

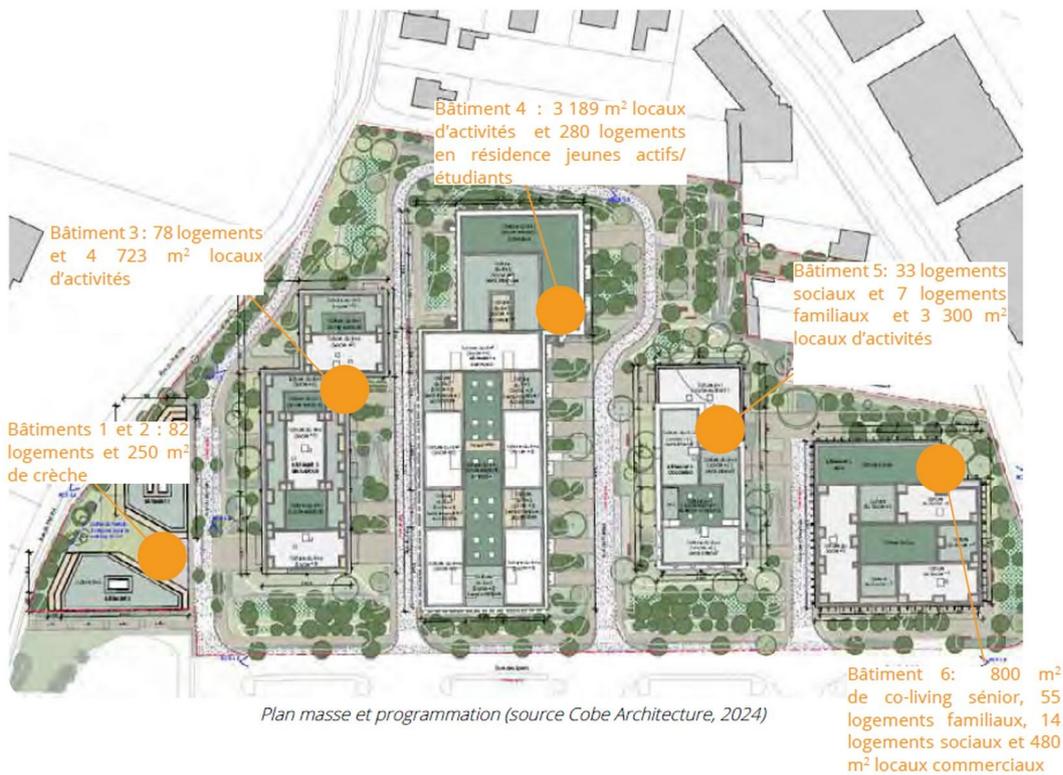


Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis commun délibéré
sur le projet de réaménagement du quartier Estérel nord de
Rungis (94) et la modification n°2
du plan local d'urbanisme associée**

N°MRAe APPIF-2024-130 et
APJIF-2024-076
du 9/10/2024

Simulation du projet de programme immobilier dans son contexte (vu depuis le nord) : secteur pavillonnaire au premier plan, pistes de l'aéroport d'Orly au second et plan masse du programme immobilier avec ses composantes.



Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet de requalification du quartier Estérel-nord de Rungis (94) en quartier d'habitation et la modification du plan local d'urbanisme (PLU) associée ; la demande est formulée par la commune de Rungis pour le projet et le dossier de modification du PLU est porté par l'établissement public territorial (EPT) Grand-Orly Seine Bièvre. L'évaluation environnementale du projet est datée d'avril 2024.

La modification du PLU vise à permettre le projet ; il s'agit d'implanter des logements au bord de la zone d'activité Estérel nord. Elle prévoit notamment la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) qui porte sur le secteur de projet.

Le projet prévoit de transformer des bâtiments existants et d'en construire de nouveaux en vue d'accueillir plus de neuf cents nouveaux habitants. Il comprend notamment 551 logements (dont 67 logements sociaux), du coliving seniors, 346 hébergements pour étudiants, une crèche, plus de 11 000 m² de locaux d'activité et 416 places de parking automobile.

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

- le bruit,
- les polluants atmosphériques et le bilan carbone du projet,
- la pollution des sols,
- les phénomènes d'îlots de chaleur urbains,
- la qualité des eaux de surface et souterraines.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- présenter l'exposition au bruit des logements et hébergements, prévoir des mesures pour l'éviter et le réduire dans la modification du PLU et évaluer l'efficacité de ces mesures ;
- décrire le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Paris-Orly et ses particularités en présentant les répercussions de ces spécificités pour le projet immobilier et le PLU ;
- améliorer le confort des futurs occupants du quartier, y compris l'été en cas de forte chaleur et à un horizon 2050 compte tenu du changement climatique.

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 précède l'avis détaillé.

Elle a également présenté rapidement les spécificités du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome d'Orly, le dossier ne l'ayant pas fait.

