeur choisie entre 65 et 62).
- 8 Indicateur utilisé à l'échelle européenne qui est calculé sur la base des niveaux moyens sur trois périodes (jour, soirée et nuit), auxquels sont appliqués des pondérations en fonction de la période (+5 dB(A) en soirée et +10 dB(A) la nuit).

La carte issue de l'étude du maître d'ouvrage montre des différences significatives au niveau du projet avec la carte présentée sur le même secteur par Bruitparif. Il conviendrait de les expliquer puisque le constat fait par l'observatoire du bruit en Île-de-France (utilisant la même légende) montre une zone de bruit très élevée beaucoup plus importante sur le site concerné par le projet.

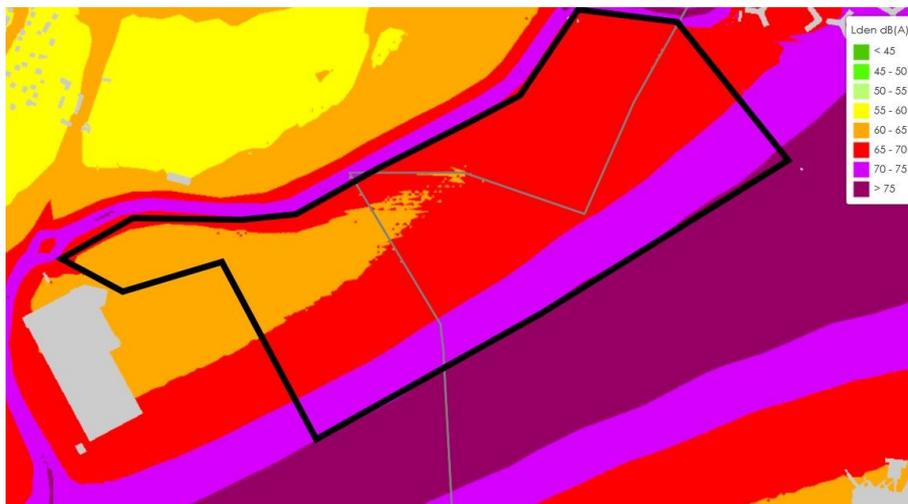


Figure 6: détournement par la MRAe de la zone de projet sur une carte de Bruitparif (toutes nuisances sonores) diurne.

L'étude acoustique a permis de simuler l'impact de la desserte interne du projet sur l'ambiance sonore.

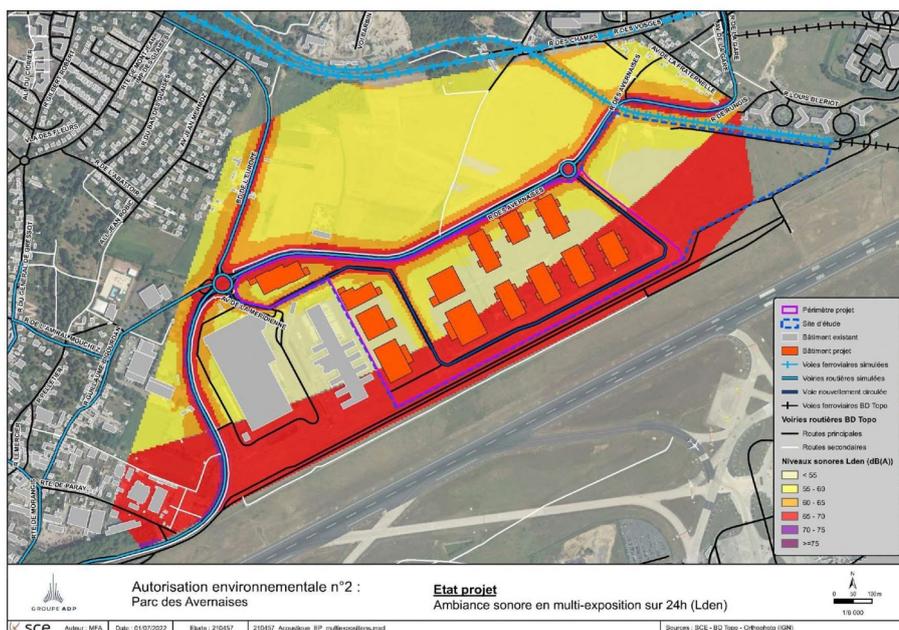


Figure 7: Carte de l'environnement sonore à l'état projeté sur 24h avec l'indicateur Lden en multi-exposition (source : page 350 volet D2 - Impacts et mesures)

Au vu de l'exposition aux nuisances sonores, l'étude d'impact précise les objectifs d'isolation acoustique des immeubles de bureaux. Les valeurs d'isolement acoustique prises en compte varient de 30 à 40 dB(A) en fonction de l'implantation des bâtiments et de l'orientation des façades. L'étude d'impact ne précise pas les niveaux de bruit auxquels seront effectivement soumis les usagers du site à l'intérieur des bâtiments. De plus,

les bruits engendrés par les futures activités n'ont pas été pris en compte dans la modélisation, ce qui ne permet pas de rendre compte de l'impact sur les habitations situées à environ 200 mètres du projet.

(4) L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte les niveaux de bruit prévisibles générés par les futures activités du site dans la modélisation de l'ambiance sonore projetée et de réaliser des mesures in situ de ces bruits pour confirmer ou ajuster les résultats de la modélisation, expliquer la différence entre l'ambiance sonore décrite dans l'étude d'impact et les valeurs affichées par Bruitparif pour la même zone.

Le respect des valeurs réglementaires d'isolement acoustique des bâtiments est l'unique mesure de réduction des incidences proposée dans l'étude d'impact, qui considère que « *l'impact de l'ambiance sonore sur la santé par le biais du bruit peut alors être considéré comme peu significatif.* » (p. 354 volet D2 – Impacts et mesures). L'Autorité environnementale considère cette conclusion comme contestable, dans la mesure où le projet expose davantage de personnes à ces nuisances sonores qui sont un facteur de diminution de la qualité de vie au travail ; il affecte la capacité de concentration, de mémoire, de lecture et de résolution de problème, comme l'indique l'étude d'impact (page 22 volet D3 – Méthodes et annexes).

De plus, ni les émergences sonores liées aux décollages et atterrissages des avions, ni leur fréquence, n'ont été prises en compte. Or, le passage d'aéronefs peut induire des niveaux de bruit ponctuels caractérisés par des émergences élevées, gênants voire nocifs pour les occupants du site. Au regard du trafic de cet aéroport, qui s'élevait à 598 mouvements quotidiens en 2019, soit 218 349 pour l'année (selon le groupe ADP), il est nécessaire de prendre en compte ces incidences.

Même s'il ne s'agit pas d'implanter des logements sur ce site, l'Autorité environnementale rappelle que les valeurs cibles de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui reflètent l'état de la connaissance en matière d'impact du bruit sur la santé humaine, et constituent dès lors une référence, se situent à des niveaux notablement inférieurs à la réglementation (bruit aérien : diurne 45 dB, nocturne 40 dB ; bruit routier : diurne 53 dB, nocturne 45 dB ; bruit ferroviaire : diurne 54 dB, nocturne 44 dB).

