



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale de l'Environnement
d'Ile-de-France
Bassin Seine-Normandie

Le 26 JAN 2010

Évaluation environnementale des projets

N° 1010/1401/DI/REN/BSN

Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement des dessertes et voiries de Cœur d'Orly

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet, porté par la société Aéroports de Paris, pour l'aménagement des dessertes et voiries de Cœur d'Orly. Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact du fait du montant de son financement.

Les opérations du dossier représentent la première phase d'un programme de développement plus large du secteur aéroportuaire d'Orly. En effet, le projet global vise à constituer un site performant d'échanges, d'affaires et de centre économique. Ce projet en densifiant les zones déjà urbanisées tend à réduire la consommation d'espaces agricoles ou naturelles en dehors de l'agglomération parisienne et permettra notamment d'améliorer la desserte du site, de fluidifier les trafics routiers.

Si le dossier présenté est clair et aborde bien l'ensemble des thématiques, certains thèmes ne sont pas étudiés de manière approfondie, notamment les trafics induits, les nuisances sonores, l'assainissement et la biodiversité. S'agissant plus globalement du volet eau, le dossier présente des insuffisances, cette partie aurait du être développée à la hauteur de la réglementation en vigueur.

Enfin, l'autorité environnementale rappelle que des annonces d'intégration forte en matière d'environnement doivent conduire le pétitionnaire à mettre en œuvre des mesures concrètes, suffisantes et adaptées en vue de remplir ses objectifs.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale de l'environnement d'Ile-de-France.



AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation :

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 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. Dans ce sens, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

La saisine pour ce projet est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. L'autorité environnementale est le préfet de région.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 85/337/CEE.

A la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont l'autorité tient compte pour prendre sa décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte du projet

La société Aéroports de Paris souhaite développer sur la plate-forme aéroportuaire d'Orly un nouveau quartier d'affaires dit « Cœur d'Orly ». Le projet final comprend l'implantation de bureaux, d'hôtels, d'un pôle de commerces, de services et de loisirs et d'un centre de congrès.

La première phase du projet global vise l'aménagement du secteur du « rectangle », pôle tertiaire localisé sur une emprise de 13.5 ha et les voies d'accès.

Par ailleurs, le pétitionnaire indique que ce projet fera l'objet par la suite d'un dépôt d'un dossier de demande de régularisation au titre de la législation de l'eau. Néanmoins, il aurait été nécessaire que l'étude d'impact présentée ici comprenne à ce stade l'ensemble des éléments d'étude.

Le dossier indique bien qu'en application des dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement relatif aux études d'impact, lorsque la réalisation du programme de projets est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Cette rubrique est présentée dans l'étude d'impact à la page 141 et suivantes.

2. Les enjeux environnementaux

Le pétitionnaire distingue pour la réalisation de son étude d'impact deux périmètres. Pour les composantes de proximité, le périmètre d'étude correspond au projet d'implantation de la zone tertiaire "le rectangle" élargie de 250 mètres.

En ce qui concerne les composantes plus générales, le pétitionnaire se réfère à une zone plus large, notamment pour la description du contexte socio-économique du secteur.

Le dossier présente un état initial du secteur de bonne qualité. L'ensemble des thématiques environnementales sont présentées.

Concernant les aspects paysagers, la présence de photographies du site permet de bien appréhender le site d'implantation.

S'agissant de la nature, il est admis que l'artificialisation de la plate-forme aéroportuaire conduit à une quasi-absence d'enjeux pour la biodiversité. L'autorité environnementale souhaite toutefois relativiser cette approche. En effet, ces sites isolés peuvent être intéressants pour certaines espèces, comme par exemple les oiseaux ou les orthoptères. Il aurait été intéressant que le dossier apporte des éléments supplémentaires sur l'état actuel.

S'agissant du bruit, l'état initial indique bien qu'un des enjeux importants de ce projet sera la gestion des nuisances sonores sur les nouvelles zones bâties.

Le secteur du projet est concerné par un risque « retrait –gonflement » des terrains du fait de la présence de glaises vertes dans les sols. Ces possibles mouvements de terrain sont confirmés par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM). Cependant, il apparaît qu'en réalité le site est concerné par un aléa faible, et non moyen comme il est indiqué dans le dossier.

De plus, il aurait été souhaitable que le dossier rappelle qu'un Plan de Prévention des Risques (PPR) Mouvement de terrain a été prescrit sur le secteur. Ce document en cours d'élaboration, fixera à terme des périmètres réglementaires sur lesquels des prescriptions devront être respectées.