Il est rappelé au président de l'EPT que, conformément à l'article R. 104-39 du code de l'urbanisme, une fois la modification n°2 du PLU approuvée, il devra en informer notamment le public et l'Autorité environnementale et mettre à leur disposition un document exposant la manière dont il a été tenu compte du présent avis et des motifs qui ont fondé les choix opérés. Il est également rappelé au maître d'ouvrage du projet l'obligation de transmettre un mémoire en réponse au présent avis à l'adresse mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

Sommaire

Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	7
Avis détaillé.....	8
1. Présentation du projet et du plan local d'urbanisme modifié.....	8
1.1. Contexte et présentation du projet de plan local d'urbanisme et de la requalification du quartier d'Estérel-nord.....	8
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet et de la modification du plan local d'urbanisme.....	11
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	11
2. L'évaluation environnementale.....	11
2.1. Qualité des dossiers et des démarches 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.....	13
3.1. Le bruit.....	13
3.2. Les polluants atmosphériques et le bilan carbone du projet.....	15
3.3. La pollution des sols.....	17
3.4. Les îlots de chaleur urbains.....	18
3.5. La qualité des eaux de surface et des eaux souterraines.....	19
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	20
ANNEXES.....	22
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	23
Rappel sur les spécificités du plan d'exposition au bruit de Paris-Orly.....	25

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. 104-21 du code de l'urbanisme, a été saisie par l'établissement public territorial (EPT) Grand-Orly Seine Bièvre pour rendre un avis sur le projet du plan local d'urbanisme de Rungis (94) à l'occasion de sa modification et sur son rapport de présentation daté d'août 2024. Elle a également été saisie par la commune de Rungis pour rendre un avis sur le projet de réaménagement du quartier Estérel nord, dans le cadre d'une demande de permis de construire, et sur son étude d'impact datée d'avril 2024.

Le PLU de Rungis est soumis, à l'occasion de sa modification, à un examen au cas par cas en application des dispositions des [articles R.104-11 à R.104-14 du code de l'urbanisme](#). Il a été soumis à évaluation environnementale par la personne publique responsable à la suite de l'avis conforme de la MRAe n°AKIF-2023-151 du 5 décembre 2023.

Le projet de requalification du secteur Estérel nord est soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°a du tableau annexé à cet article). Il a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale du préfet de la région Île-de-France n° DRIEAT-SCDD-2023-175 du 04 octobre 2023.

L'Autorité environnementale a accusé réception des dossiers le 26 août 2024 pour le projet de requalification du quartier Estérel-nord et le 19 septembre 2024 pour la modification du PLU. Conformément à l'[article R.104-25 du code de l'urbanisme](#) et au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois pour la modification du PLU et deux mois pour le projet, à compter de cette date.

- 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)

Les saisines auprès de l'Autorité environnementale ont été déposées séparément par la commune de Rungis pour le projet, par l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre pour la modification du PLU. Afin d'assurer une meilleure compréhension par le public du projet et de l'évolution du PLU nécessaire à sa réalisation, l'Autorité environnementale a décidé de rendre un avis unique qui comprend en conséquence deux numéros, nécessaires à l'identification des deux saisines.

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. Ce dernier a transmis son avis à l'Autorité environnementale le 1^{er} octobre 2024.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 9 octobre 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de requalification du secteur Estérel-Nord et sur le projet de plan local d'urbanisme de Rungis à l'occasion de sa modification.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de la coordonnatrice Sylvie BANOUN, 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 plans ou programmes soumis à évaluation environnementale, comme pour les projets, 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 plan ou programme non plus que sur celle 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 plan ou programme comme par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du plan ou programme et 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 plan ou programme et 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'adopter ou non le plan ou programme de même que le projet.

Sigles utilisés

EPT	Établissement public territorial
ERC	Séquence « éviter – réduire - compenser »
GES	Gaz à effet de serre
HAP	Hydrocarbure aromatique polycyclique
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
ICU	Îlot de chaleur urbain
Indice Atmo	Indicateur journalier de la qualité de l'air (abréviation d'« atmosphère »), calculé par Airparif pour l'Île-de-France à partir des concentrations dans l'air des polluants réglementés (l'ozone, le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre et les particules en suspension) ; il va de 1 (très bon) à 10 (très mauvais)
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
Lden dB(a)	Indicateur de bruit (Level day-evening-night) en décibel
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
Papag	Périmètre d'attente de projet global
PCB	Polychlorobiphényle
PEB	Plan d'exposition au bruit
PLU	Plan local d'urbanisme
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDP	Surface de plancher
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France