(5) L'Autorité environnementale recommande :

- **d'intégrer à la modélisation de l'environnement acoustique du site les émergences sonores liées au trafic aérien, en présentant notamment des indicateurs acoustiques événementiels (au moins L_{Amax}⁹) et de définir des mesures pour limiter les nuisances engendrées ;**
- **de présenter les niveaux sonores modélisés au regard des valeurs cibles publiées en 2018 par l'Organisation mondiale de la santé pour éclairer le public sur l'impact sanitaire des niveaux de bruit attendus ;**
- **de définir des mesures autres que l'isolation des façades pour les bâtiments exposés aux nuisances sonores en tenant compte de l'exposition fenêtres ouvertes.**

■ La qualité de l'air

Le projet est situé à proximité immédiate d'infrastructures de transport terrestres et aériennes, qui affectent la qualité de l'air. Le laboratoire d'ADP dispose d'un réseau de surveillance de la qualité de l'air, implanté sur la plateforme aéroportuaire d'Orly. Deux stations situées à environ 1,6 km du projet mesurent les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂), particules fines (PM₁₀¹⁰ et PM_{2,5}¹¹). Les moyennes obtenues pour la station la plus proche du site de projet pour l'année 2019 s'élèvent à 26 µg/m³ pour le NO₂, 24 µg/m³ pour les PM₁₀ et 11 µg/m³ pour les PM_{2,5}. Ces concentrations, bien qu'inférieures aux valeurs limites réglementaires (respectivement 40 µg/m³, 40 µg/m³ et 25 µg/m³) dépassent nettement les valeurs cibles publiées par l'OMS (respectivement 10 µg/m³, 15 µg/m³ et 5 µg/m³)¹² et témoignent d'une qualité de l'air dégradée.

9 Indicateur qui correspond à l'intensité maximale d'un pic de bruit.

10 Particules fines de diamètre inférieur à 10 µm.

11 Particules fines de diamètre inférieur à 2,5 µm.

En outre, la distance au site du projet ne permet d'apprécier que le bruit de fond de la pollution de l'air et non celui de la pollution à l'endroit du site. Pour caractériser plus précisément la qualité de l'air du site, une étude « air et santé » de niveau II¹³ a été réalisée et a comporté une campagne de mesure sur place du 20 décembre 2021 au 17 janvier 2022 (soit en période de vacances scolaires et à un moment où les restrictions du fait de la crise sanitaire étaient encore très présentes¹⁴) portant sur les trois polluants mentionnés ci-dessus.

Cette campagne a été fondée sur dix stations de mesures de dioxyde d'azote. Les concentrations mesurées sont supérieures à celles mesurées par le laboratoire ADP, puisqu'elles prennent en compte la piste de la plateforme aéroportuaire située à 200 mètres du site. Elles sont comprises entre 27,2 µg/m³ (situation de pollution de fond) et 37,9 µg/m³ (bordure du boulevard de l'Europe). En revanche, elles n'intègrent pas la pollution due au trafic routier.

Une estimation des émissions polluantes sur l'aire d'étude (cf. 5.3.2 déplacements) a été réalisée par modélisation selon trois scénarios différents (état actuel, état futur sans et avec projet à l'horizon 2035) pour le NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}. Entre l'état futur avec projet et l'état futur sans projet il n'y a pas d'évolution significative des concentrations moyennes sur la zone d'étude. Entre l'état initial et les états projetés, une diminution des concentrations en NO₂ est observée (-9,7%) qui n'est pas expliquée, tandis que les concentrations en particules fines sont stables. Les concentrations de polluants restent supérieures aux valeurs de l'OMS, du fait de la pollution de fond.

L'exposition de la population à la pollution a été évaluée en utilisant l'indice pollution population (IPP). Le polluant traceur retenu est le NO₂, conformément au guide méthodologique du 22 février 2019 relatif au volet « air et santé » des études d'impact routières. Le terme « population » rassemble toutes les personnes habitant dans la zone d'étude ; ne sont pas pris en compte les usagers et les employés. L'aire d'étude ne comprenant que quatre habitations (neuf personnes), l'étude ne permet pas de caractériser les impacts de la pollution de l'air sur les usagers du site et les habitations situées le long du boulevard de l'Europe ne sont pas prises en compte alors que cette voie est susceptible d'être affectée par le surcroît de trafic généré par le projet. Il conviendrait également de comparer ces valeurs aux valeurs cibles publiées par l'OMS.

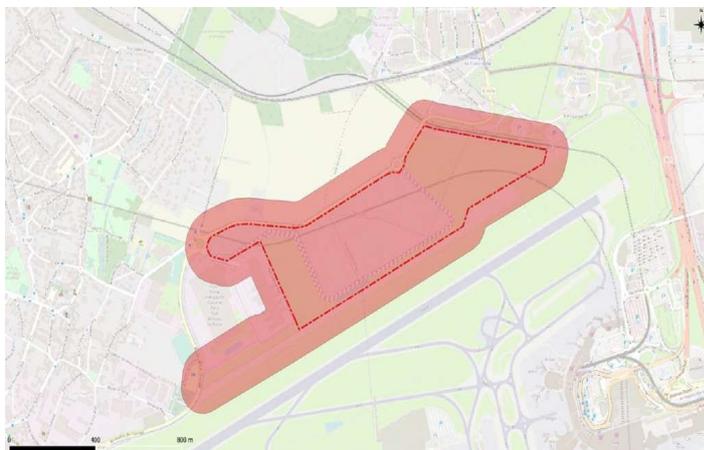


Figure 8: Zone de l'aire d'étude (source : page 358 volet D2 - Impacts et mesures)

- 12 Valeurs seuils, définies en 2021 dans les « Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air », pour chaque polluant atmosphérique pour protéger la population des effets négatifs sur la santé de la pollution atmosphérique.
- 13 En application du [guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières](#) (2019, ministère de la transition écologique et solidaire), un niveau d'étude, qui fixe les polluants à prendre en compte et le degré de précision de l'étude, est défini en fonction notamment de la charge prévisionnelle du trafic et de la densité de population exposée.
- 14 Il était par exemple interdit de prendre un verre au comptoir ou d'être debout dans un bar, ce qui conduisait à moins se déplacer.

(6) L'Autorité environnementale recommande d'élargir l'aire d'étude afin de prendre en compte l'impact de la pollution atmosphérique générée par le projet sur l'ensemble du voisinage, notamment sur les habitations situées le long du boulevard de l'Europe et de procéder à de nouvelles mesures, hors vacances scolaires et période de restrictions sanitaires.

Les employés du futur site sont susceptibles d'être exposés à cette pollution atmosphérique au moins sept heures par jour. Or, les oxydes d'azote ont des effets néfastes sur la santé (altération de la fonction respiratoire, hyper réactivité bronchique chez l'asthmatique et troubles de l'immunité du système respiratoire) tout comme les particules fines et ultrafines (irritation des voies respiratoires). L'étude d'impact estimant que l'impact négatif est faible, aucune mesure ERC n'est proposée. L'Autorité environnementale considère que des mesures concernant par exemple la conception des bâtiments (système de ventilation, etc.) sont nécessaires.