Le projet prévoit également l'accueil d'établissements recevant du public (ERP), l'autorité environnementale rappelle que leurs constructions devront faire l'objet d'un examen précis en vue d'assurer leur compatibilité avec les canalisations de transport d'hydrocarbures exploitées à proximité du site d'implantation du quartier d'affaires.

Enfin, l'autorité environnementale souligne le fait que l'état initial du dossier comporte une synthèse des contraintes environnementales. Cet élément permet d'afficher de manière claire les enjeux sur lesquels une attention particulière devra être portée.

3. Les raisons pour lesquelles le maître d'ouvrage a retenu le projet

Le projet de redynamisation de l'aéroport d'Orly et de ses infrastructures associées s'inscrit dans un programme plus large de développement de l'agglomération parisienne. Ce projet de développement d'activités sur la zone aéroportuaire vient ainsi conforter la mise en place des autres projets en cours, comme la présence de pôles de compétitivités à proximité, l'arrivée d'une gare TGV à Orly, le tramway Villejuif - Juvisy ou le système de transport rapide issu du Grand Paris.

Pour l'accompagner dans son développement, la société Aéroports de Paris a lancé en 2006 une consultation d'urbanistes afin de rendre le site cohérent et innovant. À ce titre, il aurait été intéressant que le dossier présente les différentes variantes étudiées, ainsi que l'analyse multicritère qui a conduit le pétitionnaire à retenir le projet présenté.

Par ailleurs, il est dommage que les légendes des plans présentés aux pages 90 et suivantes soient illisibles ou absentes. Il serait pertinent qu'elles soient corrigées dans le dossier soumis à enquête publique.

La compatibilité du projet avec les documents de planification supérieurs a bien été étudiée.

S'agissant du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France en vigueur et celui en cours d'élaboration, ce travail est présenté dans le dossier aux pages 60 et suivantes. Les deux documents présentent le secteur d'Orly comme un carrefour d'échanges, un centre d'affaires et un pôle économique à développer, ce qui est cohérent avec les objectifs annoncés en introduction du dossier.

Concernant la compatibilité du projet avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine Normandie, certaines dispositions du document auraient pu être mieux abordées, notamment les dispositions suivantes : la n°7 sur la réduction des volumes collectés et déversés sans traitement par temps de pluie, la n°8 sur les mesures alternatives de gestion à la parcelle et le recyclage des eaux pluviales et enfin la n°145 sur la maîtrise de l'imperméabilisation et des débits de fuite.

4. Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Le dossier présente successivement les impacts selon chacune des thématiques environnementales (milieu physique, eaux superficielles, ...) et distingue les impacts en phase chantier, des impacts en phase d'exploitation.

Afin de faciliter la lecture du dossier, il aurait été préférable que les mesures de réduction des impacts soient associées aux effets qu'elles corrigent.

Cependant, cette observation est diminuée du fait de la présence très appréciée d'une synthèse en fin de chapitre des impacts et des mesures associées. Cette démarche doit être encouragée.

4.1 Appréciation des impacts de l'ensemble du programme

En application des dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement, le dossier comporte une analyse des impacts du programme global d'aménagement. Si le dossier aborde bien les différents enjeux environnementaux, il est regrettable que cette rubrique ne contienne pas, sur certaines thématiques de véritables études approfondies des impacts du projet global. En particulier, il aurait été pertinent que des éléments supplémentaires soient présentés concernant la gestion des eaux de l'ensemble du futur site mais également sur les trafics induits et les nuisances sonores qui en découleront.

Cette approche globale doit pouvoir conduire le pétitionnaire à retenir le programme d'opérations le plus respectueux du cadre de vie et de l'environnement.

Par ailleurs, le dossier mentionne la présence de deux installations classées pour la protection de l'environnement sur le secteur étudié. Toutefois, les dispositions retenues pour les rendre compatibles avec le projet « Cœur d'Orly » ne sont pas présentées.

4.2 En phase chantier

Le secteur d'implantation du projet, situé au sein des infrastructures aéroportuaires d'Orly ne représente pas d'enjeu fort pendant la phase travaux.

Les mesures proposées par le maître d'ouvrage concernent principalement les modalités qui seront mises en œuvre sur les chantiers. Il s'agit par exemple de l'arrosage des sols en période de forte sécheresse afin de limiter l'envol des poussières, la mise en place de dispositifs d'assainissement pour les eaux de chantier. Il est dès lors attendu du pétitionnaire que ces mesures soient mises en œuvres.

