



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
sur le projet de refonte des accès terrestres et de
développement immobilier du secteur Vendavel
à l'aéroport de Paris - Orly sur les communes
d'Orly (94), Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Wissous (91)

N° 007573/GUNENV
du 17/12/2025



Composantes des projets de refonte des accès terrestres et de développement immobilier du secteur Vendavel sur le foncier de l'aéroport de Paris – Orly (EI, p.17)

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de refonte des accès terrestres et de développement immobilier du secteur Vendavel sur l'aéroport de Paris – Orly, porté par Aéroport de Paris. Il analyse notamment la qualité de son étude d'impact. Il est émis dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale.

Le projet s'articule autour de deux volets. Le premier concerne la refonte des accès terrestres, avec la mise en place de deux lignes de transports collectifs routiers desservant deux nouvelles zones d'échange modal situées en périphérie du cœur de plateforme, au nord et au sud. Cet aménagement vise à décongestionner les accès aux terminaux, à mieux répartir les flux de véhicules et à libérer des emprises pour le passage des nouveaux modes de transport. Ce volet inclut également le déplacement du parc d'activités « Juliette » et la reconstruction d'un nouveau parc d'activités dénommé « Juliette II ». Le second volet porte sur la diversification immobilière, avec la création d'un nouveau parc d'activités sur le secteur Vendavel, nommé « Vendavel III ».

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent :

- la consommation d'espaces et l'artificialisation des sols ;
- les mobilités et les nuisances associées ;
- la biodiversité et les milieux naturels.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment de clarifier la place de chaque opération au sein du projet global d'aménagement de la plateforme Orly 2035 et de clarifier les critères de choix des solutions retenues, de consolider les analyses relatives au trafic routier, au bruit, à la qualité de l'air et à l'artificialisation des sols en considérant les effets cumulés des opérations, et de renforcer la précision, la localisation et l'opérationnalité des mesures « éviter-réduire-compenser », en particulier sur le secteur Vendavel III.

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, celle des sigles utilisés précède l'avis détaillé. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	11
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	11
2. L'évaluation environnementale.....	11
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	12
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	13
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	14
3.1. Consommation d'espaces et artificialisation des sols.....	14
3.2. Mobilités et nuisances associées.....	15
3.3. Biodiversité et milieux naturels.....	19
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	20
ANNEXE.....	21
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	22

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'environnement¹ 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 environnementale² 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, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par le préfet de l'Essonne pour rendre un avis sur le projet de refonte des accès terrestres et de développement immobilier sur l'aéroport de Paris – Orly, porté par Aéroport de Paris, situé sur les communes d'Orly, d'Athis-Mons (Val-de-Marne), Paray-Vieille-Poste et Wissous (Essonne) et sur son étude d'impact datée d'octobre 2025.

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 39°b) du tableau annexé à cet article).

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 21 octobre 2025. 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 préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés et ont apporté leur contribution respectivement le 25 novembre 2025 et le 28 novembre 2025.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 17 décembre 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de refonte des accès terrestres et de développement immobilier sur l'aéroport de Paris – Orly.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Jacques REGAD et Tony RENUCCI, coordonnateurs, 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.

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.

- 1 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).
- 2 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement)

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

dB(A)	Décibel pondéré As
EI	Étude d'impact
ERC	Mesures éviter-réduire-compenser
Lden	Niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.
OMS	Organisation mondiale de la santé
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PLU	Plan local d'urbanisme
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PM10	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 10 micromètres
PM2,5	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
Sage	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRCAE	Schéma régional climat air énergie
ZEN	Zéro émission nette

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

La plateforme aéroportuaire de Paris – Orly, localisée sur sept communes des départements de l'Essonne et du Val-d'Oise, accueille aujourd'hui plus de 32 millions de passagers par an (32,4 millions en 2023) et anticipe une fréquentation supérieure à 38 millions de passagers à l'horizon 2030 (EI, p. 341). Parmi les sources d'émissions identifiées, les accès terrestres constituent un enjeu majeur : en 2023, 72 % des passagers accédaient à l'aéroport en voiture individuelle, tandis que la part modale de la voiture des employés atteignait 90 % (EI, p. 62). D'après les éléments du dossier d'étude d'impact, le trafic routier représentait en 2022 plus de 40 % des émissions au sol de la plateforme (note descriptive, p. 5-8).

L'aéroport de Paris – Orly dispose actuellement d'environ 18 000 places de stationnement et de trois déposes-minutes. La plateforme est desservie par la ligne 14 du métro, le tramway T7, l'Orlyval, treize lignes de bus, et bénéficie de la proximité de la gare TGV de Massy. L'accès à la plateforme sera renforcé par les transports collectifs d'ici 2030, avec la mise en service de la ligne 18 du Grand Paris Express prévue en 2027, la création d'une gare routière au contact des terminaux, le déploiement d'un bus à haut niveau de service entre Thiais et Orly, ainsi que l'ouverture de nouvelles lignes de cars express (note descriptive, p. 8). Ces évolutions doivent permettre de structurer Paris – Orly en un pôle multimodal majeur et d'accompagner l'augmentation du nombre de voyageurs et de salariés attendue à l'horizon 2030.

C'est dans ce contexte que le maître d'ouvrage prévoit d'éloigner du cœur de l'aéroport plusieurs fonctions routières, notamment le stationnement et les déposes-minutes, afin de décongestionner les accès aux terminaux, de favoriser l'usage des transports collectifs et de contribuer à la réduction des émissions. Ces objectifs s'inscrivent dans le programme de réduction des émissions au sol porté par l'exploitant aéroportuaire, dans le cadre de l'ambition « Zéro émission nette (ZEN) au sol 2030 ».

Les projets, objets du présent avis, se structurent autour de deux volets distincts : la refonte des accès terrestres et l'amélioration des mobilités internes ainsi que le développement immobilier du secteur Vendavel.

■ La refonte des accès terrestres et l'amélioration des mobilités internes

Ce premier volet vise à réorganiser les conditions d'accès à la plateforme, à développer de nouvelles offres de transport interne et à préparer l'implantation ultérieure d'un transport guidé. Il constitue la première étape d'une vision plus globale de réaménagement des accès. Ce premier volet est réparti en cinq phases :

Création d'une zone d'échange modal sud (EI, p.22-23)

La zone d'échange prévue à Athis-Mons comprendra :

- un espace de desserte pour la ligne sud (quais et zone de remisage) ;
- un parking d'environ 800 places dont 39 équipées de bornes électriques de recharge, réalisé en revêtement perméable et doté d'ombrières photovoltaïques.

La création de ce pôle nécessite la démolition de 14 bâtiments et le déplacement de deux postes haute tension. La mise en service est annoncée pour 2029-2030.