(7) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures pour réduire l'exposition à une qualité de l'air polluée pour les occupants du futur site, notamment les salariés présents quotidiennement sur le site.

1.3.2 Les déplacements

■ La desserte générale du site

Le parc est desservi par la RD 167A, qui permet de rejoindre les autoroutes A6 et A86 et la RN7, l'accès au site s'effectuant par deux giratoires de la RD 167A ; celui à l'ouest dessert également les centres de tri de La Poste et de Fedex, celui à l'est, aménagé en 2016 dans le cadre de la viabilisation du parc des Avernaises, permet l'accès à une voie qui traverse le parc et rejoint celle des centres de tri.

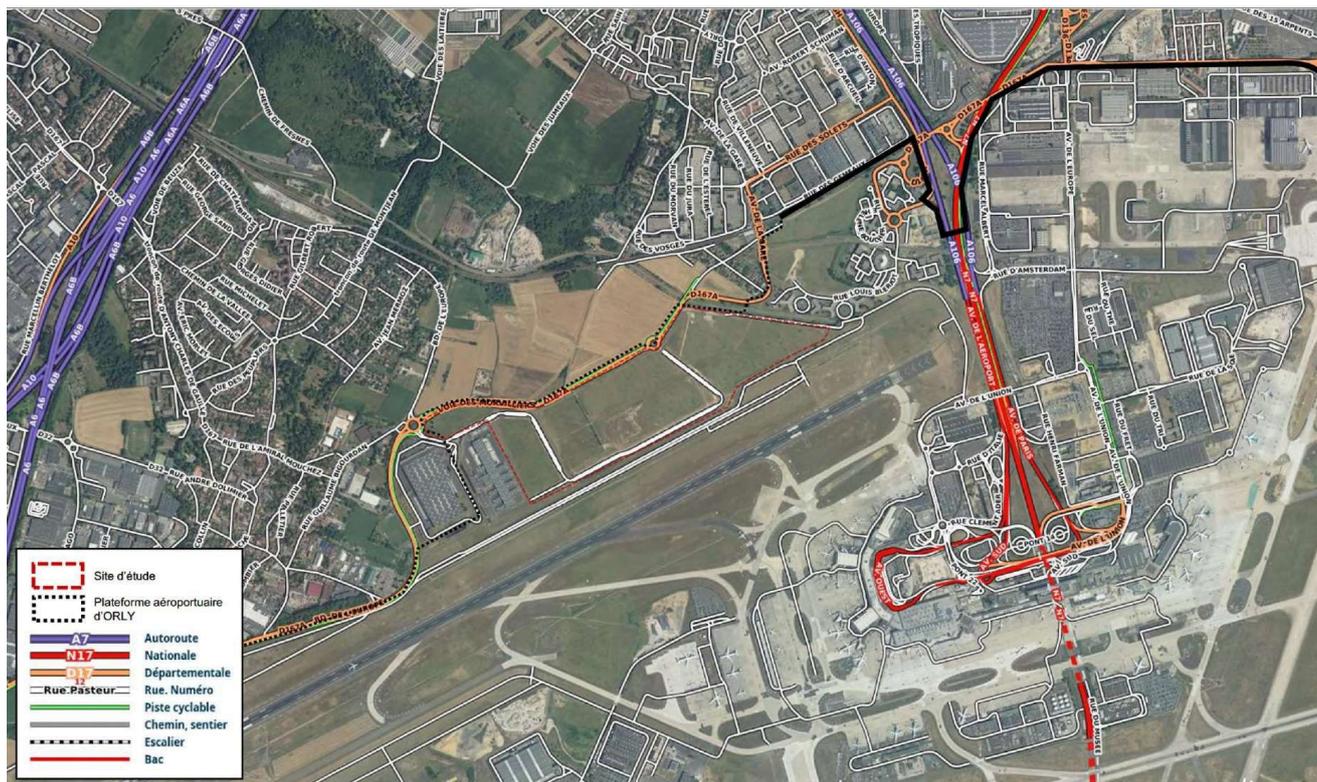


Figure 9: Infrastructures routières à proximité du site d'étude (source : page 135 volet D1 - Description du projet et état initial)

Une étude de circulation routière a été réalisée dans le secteur des Avernaises, par comptages automatiques du mardi 19 au lundi 25 octobre 2021 (c'est-à-dire en partie durant les vacances scolaires de la Toussaint), à l'aide de radars au niveau de carrefours à proximité du site. La RD 167A supporte un trafic moyen journalier d'environ 10 000 véhicules (page 141 volet D1 – Description du projet et état initial). Les comptages automatiques mettent en évidence des saturations sur la déviation de Morangis et la RD 167A à l'approche du carrefour avec la rue des Solets et du giratoire RD167-RD118, en plus de difficultés récurrentes sur l'A6, l'A10 et l'A86.

L'accès du site en transports en commun s'effectue par deux lignes de bus : la ligne 297 (Anthony RER/Longjumeau) – avec une amplitude horaire très large (4h30/01h10) mais une fréquence variant entre 12 et 25 minutes, et la ligne 319 (Marché de Rungis/Gare de Massy) avec une amplitude moins étendue (5h20/21h38) et une fréquence variant de 15 à 30 minutes. Le dossier ne précise pas la capacité d'emport ni la fréquentation. L'arrêt de la ligne de RER C et du tramway T7 « La Fraternelle » sont à 800 mètres.

Le futur parc d'activités est desservi par des aménagements communs piétons et cyclistes le long de la RD 167A. Un aménagement correspondant est prévu sur l'axe principal de desserte interne du parc. Le stationnement des vélos aux arrêts de transports en commun n'est pas décrit.

■ Les incidences du projet et les mesures pour les éviter, les réduire ou à défaut les compenser

Une estimation des flux routiers a été réalisée aux horizons 2030 et 2035 afin d'évaluer les effets du projet sur la circulation. Des hypothèses ont été faites sur le report modal, le taux de présence des salariés, le covoiturage, l'étalement de la période de pointe et la part d'emploi aux horaires décalés. Le modèle prend en compte les flux générés par les autres projets sur le secteur d'étude et les évolutions d'infrastructures (le franchissement de l'A106 et de la RD7 au niveau d'OrlyTech, la requalification de la RD7 au nord de l'A86...). L'étude aboutit aux conclusions suivantes :

- le matin : « un surcroît de 70 à 80 véhicules/heure dans le sens rentrant dans le parc des Avernaises (venant de l'Est du Parc d'une part et de l'Ouest du parc d'autre part), soit au total 150 véhicules/heure rentrant sur le parc et un surcroît de 20 à 30 véhicules/heure dans l'autre sens (allant vers l'Est du parc d'une part et allant vers l'Ouest du parc d'autre part. »
- le soir : « un surcroît de 50 à 80 véhicules/heure dans le sens sortant du parc des Avernaises (allant vers l'Est du Parc d'une part et vers l'Ouest du parc d'autre part), soit environ 150 véhicules/heure sortant du parc et un surcroît de 20 à 30 véhicules/heure dans l'autre sens (venant de l'Est du parc d'une part et de l'Ouest du parc d'autre part. » (page 307 volet D2 – Impacts et mesures)

L'étude d'impact estime que cette augmentation de trafic ne modifiera pas significativement le fonctionnement de la RD 167A.