Par ailleurs, le dossier indique que les opérations de chantiers pourront avoir des effets sur les trafics routiers du secteur. Il aurait été pertinent que des éléments de compléments soient apportés, notamment les prévisions du nombre de camions attendus et des impacts possibles d'un ralentissement fort sur les voiries d'accès.

4.3 En phase d'exploitation

S'agissant des nuisances sonores, le dossier indique que l'augmentation du bruit sera due à la hausse prévue du trafic routier sur le secteur d'Orly mais que ces nuisances n'auront pas d'impact du fait de l'absence de population sur le secteur.

Cette approche semble non cohérente avec la volonté initiale du pétitionnaire de réaliser un projet aboutissant à un « véritable lieu de vie et de sociabilité dans un cadre de qualité répondant aux impératifs de développement durable » (Page 141).

L'autorité environnementale considère que ces objectifs ne peuvent être avancés sans des études approfondies sur l'ensemble des thématiques et des mesures d'accompagnement suffisantes et adaptées.

Il apparaît donc comme important que des éléments complémentaires puissent être présentés dans la suite de l'instruction afin de s'assurer de la pertinence des objectifs annoncés.

L'augmentation des trafics routiers conduira à une légère augmentation de la pollution de l'air. Afin de réduire cet effet, le dossier présente comme mesure, la plantation d'arbres feuillus afin de retenir les matières en suspension. Cette proposition ne peut pas être retenue sans élément de justification. À ce niveau de connaissance, l'autorité environnementale considère qu'en l'état du dossier, elle ne peut pas être acceptée comme mesure certaine de réduction des impacts.

En ce qui concerne les eaux pluviales, les éléments de l'étude d'impact indiquent que le projet « Cœur d'Orly » est déjà sur une surface imperméabilisée dont les eaux sont collectées vers un bassin, pour être tamponnées, traitées et rejetées dans l'Orge, conformément à l'arrêté interpréfectoral du 30 juillet 2001.

Il aurait toutefois été pertinent de rappeler dans ce dossier le dimensionnement de ces ouvrages, afin de vérifier leurs adéquations avec les objectifs de régulation quantitative (débits de fuite) et des objectifs d'abattement des pollutions.

De plus, la description des différentes surfaces du projet sur lesquelles l'eau ruisselle aurait permis d'envisager une gestion différenciée.

Par ailleurs, il n'est pas fait mention des modalités d'entretien des surfaces qui peuvent comprendre l'utilisation de déverglaçants et de pesticides, du système de régulation des eaux pluviales, ni des modalités de surveillance environnementale.

Il est précisé que les bassins seraient équipés de séparateurs d'hydrocarbures avec débourbeurs/déshuileurs. Ces dispositifs sont principalement conçus pour épurer des flux continus et des eaux fortement chargées en hydrocarbures libres. Or, les pluies sont des phénomènes intermittents qui ne peuvent donc pas être efficacement pris en charge par ces systèmes. En outre, il apparaît que les concentrations « classiques » des eaux pluviales en hydrocarbures libres sont très inférieures aux objectifs de traitement exprimés en concentration de ces ouvrages. Il semble que ces ouvrages ne soient pas les plus adaptés pour le traitement de la pollution chronique des eaux pluviales.

S'agissant des eaux usées, la mise en exploitation de la première tranche conduira à une augmentation des rejets. Ces effluents, de nature domestique, sont envoyés vers les collecteurs d'eaux usées existants, via la station d'épuration de Valenton, les gestionnaires des réseaux étant le SIVOA et la SIAAP. Il est fait mention dans le dossier de la saturation de la zone d'Athis-Mons pour recevoir de nouveaux apports. Il aurait été souhaitable pour avoir un véritable projet écologique que ce dysfonctionnement soit réglé par les gestionnaires des réseaux avant l'implantation de ce projet.

5. Résumé Non Technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le document présenté est clair et de bonne qualité.

On peut toutefois regretter que la rubrique présentant les impacts du projet et les mesures d'accompagnement associées soit si succincte. En effet, le résumé non technique ne reprend pas les effets étudiés. Il aurait été tout à fait pertinent d'insérer le tableau de synthèse du dossier d'étude d'impact. De plus, l'ajout de cartes de l'état initial et du projet aurait été un plus pour ne pas se référer au dossier complet.

6. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de Région et de la Direction Régionale de l'Environnement d'Ile-de-France. Celui-ci doit être joint au dossier mis à l'enquête publique.

**Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
Préfet de Paris**

Daniel CANEPA