Mise en place de deux lignes de transport collectif routier internes (EI, p.18-21)

Il consiste en la mise en œuvre de deux lignes de bus internes devant assurer la connexion entre les terminaux, la gare multimodale et des zones de stationnement déportées :

- ligne sud : elle reliera le nouveau parking situé à Athis-Mons au sud de la plateforme aux halls 1-2-3-4, à la zone piste et au tramway T7. Environ 70 % du tracé empruntera des voies réservées. La distance totale est de 8,8 km, pour une fréquentation cible estimée à 400 personnes par heure et par sens ;

- ligne nord provisoire : elle reliera un dépose-minute provisoire implanté sur le parking Peco aux halls 1-2-3-4 et à la zone Cœur d'Orly. Conçue comme une solution transitoire en préfiguration du futur transport guidé, elle présente une longueur de 3,6 km et une fréquentation cible d'environ 1 600 personnes par heure et par sens.

Les travaux correspondant à ces deux lignes sont programmés entre 2028 et 2030.

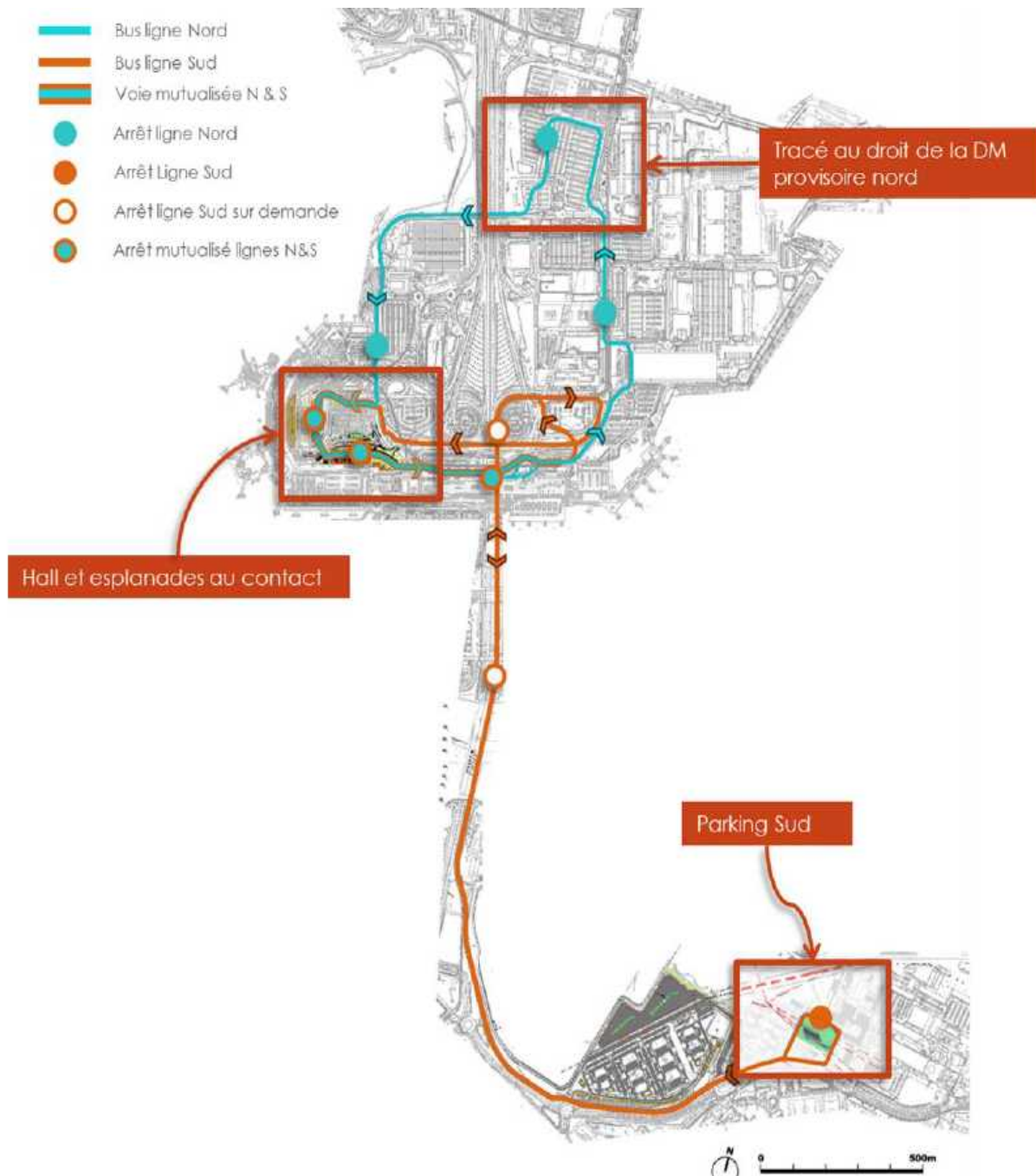


Illustration 1: localisation des tracés et arrêts de bus des lignes nord (en bleu) et sud (en orange), ainsi que du nouveau pôle d'échange modal sud (« parking sud ») (EI, p.18)

Zone d'échange modal nord (EI, p.23)

Elle consiste au déplacement d'une partie des déposes-minutes vers le parking Péco, entraînant ainsi :

- la création de 90 places de déposes-minutes ;
- l'aménagement de deux giratoires ;
- une réduction des capacités actuelles du parking et des surfaces utilisées par un loueur de véhicules.



Illustration 2: réaménagement d'une partie du parking Péco (en rose) en dépose-minute (en orange, à l'ouest) (EI, p.23)

Création d'un échangeur routier à Paray-Vieille-Poste (EI, p.23-26)

Un nouvel échangeur sera implanté au-dessus de la RD7 afin d'assurer la connexion des zones nord et sud avec les axes structurants (A106, RN7/RD7). La mise en œuvre de cette infrastructure a pour objectif de garantir la fluidité des accès, en particulier après le déplacement des déposes-minutes. Ce dispositif impliquera également la création d'un nouveau giratoire à l'ouest de l'échangeur.

Les travaux doivent débuter en 2027 pour une mise en service fin 2030.



Illustration 3: schéma de principe du projet « échangeur nord » (EI, p.25)

Reconstruction du parc d'activités Juliette II (El. p.26-30)

Le parc d'activités existant, situé dans l'emprise du futur pôle d'accueil nord, sera relocalisé sur une friche voisine. Le nouveau parc comprendra environ 19 000 m² de bâtiments d'activités, un parking silo de 268 places, près de 22 000 m² de surfaces imperméabilisées et 8 200 m² de panneaux photovoltaïques. La mise en service est prévue en 2031.