L'Autorité environnementale remarque que l'étude d'impact ne présente pas de scénario de référence (scénario sans projet, dit au « fil de l'eau »), c'est-à-dire l'évolution du trafic aux horizons 2030 et 2035 sans projet. La comparaison aurait permis de mettre en évidence l'impact du projet sur les conditions de trafic. En outre l'évaluation du surcroît de trafic attendu paraît particulièrement faible au regard du nombre de salariés attendus et du nombre de places de stationnement automobile prévues.

De plus, le scénario avec projet prend comme hypothèse une part modale de voiture individuelle de 70 % alors que 87,7 % des employés de l'aéroport de Paris-Orly utilisent aujourd'hui leur voiture (page 136 volet D1 – Description du projet et état initial). L'étude d'impact ne justifie pas cette hypothèse qui peut être à la source d'une sous-estimation du trafic généré par le projet (cf ci-après).

(8) L'Autorité environnementale recommande de présenter un scénario de référence afin de mettre en évidence le surcroît de trafic lié au projet aux horizons 2030 et 2035 et cohérent avec le nombre d'emplois présents au sein du parc et le nombre de places de stationnement prévues.

L'étude d'impact présente les mesures envisagées afin de favoriser un report modal et limiter l'utilisation de la voiture personnelle :

- renforcer les possibilités d'usage des modes actifs de déplacement : création d'une voie mixte piétons/cycles, entre la station du tram T7 Hélène Boucher et le sud est du parc des Avenirnaises, via le quartier Orly-tech et améliorer le cheminement modes actifs existant le long de la RD 167 entre le parc de Avenirnaises et la gare RER / T7 La Fraternelle ; la question du stationnement des cycles n'est pas évoquée ;
- envisager la création d'un d'arrêt supplémentaire de la ligne de bus 319 au parc des Avenirnaises, au niveau du giratoire est du parc, en plus de l'arrêt existant au niveau du giratoire ouest et/ou passage du tracé de la ligne 319 passe à l'intérieur du parc ;
- mise en place d'un plan de mobilité inter-entreprises (PDMIE).

De plus, le prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport de Paris-Orly (avec deux arrêts permettant de faire une connexion avec le tram T7) et la mise en service de la ligne 18 pourraient également favoriser le report modal vers les transports en commun.

toutefois, l'étude d'impact ne présente aucune évaluation précise permettant de déterminer si ces mesures visant à améliorer l'offre de transports alternatifs à la voiture seront suffisantes pour induire le report modal attendu, ni aucune dispositif de suivi de leur efficacité afin de mettre en place le cas échéant des mesures complémentaires visant à encourager davantage l'usage de ces modes alternatifs et dissuader l'utilisation de la voiture individuelle.

(9) L'Autorité environnementale recommande de justifier la capacité des mesures visant le report modal à atteindre l'objectif fixé et à mettre en place un suivi de leur efficacité.

■ Le stationnement

Les PLU des deux communes prévoient pour la zone des Avenirnaises un nombre plancher de 528 places de stationnement automobile (page 23 volet D1 – Description du projet et état initial). L'aménagement prévu des lots permet d'aller jusqu'à 873 places. Sur la base d'une part modale du véhicule individuel de 70 %, que le pétitionnaire considère comme « ambitieuse », le besoin est estimé à 700 places (volet D1 de l'étude d'impact, en page 23). Pour l'Autorité environnementale, le nombre de places prévu est élevé par rapport au nombre minimal inscrit dans les PLU au regard des aménagements qui facilitent la desserte en transports en commun et le caractère assez généraliste des emplois attendus. Outre son effet dissuasif sur le recours aux modes motorisés individuels, une surface dédiée au stationnement plus réduite permettrait l'augmentation de celle dévolue aux espaces verts et limiterait l'imperméabilisation du site.

En revanche, le stationnement prévu pour les vélos ne va pas au-delà des prescriptions minimales des PLU : 1,5 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher de bureau évaluée à 15 400 m² (page 23 volet D1 – Description du projet et état initial) soit 231 m² prévus – environ 115 places.

Ce ratio ne traduit pas l'ambition affichée de maximiser le report modal et il n'est pas conforme aux ratios de l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments. L'annexe de cet arrêté précise en effet que le nombre minimal d'emplacements destinés aux salariés est de 15 % de l'effectif total des salariés et du public accueillis simultanément dans le bâtiment pour les nouvelles constructions de bâtiments à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail. L'hypothèse étant que 80 % des 1 200 salariés sont présents simultanément et que les visiteurs représenteront 15 % du total, il faudrait au minimum 1 104 places destinées au stationnement des vélos.

Par ailleurs, le dossier rappelle que les parcs de stationnement extérieurs de plus de 500 m² associés aux bâtiments devront intégrer sur au moins la moitié de leur surface des revêtements de surface infiltrants, ou des aménagements hydrauliques favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales, en l'espèce par un revêtement en alvéoles gravillonnées ou enherbées. Mais le détail fourni dans le tableau fait apparaître que la surface en enrobé est de 8 722 m² et celle en gravillons de 7 637 m² (le tableau indique par erreur 7 644), ce qui n'est pas conforme à l'exigence affichée.

(10) L'Autorité environnementale recommande de :

- revoir à la baisse le nombre de places de stationnement automobile et à la hausse celui du stationnement vélos, pour le rapprocher du plancher exigé par les plans locaux d'urbanisme-au regard des objectifs de report modal affichés par le maître d'ouvrage ;
- augmenter significativement le nombre de places de stationnement pour les vélos afin de favoriser ce mode de déplacement et au minimum de mettre le projet en conformité avec la réglementation ;
- réduire la surface de stationnement automobile imperméabilisée.

1.3.3 La gestion des eaux pluviales

Le projet va induire une imperméabilisation d'environ 70 % de la parcelle du projet, ce qui aura des conséquences directes sur les écoulements des eaux pluviales. L'étude d'impact identifie l'enjeu comme fort. Il est correctement traité dans le dossier.

Une étude hydrogéologique a été réalisée sur la parcelle. Aucun cours d'eau ne traverse le site mais les eaux pluviales issues de la plateforme aéroportuaire sont rejetées dans l'Orge après traitement par une canalisation du groupe ADP. La gestion des eaux pluviales au droit du site d'étude est soumise au règlement du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (Sage) révisé de la Bièvre, approuvé par arrêté inter préfectoral n° 2023-02397 du 4 juillet 2023. Les essais d'infiltration ont conclu que la perméabilité des terrains est peu favorable à l'infiltration de gros volumes d'eau pluviale qui résulteraient du ruissellement sur les surfaces imperméabilisées du projet, ce qui nécessite de définir une gestion appropriée des eaux pluviales.