**Illustration 4: plan de situation et identification du déplacement du parc d'activité et installation sur la parcelle
« Juliette 2 » (EI, p.27)**

■ Développement immobilier nommé « Vendavel III »

Le second volet consiste à développer un bâtiment d'activités sur le secteur Vendavel, localisé sur la commune de Wissous (El, p.30-32) avec pour effet l'imperméabilisation d'environ 1,5 hectares pour la réalisation :

- d'un bâtiment d'une surface de plancher de 8 700 m² sur une emprise au sol de 7 000 m² ;
- d'un parking silo en R+1 ou R+2 d'une centaine de places et d'un parking extérieur pour un total de 179 places de stationnement (maximum) pour véhicules légers ;
- de 13 places de stationnement poids lourds ;
- d'environ 4 200 m² d'espaces verts et 2 800 m² de toitures végétalisées ;
- 900 m² de panneaux photovoltaïques.

La mise en service est envisagée pour 2028.



Illustration 5: plan de situation et identification du déplacement du parc d'activité et installation sur la parcelle « Juliette 2 » (El. p.23)

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

Le projet s'inscrit dans la démarche de concertation publique volontaire menée dans le cadre du plan directeur de la plateforme « Paris Orly 2035 », au sein duquel les orientations générales de l'aéroport et plusieurs opérations structurantes dont celles traitées dans l'étude d'impact (axes 1 et 4) ont été présentées. Cette concertation s'est déroulée du 26 février au 26 mai 2024 sur un périmètre élargi de 104 communes et collectivités réparties sur quatre départements (EI, 13). Les modalités de participation prévues comprenaient deux réunions publiques, sept ateliers thématiques et douze points participatifs. Plusieurs outils d'expression ont été mis à disposition du public : un site internet dédié, des registres papier accessibles dans chacune des 104 mairies, un cahier d'acteurs dématérialisé destiné aux professionnels, ainsi que des prospectus déposés dans les boîtes aux lettres.

Selon l'étude d'impact (p.14), cette concertation a permis de confirmer les quatre axes structurants du plan directeur : favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès, développer les énergies bas carbone et préserver la biodiversité, améliorer la qualité de service de l'aéroport et le développement immobilier tourné vers les territoires. Le présent projet constitue la première étape opérationnelle des travaux d'aménagement envisagés à l'horizon 2030-2035 dans le cadre de ces orientations.

L'Autorité environnementale relève toutefois que le dossier ne comporte pas le bilan de cette concertation volontaire. Aucune information n'est fournie sur les interrogations, attentes ou préoccupations exprimées par les participants concernant les composantes du projet faisant l'objet de la présente étude d'impact, ni sur les éventuelles évolutions apportées par le maître d'ouvrage sur le projet pour répondre aux remarques émises.

(1) L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier d'étude d'impact avec le bilan de la concertation volontaire conduite dans le cadre du projet « Paris Orly 2035 », de préciser les attentes et préoccupations principales du public en lien avec les composantes du projet et de préciser la manière dont ces contributions ont été prises en compte ou conduites à faire évoluer celui-ci.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- la consommation d'espaces et artificialisation des sols ;
- les mobilités et les nuisances associées ;
- la biodiversité et les milieux naturels.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale comprend un dossier Loi sur l'eau, l'étude d'impact environnementale, un résumé non technique présenté dans un document séparé, ainsi qu'une note descriptive présentant l'ensemble des projets auxquels se rapporte l'évaluation environnementale. Les annexes, groupées dans un document distinct, gagneraient toutefois en clarté si elles étaient présentées dans des documents thématiques dédiés (biodiversité, eau, qualité de l'air, etc.), ou a minima assorties d'un sommaire détaillé assurant le bon référencement des pages.

Concernant la description des différentes composantes du projet, l'Autorité environnementale relève que la lisibilité de l'ensemble des projets gagnerait à être renforcée par un schéma ou un chapitre dédié explicitant clairement les interactions fonctionnelles et temporelles entre les différents volets (mobilités internes, échangeur routier, Juliette II, Vendavel III). Les liens entre les opérations, leurs dépendances éventuelles, et les pré-

requis nécessaires à leur mise en œuvre ne sont pas détaillés. À titre d'exemple, le secteur Vendavel III semble fonctionnellement indépendant, tandis que Juliette II conditionne la libération d'emprises pour le futur pôle d'accueil nord.

La description entretient par ailleurs une ambiguïté sur le périmètre du « projet global ». Plusieurs éléments suggèrent que les opérations présentées constituent des phases intermédiaires d'un schéma d'aménagement plus large à horizon 2035. La finalité précise du projet global, ainsi que la manière dont les étapes intermédiaires, notamment la navette provisoire nord, s'inscrivent dans cette trajectoire ne sont pas décrites. La mise en place d'un système provisoire, nécessitant des travaux conséquents (réhabilitation de voiries, élargissements, aménagements routiers, création d'un remisage bus), interroge sur la nécessité d'engager des aménagements générateurs de nuisances alors qu'aucune description de l'objectif final, ni des conditions de transition, n'est fournie.

Le projet de développement immobilier sur le secteur Vendavel III semble également s'inscrire dans une dynamique d'aménagement plus large. En effet, plusieurs constructions ont été réalisées sur ce secteur depuis 2005, laissant supposer l'existence d'autres opérations projetées ou planifiées. Des précisions sont donc nécessaires quant aux aménagements envisagés sur l'ensemble du secteur. Si d'autres projets immobiliers sont prévus, l'étude d'impact devrait alors évaluer les incidences environnementales de l'ensemble de ces opérations, et non celles du seul projet Vendavel III.

(2) L'Autorité environnementale recommande de :

- clarifier la place des opérations décrites au sein du projet global d'aménagement de la plateforme, en explicitant les phases intermédiaires, la configuration finale visée, et la manière dont les aménagements provisoires dans le cadre de la refonte des accès nord s'inscrivent dans cette trajectoire ;
- d'intégrer un chapitre spécifique détaillant les interactions fonctionnelles, les interdépendances et les conditions de réalisation entre les différents projets (refonte des accès nord/sud, Juliette II, Vendavel III, échangeur routier et mobilités internes) ;
- de préciser les opérations immobilières déjà réalisées ou prévues sur le secteur Vendavel et, le cas échéant, d'évaluer les impacts cumulés de l'ensemble des aménagements envisagés.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales attendues. Néanmoins, pour plusieurs thématiques (qualité de l'air, trafic, émissions de gaz à effet de serre), les résultats des simulations à l'état initial et à l'horizon 2030, avec et sans projet, ne sont pas explicités. Pour l'Autorité environnementale, les résultats de ces modélisations doivent être davantage analysés et expliqués pour la bonne compréhension et caractérisation des enjeux et incidences des projets.

(3) L'Autorité environnementale recommande d'expliciter les résultats de l'ensemble des modélisations réalisées (qualité de l'air, trafic routier, émissions de gaz à effet de serre, etc.) pour une meilleure caractérisation des enjeux et incidences des projets.

Enfin, l'Autorité environnementale relève l'absence généralisée de mesures de suivi assorties d'objectifs, d'un calendrier et d'indicateurs de réalisation.