Les capacités d'infiltration du sol ne permettent pas, après projet et imperméabilisation de 70 % de la surface, de répondre à l'objectif du Sage d'un « *abattement à la parcelle par infiltration, évapotranspiration et réutilisation des eaux pluviales sans rejet au réseau public, permettant d'atteindre le « zéro rejet d'eaux pluviales » jusqu'à une pluie de dimensionnement des ouvrages de gestion à la source des eaux pluviales correspondant à une période de retour de pluie de 50 ans sur le bassin versant amont* ». En ce cas, le règlement du Sage révisé impose au minimum l'infiltration en surface d'une lame d'eau de 10 mm en 24 h.

L'étude d'impact définit dès lors une mesure permettant une infiltration limitée des eaux pluviales à la parcelle : mesure R5 « Principes de gestion des eaux pluviales à la parcelle ». Les principes de gestion des eaux pluviales retenus sont les suivants :

- pour les voiries et surfaces de parkings : les eaux pluviales de chaque lot sont collectées vers des bassins de phytoremédiation¹⁵, les eaux dépolluées sont ensuite acheminées gravitairement par des canalisations vers les bassins d'infiltration/rétention (dimensionnés pour une pluie d'occurrence cinquantennale en conformité avec le règlement du Sage de la Bièvre et permettant l'infiltration des pluies les plus courantes correspondant à une lame d'eau de 10 mm en 24 h).
- pour les toitures : les eaux pluviales sont acheminées par canalisation sur de courtes distances vers des noues non étanches, l'ensemble des noues convergeant vers les bassins d'infiltration/rétention des eaux de chacun lot (sans passer par les bassins de phytoremédiation).

Au-delà d'une lame d'eau de 10 mm, qui correspond aux eaux courantes, le système prévoit un rejet à débit régulé (1l/s/ha) vers le réseau d'eau pluviale privé de la plateforme de Paris-Orly géré par le groupe ADP, qui rejoint finalement l'Orge.

15 Dépollution via un système superficiel à ciel ouvert planté de plantes phytoépurations.

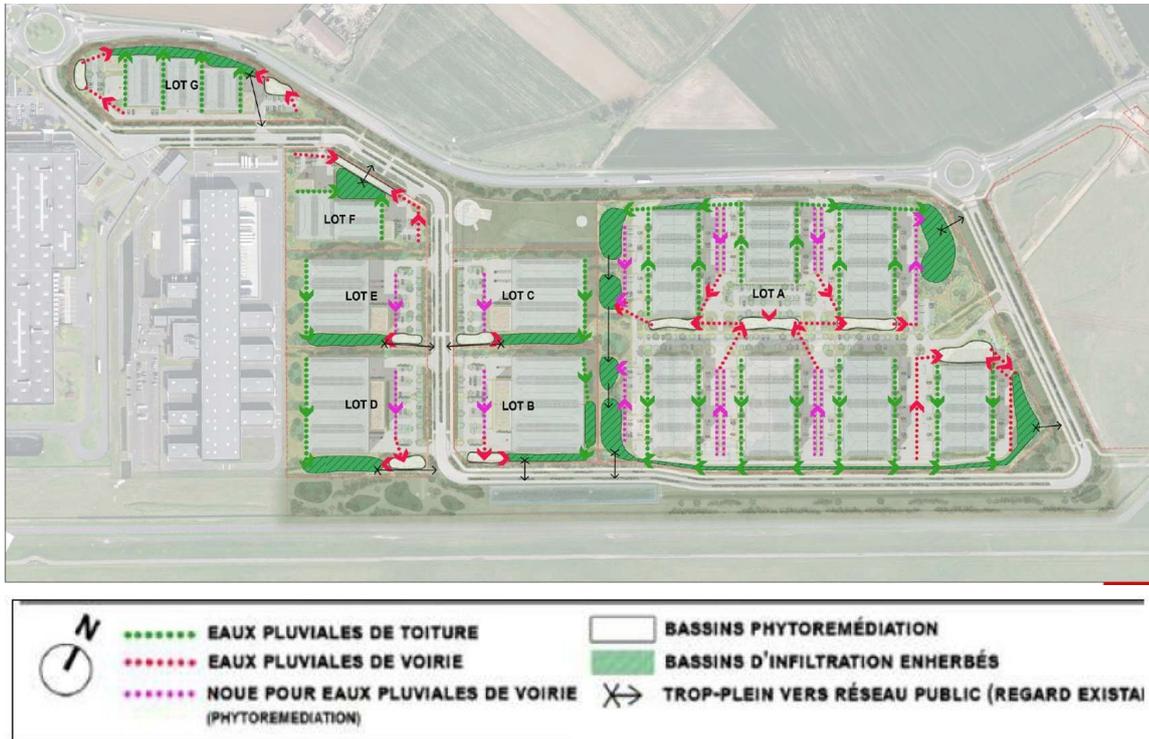


Figure 10: Schéma de gestion des eaux pluviales (source : p. 248 volet D2 - Impacts et mesures).

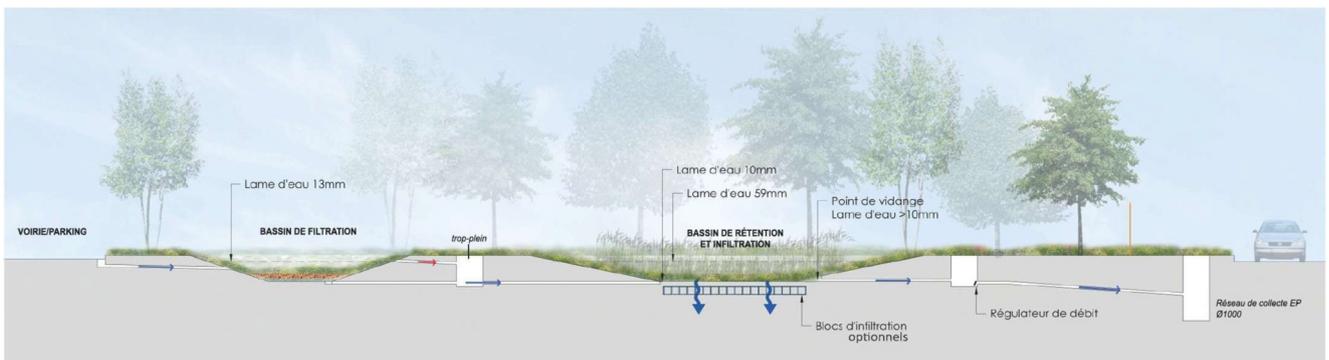


Figure 11: Coupe transversale illustrant la collecte et le traitement de l'eau pluviale (source : page 249 volet D2 - Impacts et mesures)

1.3.4 Le climat et les consommations énergétiques

■ Les îlots de chaleur urbains

L'étude d'impact identifie la problématique des îlots de chaleur urbains. Le site du projet se situe à proximité de zones bâties et de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly qui est caractérisée par un important réseau de voiries et de pistes. Ces facteurs (imperméabilisation, matériaux du bâti) favorisent les effets d'îlot de chaleur urbains. De plus, les hangars de Fedex et de La Poste, de couleur sombre, localisés à l'ouest de la parcelle, peuvent également contribuer au phénomène.