(4) L'Autorité environnementale recommande d'élaborer des mesures de suivi assorties de valeurs initiales et d'objectifs cibles, de prévoir un suivi de l'efficacité ces mesures et, en cas de résultats négatifs, des dispositions complémentaires à mettre en œuvre.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le dossier d'étude d'impact présente une analyse de l'articulation du projet avec les documents de planification existants (p.577-584). Il analyse de manière succincte la compatibilité du projet avec le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), le plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF), le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) 2022-2027 du bassin Seine-Norman-

die, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Orge-Yvette, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Grand Orly Seine Bièvre, le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Wissous.

L'articulation du projet avec les différents documents de planification demeure très sommaire et gagnerait à être approfondie, en particulier s'agissant du SCoT, du SRCE et du PDUIF, afin de mieux mettre en évidence les orientations majeures de ces documents au regard des opérations d'aménagement envisagées. Par ailleurs, l'Autorité environnementale constate que l'articulation avec les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) du Grand Orly Seine Bièvre et de Paris-Saclay n'a pas été réalisée.

(5) L'Autorité environnementale recommande de renforcer l'analyse de la comptabilité du projet avec les documents de planification existants, notamment le SCoT, le SRCE, le PDUIF ainsi que les PCAET du Grand Orly Seine Bièvre et de Paris-Saclay.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact comporte une partie dédiée aux solutions de substitution raisonnables (EI, p.320-333). L'Autorité environnementale remarque qu'aucun chapitre spécifique à la justification des choix retenus pour les différentes opérations projetées n'a été élaboré. Celle-ci est abordée de manière partielle dans la description des aménagements prévus et dans les solutions de substitutions alternatives aux projets. La démarche ayant conduit à retenir les différentes opérations d'aménagement (refonte des accès nord et sud, repositionnement des fonctions routières, la construction du pôle d'échange modal sud) n'est donc pas explicitée. Les critères utilisés pour comparer ou écarter les alternatives, qu'elles soient d'implantation, de tracé ou de dimensionnement, ne sont pas détaillés ce qui est préjudiciable à la compréhension du processus de choix des solutions.

Par ailleurs, la localisation retenue pour la zone d'échange modal sud, située à près de 3 kilomètres des terminaux et sans accès direct depuis le sud, interroge quant à son attractivité réelle pour les usagers et les salariés. Les critères de choix d'un parking aérien plutôt qu'un parking en silo, qui aurait permis une moindre emprise au sol, ainsi que son dimensionnement (800 places), ne sont pas présentés. La création, la localisation et le dimensionnement de ce pôle d'échange modal gagneraient ainsi à être mieux justifiés au regard des hypothèses de fréquentation et de report modal présentées dans le tableau reporté à l'étude d'impact (p.341).

Concernant l'analyse des solutions alternatives au projet, un scénario de référence « fil de l'eau » est présenté sous forme de tableau (EI, p.308-309) et décrit les évolutions probables de l'environnement en l'absence de projet. Des variantes sont également étudiées, notamment pour la zone d'échange modal sud, la diversification immobilière sur le secteur Vendavel et les deux lignes de transport collectif routier. Néanmoins, les variantes se limitent à des options d'aménagement sur des emprises déjà définies, sans évaluation d'alternatives d'implantation sur d'autres secteurs de la plateforme. Dans le cadre d'une étude d'impact, il est pourtant attendu que les variantes portent à la fois sur le choix du site et sur la configuration du projet, afin d'apprécier la capacité d'éviter ou de réduire les impacts environnementaux des différents projets.

Par ailleurs, la faiblesse de l'argumentaire conduit à considérer que les choix opérés sont fondés sur des considérations opérationnelles et minimisent la prise en considération des enjeux environnementaux. Pour l'opération de diversification immobilière sur le secteur Vendavel, l'emprise projetée intersecte un corridor écologique fonctionnel identifié dans le SRCE. De même, les variantes de l'échangeur routier manquent d'éléments quantitatifs permettant d'évaluer leur efficacité respective : le maître d'ouvrage se limite à indiquer que la variante retenue constitue la solution la plus adaptée en termes de sécurité, de fonctionnalité et de fluidité, pour un coût réduit (EI, p. 328), sans présentation de données comparatives.

(6) L'Autorité environnementale recommande de :

- mieux justifier la construction du pôle d'échange modal sud, de préciser les éléments ayant conduit à retenir la localisation actuelle éloignée des terminaux, de mieux justifier le dimensionnement de 800 places de stationnement et le choix d'un parking aérien ;

- démontrer que les divers enjeux environnementaux (espèces végétales et animales protégées, surfaces imperméabilisées, continuités écologiques) ont été pris en compte dans l'élaboration des variantes et dans le choix final de l'aménagement de la parcelle Vendavel III ;
- présenter pour chaque composante du projet une comparaison des variantes au regard des impacts environnementaux, conformément aux attendus de l'étude d'impact.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. Consommation d'espaces et artificialisation des sols

L'enjeu de consommation d'espaces est peu développé dans l'étude d'impact. Il est qualifié d'« enjeu faible » dans le volet « occupation des sols » au motif que « les sites d'étude s'inscrivent majoritairement sur des espaces ouverts artificialisés ou en activité » (EI, p. 253). Toutefois, les secteurs Vendavel III et Juliette II correspondent à des friches actuellement non artificialisées, et le secteur Vendavel III présente des enjeux de biodiversité et d'habitats (cf. partie 3.3), ce qui aurait dû conduire à une appréciation plus nuancée de l'enjeu.

■ Imperméabilisation et artificialisation des sols

L'enjeu d'artificialisation et d'imperméabilisation des sols est principalement analysé dans l'étude d'impact sous l'angle des risques d'inondation, de l'infiltration des eaux pluviales et du ruissellement urbain. Cet enjeu est qualifié de « faible » dans l'état initial au motif que les collecteurs d'eaux pluviales de la plateforme sont dimensionnés pour absorber des pluies décennales à vicennales (EI, p. 284). L'étude d'impact conclut à un impact brut « négatif fort » sur les eaux superficielles du fait de l'imperméabilisation nouvelle induite par le projet (EI, p. 430). L'analyse des effets du projet sur les eaux pluviales, en phases travaux comme en phase exploitation, est détaillée pour chacune des composantes (EI, p. 428-479).

L'enjeu d'artificialisation des sols est également abordé à travers les effets d'îlot de chaleur urbain, via une analyse tardive dans le document (EI, p. 416) et reposant sur une description sommaire de l'état initial, limitée à quelques éléments généraux et à une carte non commentée. Cet enjeu est néanmoins qualifié de moyen dans l'étude d'impact (EI, p. 111).