L'étude d'impact prévoit un certain nombre de mesures pour atténuer cet effet et améliorer le confort des usagers sur le site : aménagement paysager permettant de créer des îlots de fraîcheur (couverture végétale, végétalisation des toitures, parking permettant pour partie l'infiltration des eaux pluviales..), conception des bâtiments qui semble favoriser une bonne circulation du vent, matériaux et revêtements atténuant l'effet d'îlot de chaleur urbains (mesure R23 page 357 volet D2 - Impacts et mesures).

Le dossier ne donne pas pour autant d'indications sur les matériaux utilisés, leur albédo¹⁶ et donc leur influence sur le climat et les températures ressenties en été, en particulier lors des vagues de chaleur. Il n'indique que des intentions générales dont l'effet n'est pas quantifié, ce qui ne permet pas d'apprécier l'influence des mesures d'atténuation de l'effet d'îlot de chaleur urbain.

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser les mesures prévues en matière d'aménagement de voiries et de construction des bâtiments pour lutter contre l'effet d'îlots de chaleur urbains ;
- évaluer l'influence et l'efficacité des mesures d'atténuation de l'effet d'îlot de chaleur urbain sur les températures ressenties en été, en particulier lors des épisodes caniculaires.

■ **Le bilan carbone et la consommation d'énergie**

Dans un contexte de lutte contre le changement climatique, les exigences environnementales concernant l'empreinte carbone des projets participent de leur évaluation. L'étude d'impact présente un bilan carbone réalisé sur les différentes phases du projet (phase de construction, phase d'exploitation et fin de vie) et qui permet d'évaluer la pression exercée sur le climat à travers l'estimation du potentiel de réchauffement global (mesuré en tCO₂e¹⁷) mais ne procède pas à une évaluation suivant une approche de cycle de vie, pourtant requise dans le cadre de la réglementation RE 2020.

L'étude conclut que : « Les émissions de GES¹⁸ totales, du début de la phase construction (entre 2025 et 2034) à la fin de vie de l'installation après 40 ans d'exploitation, sont estimées à environ 208 000 tCO₂e. » (p. 380 volet D2 - Impacts et mesures). La phase de construction représente 47 % des émissions dont 73 % correspondent à la fourniture des matériaux. La phase d'exploitation contribue à 48 % des émissions dont 71 % des émissions seraient issus des déplacements induits. Ce bilan a permis de déterminer les leviers d'optimisation du projet. Les émissions dues aux déplacements sont ciblées et des mesures permettant de réduire les déplacements motorisés sont envisagées (voir partie 3.3 - Déplacements).

Cependant, les choix de conception du projet ne témoignent pas d'une volonté de diminuer l'énergie grise des matériaux utilisés, de favoriser le réemploi et de réduire la production de déchets, ni d'inscrire le fonctionnement du site dans une démarche de sobriété énergétique.

De même, l'Autorité environnementale note que les matériaux utilisés pour la conception des bâtiments ainsi que pour les voiries ne sont pas précisés dans l'étude d'impact. La comparaison de plusieurs scénarios auraient pu permettre de choisir la solution constructive la moins émettrice de gaz à effet de serre et la moins consommatrice d'énergie. Une actualisation de l'étude d'impact devra consolider et affiner le bilan carbone du projet.

(12) L'Autorité environnementale recommande de :

- mener une analyse comparative de plusieurs scénarios suivant une approche de cycle de vie afin d'identifier une solution constructive permettant de réduire autant que possible l'empreinte énergétique et carbone du projet ;
- actualiser l'étude d'impact une fois que le choix des matériaux de construction aura été fait en vue de consolider et d'affiner le bilan carbone pour améliorer le projet en conséquence,
- mettre en place une démarche intégrée de sobriété énergétique du projet, de sa conception (y compris les matériaux utilisés à son fonctionnement).

16 Valeur comprise entre 0 et 1 qui exprime le pouvoir réfléchissant d'un matériau. Plus l'albédo est bas, plus le matériau va absorber l'énergie solaire et avoir une température de surface élevée.

17 Exprimées en tonnes équivalent CO₂ : teqCO₂ ou tCO₂e, unité commune pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre.

18 Gaz à effet de serre

■ Le potentiel de développement de la production d'énergie à partir de ressources renouvelables

L'étude d'impact contient une évaluation du potentiel de production d'énergie à partir de ressources renouvelables conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement. L'étude constitue une première approche de faisabilité technique et de comparatif technico-économique et environnemental destinée à explorer les solutions énergétiques envisageables et proposer une stratégie.

Le projet prévoit une stratégie favorisant l'autoconsommation d'énergie produite sur site à partir de ressources renouvelables (EnR). Dans ce cadre, l'étude met en avant trois scénarios qui présentent un bon compromis entre un impact environnemental plus faible et un coût total modéré :

- solution bois/gaz par îlot et solaire thermique (notamment pour l'eau chaude sanitaire), pertinente en cas de présence d'ECS (eau chaude sanitaire) ;
- solution bois/gaz par îlot, pertinente en absence d'ECS ;
- solution de géothermie, nécessitant la réalisation d'études complémentaires.

Quel que soit le scénario choisi, le photovoltaïque constituerait selon l'Autorité environnementale une possibilité complémentaire. L'Autorité environnementale remarque que la pertinence des stratégies envisagées tend à diminuer significativement les futures consommations énergétiques nettes du projet, en mobilisant différents leviers. L'étude d'impact indique cependant que : « Dans tous les cas, le choix de la solution sera laissé au constructeur, l'analyse présentée dans ce document étant un outil d'aide à la décision » (page 4^{°5} volet D2 – Impacts et mesures) ce qui ne témoigne pas d'un engagement très ferme du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, la commune de Wissous accueille un important datacenter dont l'énergie fatale n'est à ce jour pas récupérée. Il conviendrait donc d'étudier la possibilité de récupérer cette énergie, actuellement perdue. Le site de production de cette énergie est distant de la zone en projet de 1,1 km.

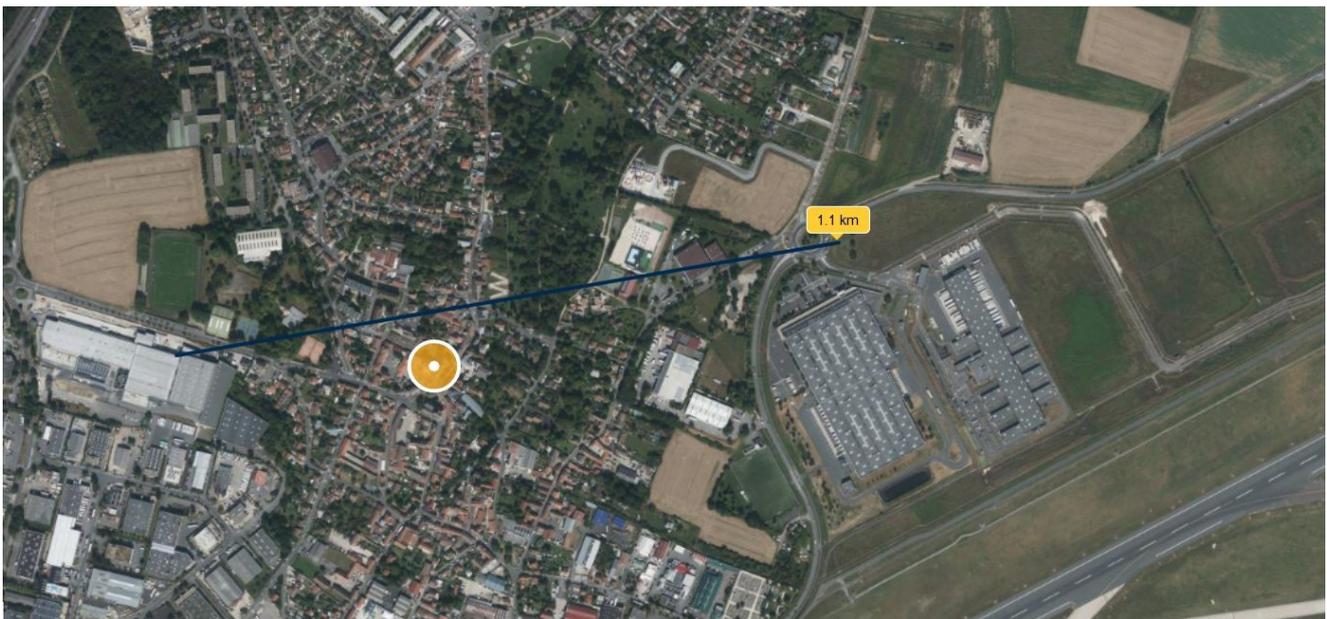


Figure 12: distance entre le datacenter de Wissous (en cours d'extension) et la zone du projet (source MRAe)

(13) L'Autorité environnementale recommande :

- de prévoir dans le cahier des charges des entreprises qui s'implantent l'obligation de prévoir une part significative de production énergétique à partir de ressources renouvelables ;
- d'examiner les conditions d'utilisation de la récupération de la chaleur fatale issue du datacenter présent sur la commune de Wissous.

1.3.5 L'intégration du projet dans son environnement (biodiversité et paysage)

■ Insertion paysagère

Le département de l'Essonne est constitué de sept grands ensembles paysagers et 36 unités paysagères. L'emprise du projet se trouve dans l'unité paysagère « Centre-Essonne », dans la sous-unité du « Plateau d'Orly » (page 76 volet D1 – Description du projet et état initial), dont les enjeux de valorisation s'appliquent au projet : valorisation de l'espace ouvert lié à l'aéroport et de la porte d'entrée du département et de la région (en vue aérienne). Il s'agit également, au nord du site, de l'entrée de ville nord-est de la commune de Wissous par la RD 167A, qui propose des points de vue dégagés vers la plateforme aéroportuaire identifiés dans le tome spécifique à Orly du guide des paysages de l'Essonne¹⁹ (page 78 volet D1 – Description du projet et état initial).

Le site est constitué d'un espace ouvert non bâti et non agricole, en friche, globalement plat. Il se trouve en continuité d'espaces agricoles céréaliers au nord, des pistes de l'aéroport de Paris-Orly au sud, d'une voie ferrée à l'est et d'importants bâtiments de hangars à l'ouest. La présentation de l'état initial de l'environnement est complétée par quelques photos des séquences paysagères. Les photos ne sont ni commentées, ni repérées sur un plan d'ensemble, ce qui ne facilite pas l'appréhension du site et de ses abords.

(14) L'Autorité environnementale recommande de compléter la présentation de l'état initial de l'environnement par le repérage des photographies du site sur un plan d'ensemble, afin de faciliter l'appréhension du site et de ses abords.

La construction de locaux d'activité d'une hauteur allant jusqu'à 13 mètres aura un impact sur les vues dans un large périmètre autour du projet. Plus généralement, l'aménagement de cette zone aura un impact sur les espaces ouverts de l'aéroport de Paris-Orly. L'étude d'impact considère que le projet « *améliore la qualité paysagère du site en retravaillant ses contours par des haies arborées en trois strates, ce qui a le mérite d'intégrer les futurs bâtiments dans un environnement plus végétalisé que ses alentours* » (p. 252 volet D2 – Impacts et mesures). Elle indique également que « *cette conception cherche enfin à améliorer la qualité de l'entrée de ville par la RD167A* ». Des perspectives d'intention sont présentées afin d'avoir un aperçu du parc aménagé et notamment de la conception végétale.

L'étude d'impact ne démontre toutefois pas l'insertion du projet dans un périmètre éloigné, ni la préservation des points de vue identifiés dans le guide pour la valorisation des paysages et du cadre de vie autour du pôle d'Orly (avec notamment des photomontages depuis la RD 167A au nord du site). Il ne démontre pas non plus comment les modalités envisagées (haie périphérique, noues et bassins plantés, bosquets en pas japonais) amélioreront la qualité de l'entrée de ville par la RD 167A.

(15) L'Autorité environnementale recommande de justifier la cohérence du projet avec les enjeux identifiés par le guide pour la valorisation des paysages et du cadre de vie autour du pôle d'Orly et au regard du paysage existant, en produisant des vues et perspectives rendant compte de son intégration dans un périmètre éloigné et depuis la RD 167A.

■ Biodiversité

Le site est actuellement constitué de formations herbacées. Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France identifie un corridor fonctionnel de prairies, friches et dépendances vertes traversant les pistes de la plateforme Paris-Orly d'est en ouest au sud du site d'étude. La présentation de l'état initial indique ainsi que « *la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly présente donc une certaine responsabilité en matière de milieux prairiaux et semi-ouverts* » (p. 95 volet D1 – Description du projet et état initial).

Des inventaires faune-flore-habitats naturels ont été réalisés en 2021, au cours des quatre saisons, au sein d'une aire d'étude correspondant au site du projet, complété par des parcelles situées à l'est du site et par une bande située au sud-ouest du site. Les méthodes d'inventaire sont décrites de façon succincte. Le dossier ne

¹⁹ « Guide pour la valorisation des paysages et du cadre de vie autour du pôle d'Orly ».

précise ni le nombre, ni la qualité des observateurs ayant contribué à ces inventaires. L'étude a permis d'inventorier sept habitats naturels (majoritairement des espaces herbacés), 30 espèces protégées (Oiseaux, insectes et chiroptères notamment) caractéristiques des milieux ouverts et semi-ouverts et trois espèces de plantes patrimoniales.

L'analyse des incidences du projet est nettement insuffisante. Elle ne se fonde sur aucun élément de démonstration et affirme parfois des effets positifs invraisemblables après mise en œuvre de mesures de réduction. Par exemple, le dossier indique un « *impact brut positif moyen* » sur les continuités écologiques en raison des « *éléments paysagers* » envisagés. Pourtant, l'artificialisation et l'exploitation d'un tel projet sur une zone herbacée située en continuité fonctionnelle de trames écologiques identifiées au SRCE ne saurait en aucun cas générer un impact positif. Les mesures de réductions proposées peuvent effectivement minimiser les incidences, mais pas les inverser. De même, le dossier indique que la mesure de « *pré-verdissement des corridors nord et est* » permettra le report des populations d'espèces protégées avant la phase travaux et qualifie en conséquence l'effet du projet comme positif grâce à cette mesure. Pourtant, les capacités de report ne sont nullement démontrées. Il est nécessaire, pour cela, de réaliser des états initiaux sur ces zones de report et d'évaluer la capacité de charge actuelle, ainsi que celle probable après réalisation des mesures pour appuyer l'hypothèse d'un éventuel report. Même dans ce cas, la destruction et la perturbation d'habitats d'espèces par le projet ne peut en aucun cas permettre de conclure à un effet positif du projet sur les habitats.