Un bilan des surfaces imperméabilisées est présenté pour les différentes composantes du projet (EI, p. 417) :

- l'échangeur entraîne une imperméabilisation supplémentaire de 5 420 m² ;
- la zone d'échange modal nord permet la désimperméabilisation de 1 000 m² ;
- le projet Juliette II conduit à l'imperméabilisation de 12 867 m² supplémentaires ;
- la zone d'échange modal sud pourrait entraîner une désimperméabilisation comprise entre 0 et 7 000 m² ;
- le projet Vendavel III imperméabilise 1,5 ha supplémentaires.

Au total, le projet induit une imperméabilisation nette comprise entre 2,5 ha et 3,2 ha, selon les hypothèses retenues pour la zone d'échange modal sud. Au regard de ces ordres de grandeur, l'enjeu apparaît sous-estimé dans l'étude d'impact et aurait dû être identifié comme fort compte tenu des surfaces concernées et des effets potentiels sur le régime d'écoulement, la gestion des eaux pluviales et les phénomènes d'îlot de chaleur.

Pour limiter l'imperméabilisation des sols le pétitionnaire prévoit principalement l'intégration de matériaux perméables (projet d'échangeur et de zone d'échange modale nord), l'intégration de plantations, de toitures végétalisées, de surfaces perméables (secteurs Juliette II et Vendavel III), ainsi que la végétalisation des surfaces et la mise en œuvre d'ombrières sur les parkings pour la zone d'échange modal sud.

L'Autorité environnementale relève que les mesures définies pour limiter l'imperméabilisation des sols sont formulées sous forme de principes d'aménagement, sans garantie quant à leur mise en œuvre effective. Cette incertitude est particulièrement notable pour la zone d'échange modale sud, pour laquelle la désimperméabilisation annoncée varie fortement, entre 0 et 7 000 m², sans justification de cette amplitude. Elle constate éga-

lement l'absence d'indicateurs de suivi permettant de mesurer l'imperméabilisation effective après réalisation des travaux et de vérifier l'application des mesures prévues sur l'ensemble des secteurs du projet.

Enfin, l'étude d'impact n'aborde pas l'artificialisation comme un enjeu global à l'échelle de la plateforme, alors que les projets successifs conduisent à des effets cumulés significatifs. Si un bilan potentiel des surfaces imperméabilisées ou désimperméabilisées est présenté pour chaque opération, aucune vision consolidée n'est fournie, ce qui ne permet pas d'apprécier l'évolution globale de la consommation d'espace. Des projections intégrant les projets identifiés sur la plateforme, ainsi qu'une estimation des surfaces artificialisées cumulées à l'horizon 2030–2035, permettraient d'apprécier la trajectoire d'artificialisation à moyen terme.

(7) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter l'analyse de l'état initial et d'explicitier les effets de l'artificialisation des sols sur les phénomènes d'îlots de chaleur urbain via des modélisations ;
- mieux caractériser l'enjeu d'artificialisation des sols compte-tenu des nouvelles surfaces imperméabilisées pour chacune des composantes du projet ;
- intégrer les projets récents ou prévus sur la plateforme dans un bilan consolidé des surfaces imperméabilisées et désimperméabilisées, et analyser les effets des mesures d'évitement et de réduction des impacts pour limiter la perte nette de surface au sol sur la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly.

3.2. Mobilités et nuisances associées

■ Déplacements

L'étude d'impact situe le projet dans un contexte d'amélioration récente de l'offre de transports collectifs, avec la mise en service de la ligne 14, le renforcement des liaisons bus et des perspectives d'évolution d'ici 2030. Toutefois, l'état initial repose sur des données de trafic de 2023, antérieures à ces changements. Ainsi, la proportion de 70 % de passagers utilisant la voiture pour accéder à la plateforme aéroportuaire est probablement caduc. Pour l'Autorité environnementale, une mise à jour des données relatives à la part modale pour accéder à l'aéroport est nécessaire, permettant ainsi de mieux évaluer le report modal actuel induit par les évolutions récentes de l'offre de transports collectifs. Cette mise à jour permettrait également d'ajuster les hypothèses de report modal à l'horizon 2030.

Des modélisations de trafic ont été réalisées selon plusieurs scénarios : situation actuelle (2023), situation « fil de l'eau » et situation avec projet à l'horizon 2030. En phase exploitation, les hypothèses de trafic prévoient :

- pour les employés, une baisse de l'usage de la voiture individuelle, passant de 90 % à 64 % (contre 80 % sans projet) et une hausse de l'usage du vélo (5 % contre 3 %) ;
- pour les passagers, une augmentation de l'usage des transports collectifs, passant de 28 % à 55 % avec projet, contre 43 % dans le scénario fil de l'eau.

Les simulations réalisées indiquent une amélioration globale des conditions de circulation après la mise en service des aménagements nord et sud, principalement liée à la création de l'échangeur nord. Néanmoins, plusieurs limites méthodologiques sont relevées. Les comptages réalisés en septembre 2023 ne sont pas décrits : l'étude d'impact ne précise ni la nature des comptages (automatiques ou directionnels), ni les conditions de réalisation (horaires, congestion ou non), ni les heures de pointe retenues. Les sources des parts modales intégrées aux calculs ne sont pas indiquées. Par ailleurs, l'étude d'impact présente essentiellement des cartes extraites des modélisations de trafic sans argumentaire ce qui ne facilite pas l'analyse.

En situation actuelle, les modélisations décrivent un trafic globalement fluide sur l'A106 et la RN7 en heure de pointe du matin, à l'exception de zones ponctuelles de saturation au sud de la plateforme et au nord sur la RD165. Le soir, des difficultés notables persistent sur l'axe RD165/RD13 à l'est de la RN7. Le scénario projet ne semble pas intégrer certaines évolutions significatives, notamment le projet routier « Paris-Orly 2035 » visant à modifier les interfaces A106/RN7. Par ailleurs, le projet Vendavel III est inclus dans le scénario « fil de l'eau » mais est absent dans le scénario « avec projet », ce qui limite la portée comparative.

Pour l'Autorité environnementale, les hypothèses de parts modales apparaissent optimistes : la part d'usage de la voiture individuelle par les employés est estimée à 64 % grâce à la mise en place de navettes, d'actions de covoiturage et au développement d'infrastructures cyclables, soit une diminution de 16 points par rapport au scénario « fil de l'eau ».

Les cartes de saturation montrent peu d'évolution notable entre les scénarios fil de l'eau et à l'horizon 2030. En pointe du soir, une amélioration est observée sur l'A86 dans les deux sens, mais la RN7 au sud reste en situation de trafic difficile. Compte tenu des hypothèses sur les parts modales et de l'absence d'intégration de certains générateurs de trafic, l'Autorité environnementale estime que la méthodologie doit être consolidée.

(8) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser et de compléter l'étude de trafic en :

- **mettant à jour les données de répartition des passagers et employés sur les différents modes de transports et en précisant les comptages réalisés (méthodes, conditions de réalisations, sources des parts modales, etc.) ;**
- **intégrant l'ensemble des projets susceptible d'affecter le trafic notamment le projet routier « Paris – Orly 2035 » et le développement immobilier du secteur Vendavel III dans le scénario projet ;**
- **justifiant les hypothèses modales, notamment celles relatives aux employés ;**
- **présentant des focus sectoriels sur les zones sensibles susceptibles de connaître des reports de trafics ou des congestions résiduelles, puis d'élaborer des mesures d'évitement et de réduction afin de limiter les impacts sanitaires et environnementaux induits par le trafic routier.**

■ Impact du trafic routier sur la qualité de l'air

Deux campagnes de mesures de la qualité de l'air ont été réalisées (du 17 septembre 2024 au 1er octobre 2024 puis du 15 au 29 janvier 2025) ainsi que des modélisations à l'état initial (année de référence 2023) sur les périmètres du projet. Elles démontrent principalement :

- des concentrations annuelles en dioxyde d'azote (NO₂) parfois proches ou supérieures à 40 µg/m³ autour des axes routiers, sans dépassement réglementaire hors de ces zones ;
- des dépassements de valeurs journalières en particules PM₁₀ sur les zones d'atterrissage et certains nœuds routiers ;
- des concentrations annuelles en particules PM_{2,5} respectant les valeurs limites, mais dépassant les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), notamment autour de l'échangeur A86/A6B.

L'état initial conclut à une qualité de l'air « *globalement dégradée sur la plateforme et ses alentours* » (EI, p.105). L'enjeu est caractérisé de moyen.

Les incidences du projet en phase travaux sont analysées de manière sommaire et non quantifiées, concluant à un impact « *ponctuel, temporaire et d'intensité faible* » sur la qualité de l'air (EI, p.408). Les mesures ERC se limitent à une liste de principes généraux (humidification, capotages, horaires adaptés, etc.). Pour l'Autorité environnementale, ces mesures sont peu opérationnelles et ne tiennent pas suffisamment en compte de la forte présence de salariés sur le site et des travaux de terrassement, démolition et remblaiement, générateurs de poussières. Par ailleurs, le respect de la réglementation en vigueur décrit dans la mesure R.8 « limiter l'impact des travaux sur les usagers et riverains » (EI, p.409) ne constitue pas une mesure en tant que tel.

En phase exploitation, les modélisations concluent à une baisse marginale de 0,1 à 1 % des concentrations en NO₂, due à l'évolution du parc automobile (EI, p.415). L'Autorité environnementale note que le seul examen visuel des cartes annexées à l'étude d'impact ne permet pas de valider ces conclusions, et que l'impact sanitaire n'est pas évalué par manque d'identification des populations exposées.

(9) L'Autorité environnementale recommande de :

- **d'expliciter les modalisations de la qualité de l'air réalisées et de mieux caractériser les pollutions atmosphériques induites par le projet ;**
- **renforcer l'analyse des impacts sanitaires de la phase travaux et prévoir des mesures d'évitement et de réduction opérationnelles et adaptées.**

■ Nuisances sonores

La majorité des projets s'inscrit dans un environnement sonore déjà fortement dégradé, du fait du trafic aérien et de la présence de nombreuses infrastructures de transport structurantes autour de la plateforme. L'étude d'impact inclut des modélisations de bruits cumulés (aériens, routiers, ferroviaires bien que ces derniers soient peu significatifs sur le périmètre projet) à l'horizon 2030, avec et sans projet (EI, p. 386-401).

Les modélisations indiquent qu'en 2030, l'ensemble des secteurs étudiés serait exposé à des niveaux sonores supérieurs à ceux de l'année de référence 2023. Le maître d'ouvrage qualifie néanmoins l'impact de « positif moyen » pour le secteur de la refonte des accès nord (zone d'échange modale nord, échangeur, Juliette II). Cette appréciation n'est pas justifiée dans l'étude d'impact, alors même que les cartes présentées montrent une extension des isophones de 65 à 70 dB(A) sur plusieurs secteurs du projet, en particulier au nord. De plus, les cartes proposées, peu lisibles, mettent en évidence des différences très limitées entre le scénario « fil de l'eau » et le scénario « avec projet », ce qui ne permet pas de comprendre en quoi le projet améliorerait réellement la situation sonore. Il conviendrait soit de corriger ces incohérences, soit de démontrer que le projet conduit effectivement à une réduction des nuisances sonores par rapport à l'évolution tendancielle.



Illustration 6: situation « fil de l'eau » secteur nord - exposition sonore au droit de l'aéroport de Paris - Orly - indicateur dB(A) Lden (EI, p.382)

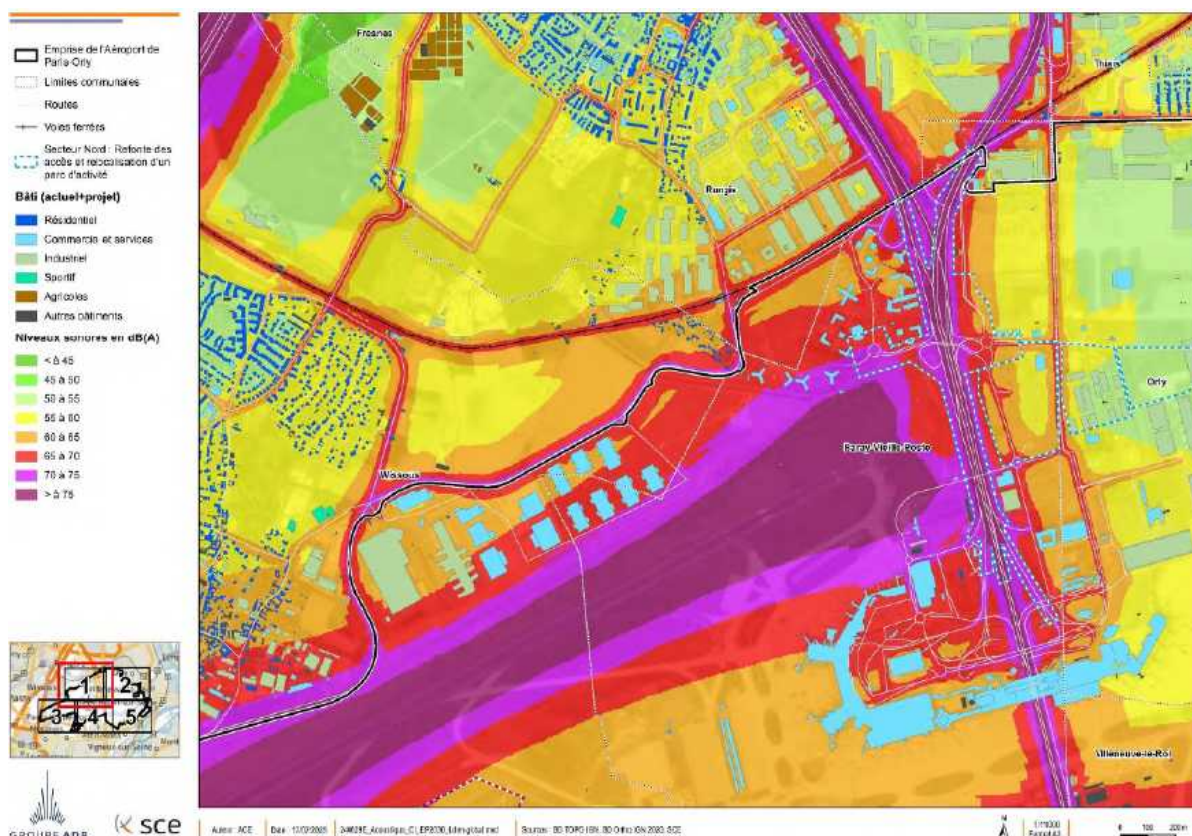


Illustration 7: situation projet 2030 secteur nord – exposition sonore au droit de l'aéroport de Paris – Orly – indicateur dB(A) Lden (EI, p.392)