D'une manière générale, le dossier propose une série de mesures d'évitement et de réduction qui, bien que pertinentes, ne permettent pas de démontrer l'absence d'incidences résiduelles significatives. Au contraire, la réalisation de travaux et l'exploitation d'un tel projet sur des milieux naturels fonctionnels abritant de surcroît un cortège d'espèces des milieux ouverts, dont certaines sont protégées, a très probablement des incidences notables malgré ces mesures. En conséquence, il est nécessaire de proposer des mesures pour compenser ces incidences.

De même, ces mesures ne démontrent pas que le risque d'incidence sur les espèces protégées est nul. L'Autorité environnementale rappelle que tout comportement interdit par la réglementation relative à la protection des espèces ne peut intervenir que sous couvert d'une dérogation à cette interdiction. Dès lors qu'il existe un risque de mortalité caractérisé d'individus d'espèces protégées, le projet ne peut être autorisé que sous condition de dépôt et d'obtention d'une demande de dérogation.

(16) L'Autorité environnementale recommande :

- d'analyser rigoureusement les incidences du projet sur la biodiversité, en s'appuyant sur des données précises permettant de renforcer les hypothèses de réduction ;
- de proposer des mesures compensatoires en conséquence ;
- de démontrer qu'il n'y a aucun risque caractérisé de destruction d'espèces protégées, ou de déposer une demande de dérogation à cette protection.

1.4 Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au IV de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 26 juillet 2023

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,
Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.**

ANNEXE

1.5 Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de préciser les modalités de suivi de manière à permettre d'apprécier les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine et de mettre en place en cas d'écart, des mesures correctives.....10
- (2) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une justification du choix du site de projet au regard de ses incidences sur l'environnement et la santé humaine comme prescrit par le code de l'environnement et de justifier la réalisation du projet du parc des Aveniraines au regard des thématiques liés à la sobriété énergétique et au climat, dans un contexte de changement climatique.....11
- (3) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact, une fois la programmation du projet connue, pour évaluer les pollutions, risques ou nuisances susceptibles d'être générés par les activités accueillies.....12
- (4) L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte les niveaux de bruit prévisibles générés par les futures activités du site dans la modélisation de l'ambiance sonore projetée et de réaliser des mesures in situ de ces bruits pour confirmer ou ajuster les résultats de la modélisation, expliquer la différence entre l'ambiance sonore décrite dans l'étude d'impact et les valeurs affichées par Bruitparif pour la même zone.14
- (5) L'Autorité environnementale recommande : - d'intégrer à la modélisation de l'environnement acoustique du site les émergences sonores liées au trafic aérien, en présentant notamment des indicateurs acoustiques événementiels (au moins LA_{max}) et de définir des mesures pour limiter les nuisances engendrées ; - de présenter les niveaux sonores modélisés au regard des valeurs cibles publiées en 2018 par l'Organisation mondiale de la santé pour éclairer le public sur l'impact sanitaire des niveaux de bruit attendus ; - de définir des mesures autres que l'isolation des façades pour les bâtiments exposés aux nuisances sonores en tenant compte de l'exposition fenêtres ouvertes.....14
- (6) L'Autorité environnementale recommande d'élargir l'aire d'étude afin de prendre en compte l'impact de la pollution atmosphérique générée par le projet sur l'ensemble du voisinage, notamment sur les habitations situées le long du boulevard de l'Europe et de procéder à de nouvelles mesures, hors vacances scolaires et période de restrictions sanitaires.....16
- (7) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures pour réduire l'exposition à une qualité de l'air polluée pour les occupants du futur site, notamment les salariés présents quotidiennement sur le site.....16
- (8) L'Autorité environnementale recommande de présenter un scénario de référence afin de mettre en évidence le surcroît de trafic lié au projet aux horizons 2030 et 2035 et cohérent avec le nombre d'emplois présents au sein du parc et le nombre de places de stationnement prévues.....17

- (9) L'Autorité environnementale recommande de justifier la capacité des mesures visant le report modal à atteindre l'objectif fixé et à mettre en place un suivi de leur efficacité.....18
- (10) L'Autorité environnementale recommande de : - revoir à la baisse le nombre de places de stationnement automobile et à la hausse celui du stationnement vélos, pour le rapprocher du plancher exigé par les plans locaux d'urbanisme au regard des objectifs de report modal affichés par le maître d'ouvrage ; - augmenter significativement le nombre de places de stationnement pour les vélos afin de favoriser ce mode de déplacement et au minimum de mettre le projet en conformité avec la réglementation ; - réduire la surface de stationnement automobile imperméabilisée.....19
- (11) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser les mesures prévues en matière d'aménagement de voiries et de construction des bâtiments pour lutter contre l'effet d'îlots de chaleur urbains ; - évaluer l'influence et l'efficacité des mesures d'atténuation de l'effet d'îlot de chaleur urbain sur les températures ressenties en été, en particulier lors des épisodes caniculaires.....21
- (12) L'Autorité environnementale recommande de : - mener une analyse comparative de plusieurs scénarios suivant une approche de cycle de vie afin d'identifier une solution constructive permettant de réduire autant que possible l'empreinte énergétique et carbone du projet ; - actualiser l'étude d'impact une fois que le choix des matériaux de construction aura été fait en vue de consolider et d'affiner le bilan carbone pour améliorer le projet en conséquence, - mettre en place une démarche intégrée de sobriété énergétique du projet, de sa conception (y compris les matériaux utilisés à son fonctionnement).....21
- (13) L'Autorité environnementale recommande : - de prévoir dans le cahier des charges des entreprises qui s'implantent l'obligation de prévoir une part significative de production énergétique à partir de ressources renouvelables ; - d'examiner les conditions d'utilisation de la récupération de la chaleur fatale issue du datacenter présent sur la commune de Wissous.....22
- (14) L'Autorité environnementale recommande de compléter la présentation de l'état initial de l'environnement par le repérage des photographies du site sur un plan d'ensemble, afin de faciliter l'appréhension du site et de ses abords.....23
- (15) L'Autorité environnementale recommande de justifier la cohérence du projet avec les enjeux identifiés par le guide pour la valorisation des paysages et du cadre de vie autour du pôle d'Orly et au regard du paysage existant, en produisant des vues et perspectives rendant compte de son intégration dans un périmètre éloigné et depuis la RD 167A.....23
- (16) L'Autorité environnementale recommande : - d'analyser rigoureusement les incidences du projet sur la biodiversité, en s'appuyant sur des données précises permettant de renforcer les hypothèses de réduction ; - de proposer des mesures compensatoires en conséquence ; - de démontrer qu'il n'y a aucun risque caractérisé de destruction d'espèces protégées, ou de déposer une demande de dérogation à cette protection.....24