Si ces cartes apportent un éclairage global sur les évolutions attendues, elles ne permettent toutefois pas d'apprécier précisément l'impact des différentes composantes du projet (échangeur nord, zone d'échange modal sud, Juliette II, Vendavel III). Il aurait été nécessaire de fournir a minima un tableau récapitulatif des niveaux sonores actuels et projetés, sur les secteurs de projet pour favoriser la compréhension des évolutions et la comparaison avec les seuils réglementaires et les valeurs recommandées de l'OMS. L'Autorité environnementale relève par ailleurs de fortes divergences entre les cartes de bruit cumulées produites par le maître d'ouvrage et les cartes existantes issues de Bruitparif pour l'état initial. Ces différences ne sont pas expliquées, alors qu'elles conditionnent l'interprétation des impacts du projet.

S'agissant des infrastructures nouvelles, aucun dispositif de réduction du bruit n'est prévu, le maître d'ouvrage considérant que l'incidence sonore du projet est faible (EI, p. 402). Pour la zone d'échange modal sud, l'étude prévoit une augmentation locale de 1 à 3 dB(A) au nord de la D118A. L'étude conclut à l'absence d'impact significatif pour les logements meublés de la résidence de la Cité de l'air et les logements de fonction de la gendarmerie nationale, situés à environ 150 mètres (EI, p. 381). Ces conclusions apparaissent optimistes : la situation projet 2030 (planche n°5, p.401) présente des niveaux cumulés inférieurs à 45/50 dB(A) Lden sur des secteurs où les cartes Bruitparif 2022 affichent des niveaux de 55 à 65 dB(A) actuellement.

(10) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter l'étude d'impact par un tableau récapitulatif des niveaux sonores dans le périmètre de chaque composante du projet ;
- analyser les secteurs les plus sensibles et définir des mesures d'évitement et réduction du bruit en phase chantier et exploitation pour limiter les impacts sanitaires liés au bruit notamment pour les projets à proximité des zones résidentielles à proximité de la RD118A.

3.3. Biodiversité et milieux naturels

L'étude d'impact présente un état initial des milieux naturels, fondé sur une bibliographie et des inventaires de terrain réalisés en 2023. Les enjeux écologiques se concentrent principalement sur les secteurs suivants :

- le secteur Juliette II, caractérisé par des friches accueillant une avifaune patrimoniale ;
- le secteur Vendavel III composé de bosquets et de prairies de fauche des plaines méridionales (EI, p.184). Il est identifié sur un corridor fonctionnel des prairies, friches et dépendances vertes au SRCE (EI, p.149) ;
- la zone d'échange modale sud, composée d'espaces bâtis mais également de prairies de fauche des plaines méridionales, de petits bosquets, d'alignements d'arbres et de zones rudérales (EI, p.186).

Les secteurs Vendavel III et la zone d'échange modal sud s'inscrivent dans un corridor identifié au schéma directeur biodiversité et paysage de l'aéroport de Paris – Orly, qui prescrit la recherche de continuités pour la trame herbacée régionale et fixe l'objectif d'intégrer la biodiversité au sein des projets urbains en structurant une trame paysagère interne (EI, p.152).

Pour les habitats et la flore, dix des vingt-cinq habitats recensés présentent un enjeu moyen à fort, dont les prairies de fauche support notamment de la Renoncule à petites fleurs (espèce protégée) très présente sur le secteur Vendavel III, et de quatre espèces végétales patrimoniales. Pour l'avifaune, 61 espèces ont été observées, dont 37 protégées et 22 à enjeu patrimonial. Au total, 46 espèces sont identifiées comme potentiellement nicheuses. Les enjeux sont caractérisés de forts sur le secteur Vendavel et Juliette II. Pour les chiroptères, sept espèces ont été contactées dont la Pipistrelle de Kuhl, la Noctule commune et la Pipistrelle commune qui sont des espèces protégées (EI, p.233). Les enjeux sont qualifiés de moyens, avec toutefois des différences sectorielles (faible au nord, moyen au sud et sur le secteur Vendavel).

Les impacts bruts en phase travaux sont estimés faibles à moyens pour l'avifaune et les chiroptères, et moyens à forts pour la flore, notamment sur le secteur Vendavel III. En phase exploitation, les incidences notables concernent les secteurs accueillant des habitats d'intérêt et des espèces patrimoniales, en particulier le secteur Vendavel.

Afin de limiter les incidences des différentes composantes du projet sur la biodiversité et leurs habitats, une mesure d'évitement, quatorze mesures de réduction et une mesure d'accompagnement sont proposées (EI, p.482-515) telles que l'adaptation de la période des travaux, le balisage des zones sensibles, l'installation d'abris ou de gîtes artificiels, ou le prélèvement/sauvetage avant destruction de spécimens d'espèces. Plusieurs mesures nécessitent toutefois des précisions importantes pour garantir leur efficacité :

- la mesure de réduction R26 (EI, p.483), prévoyant la création de 1,75 ha de haies champêtres destinées à restaurer des corridors écologiques apparaît pertinente, mais les localisations exactes, les linéaires concernés et les surfaces affectées ne sont pas indiqués ce qui en limite la portée opérationnelle ;
- la mesure R27 (EI, p.497) relative au balisage des zones sensibles, vise la préservation des secteurs de nidification du Chardonneret élégant. Pour l'Autorité environnementale, elle relève davantage d'une mesure d'évitement et devrait être étendue à d'autres espèces patrimoniales ainsi qu'au secteur Vendavel III ;
- la mesure R35 (EI, p.501), qui prévoit des aménagements favorables au Petit gravelot, ne précise pas la localisation du dispositif et gagnerait à être également mise en œuvre sur le secteur Vendavel III où l'espèce est actuellement présente.
- les mesures R36 et R37 (EI, p.502), portant respectivement sur la création de toitures minérales et de gîtes artificiels, sont pour l'instant limitées à Juliette II alors qu'une extension à Vendavel III serait justifiée au regard des enjeux écologiques identifiés ;
- la mesure R38 (EI, p.502-503) visant la végétalisation des parkings n'est prévue que sur Vendavel III, alors qu'une application sur Juliette II, voire sur les secteurs nord et sud de la refonte des accès, présenterait un intérêt pour favoriser la trame verte locale.

Enfin, le plan de suivi prévu en phase chantier (deux passages en quatre ans) est insuffisant. La présence d'un écologue n'est pas précisée. En phase d'exploitation, la durée de suivi (16 ans) est inférieure aux standards généralement requis (30 ans), et aucune méthodologie détaillée n'est fournie.

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter et cartographier les mesures ERC relatives à la biodiversité ainsi que les mesures visant à maintenir ou restaurer les habitats naturels , en précisant leur localisation et leurs modalités d'application pour chaque secteur et en prévoyant leur extension sur Vendavel III ;
- présenter une évaluation conclusive des impacts résiduels sur les espèces protégées identifiées, après application des mesures d'évitement de réduction voire de compensation adaptées ;
- de renforcer les mesures de suivi en phase chantier et en phase exploitation pour garantir la bonne mise en œuvre des mesures ERC, et d'élaborer des mesures correctives en cas de non atteintes des objectifs fixés.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

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 17/12/2025

Siégeaient :

Isabelle BACHELIER-VELLA, Florence BRILLAUD-CLAVERANNE, Guillaume CHOISY, *président par intérim*, Stéphane COMBES, Philippe GRALL, Jacques REGAD et Tony RENUCCI.

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier d'étude d'impact avec le bilan de la concertation volontaire conduite dans le cadre du projet « Paris Orly 2035 », de préciser les attentes et préoccupations principales du public en lien avec les composantes du projet et de préciser la manière dont ces contributions ont été prises en compte ou conduites à faire évoluer celui-ci.....11
- (2) L'Autorité environnementale recommande de : - clarifier la place des opérations décrites au sein du projet global d'aménagement de la plateforme, en explicitant les phases intermédiaires, la configuration finale visée, et la manière dont les aménagements provisoires dans le cadre de la refonte des accès nord s'inscrivent dans cette trajectoire ; - d'intégrer un chapitre spécifique détaillant les interactions fonctionnelles, les interdépendances et les conditions de réalisation entre les différents projets (refonte des accès nord/sud, Juliette II, Vendavel III, échangeur routier et mobilités internes) ; - de préciser les opérations immobilières déjà réalisées ou prévues sur le secteur Vendavel et, le cas échéant, d'évaluer les impacts cumulés de l'ensemble des aménagements envisagés.....12
- (3) L'Autorité environnementale recommande d'expliciter les résultats de l'ensemble des modélisations réalisées (qualité de l'air, trafic routier, émissions de gaz à effet de serre, etc.) pour une meilleure caractérisation des enjeux et incidences des projets.....12
- (4) L'Autorité environnementale recommande d'élaborer des mesures de suivi assorties de valeurs initiales et d'objectifs cibles, de prévoir un suivi de l'efficacité ces mesures et, en cas de résultats négatifs, des dispositions complémentaires à mettre en œuvre.....12
- (5) L'Autorité environnementale recommande de renforcer l'analyse de la comptabilité du projet avec les documents de planification existants, notamment le SCoT, le SRCE, le PDUIF ainsi que les PCAET du Grand Orly Seine Bièvre et de Paris-Saclay.....13
- (6) L'Autorité environnementale recommande de : - mieux justifier la construction du pôle d'échange modal sud, de préciser les éléments ayant conduit à retenir la localisation actuelle éloignée des terminaux, de mieux justifier le dimensionnement de 800 places de stationnement et le choix d'un parking aérien ; - démontrer que les divers enjeux environnementaux (espèces végétales et animales protégées, surfaces imperméabilisées, continuités écologiques) ont été pris en compte dans l'élaboration des variantes et dans le choix final de l'aménagement de la parcelle Vendavel III ; - présenter pour chaque composante du projet une comparaison des variantes au regard des impacts environnementaux, conformément aux attendus de l'étude d'impact.....13
- (7) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter l'analyse de l'état initial et d'expliciter les effets de l'artificialisation des sols sur les phénomènes d'îlots de chaleur urbain via des modélisations ; - mieux caractériser l'enjeu d'artificialisation des sols

compte-tenu des nouvelles surfaces imperméabilisées pour chacune des composantes du projet ; - intégrer les projets récents ou prévus sur la plateforme dans un bilan consolidé des surfaces imperméabilisées et désimperméabilisées, et analyser les effets des mesures d'évitement et de réduction des impacts pour limiter la perte nette de surface au sol sur la plateforme aéroportuaire de Paris – Orly.....15

(8) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser et de compléter l'étude de trafic en : - mettant à jour les données de répartition des passagers et employés sur les différents modes de transports et en précisant les comptages réalisés (méthodes, conditions de réalisations, sources des parts modales, etc.) ; - intégrant l'ensemble des projets susceptible d'affecter le trafic notamment le projet routier « Paris – Orly 2035 » et le développement immobilier du secteur Vendavel III dans le scénario projet ; - justifiant les hypothèses modales, notamment celles relatives aux employés ; - présentant des focus sectoriels sur les zones sensibles susceptibles de connaître des reports de trafics ou des congestions résiduelles, puis d'élaborer des mesures d'évitement et de réduction afin de limiter les impacts sanitaires et environnementaux induits par le trafic routier...16

(9) L'Autorité environnementale recommande de : - d'explicitier les modalisations de la qualité de l'air réalisées et de mieux caractériser les pollutions atmosphériques induites par le projet ; - renforcer l'analyse des impacts sanitaires de la phase travaux et prévoir des mesures d'évitement et de réduction opérationnelles et adaptées.....16

(10) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter l'étude d'impact par un tableau récapitulatif des niveaux sonores dans le périmètre de chaque composante du projet ; - analyser les secteurs les plus sensibles et définir des mesures d'évitement et réduction du bruit en phase chantier et exploitation pour limiter les impacts sanitaires liés au bruit notamment pour les projets à proximité des zones résidentielles à proximité de la RD118A..... 18

(11) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter et cartographier les mesures ERC relatives à la biodiversité ainsi que les mesures visant à maintenir ou restaurer les habitats naturels , en précisant leur localisation et leurs modalités d'application pour chaque secteur et en prévoyant leur extension sur Vendavel III ; - présenter une évaluation conclusive des impacts résiduels sur les espèces protégées identifiées, après application des mesures d'évitement de réduction voire de compensation adaptées ; - de renforcer les mesures de suivi en phase chantier et en phase exploitation pour garantir la bonne mise en œuvre des mesures ERC, et d'élaborer des mesures correctives en cas de non atteintes des objectifs fixés..... 20