Avis détaillé

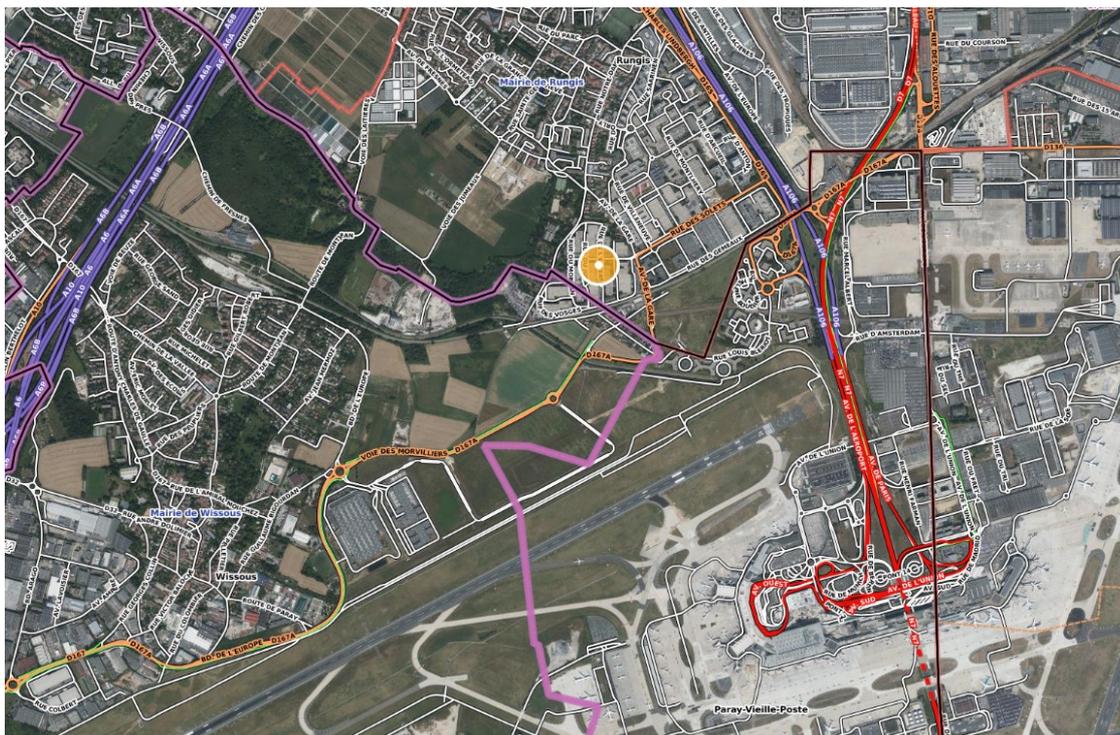


Figure 1: Localisation du projet - source : Géoportail

1. Présentation du projet et du plan local d'urbanisme modifié

1.1. Contexte et présentation du projet de plan local d'urbanisme et de la requalification du quartier d'Estérel-nord

- Contexte territorial

Rungis, situé dans le département du Val-de-Marne à une dizaine de kilomètres (km) au sud de Paris, est une ville marquée par une forte présence d'infrastructures urbaines et logistiques (cf. fig. 1). Sa localisation, à la croisée des grands axes routiers tels que les autoroutes A6 et A86, ainsi que sa proximité immédiate avec l'aéroport d'Orly, font de la commune un point névralgique des échanges commerciaux, notamment avec son marché d'intérêt national³. Avec 5 647 habitants pour un territoire de 4,2 km², soit une densité de 1 344 habitants par km², la commune se caractérise par une densité un peu plus faible que le reste du Val-de-Marne (5 776 habitants/km², Insee 2021), ce qui s'explique par la prédominance du tertiaire et la présence de quelques espaces agricoles au sud de son territoire.

3 [Décret n°62-795 du 13 juillet 1962](#), modifié par le [décret n° 2022-1017 du 20 juillet 2022](#).



Figure 2: Localisation du projet au nord de l'aéroport d'Orly - source pièce PCI-2

La morphologie urbaine de la commune se caractérise par un découpage entre ses zones d'activités commerciales et logistiques, concentrées principalement autour du marché de Rungis, au nord, des zones d'activités à l'est et au sud-est et des quartiers résidentiels, davantage en périphérie. La juxtaposition entre ces deux types d'occupation du sol est un aspect déterminant de l'organisation de l'espace communal. Les zones dédiées au commerce et aux industries logistiques occupent une place dominante, avec des bâtiments de grande taille, des entrepôts et des plateformes de transport qui structurent le paysage.

Le développement de l'armature urbaine de Rungis est donc fortement orienté par son rôle de plateforme logistique, ce qui se reflète dans l'organisation des flux de circulation. Les autoroutes qui ceignent la ville, ainsi que la route nationale 7 (RN7), génèrent une circulation importante de poids lourds et de véhicules utilitaires.

- **Présentation du projet et de la modification du PLU**

Localisé au sud de la ville, en bordure du parc d'activités Icade à l'est, à proximité des infrastructures de transport (RER, aéroport d'Orly) au sud et d'une zone agricole à l'ouest (la plaine Montjean), le projet prévoit l'accueil de plus de 900 habitants en requalifiant une zone d'activités tertiaires. Sur un terrain d'assiette de près de 37 000 m², le projet prévoit 39 600 m² de surface de plancher⁴ (SDP) en six bâtiments et 416 places de parking automobile réparties entre les bâtiments.

Il comprend 17 334 m² de SDP de logements : 202 logements dits familiaux, 67 logements sociaux, 40 logements sur 800 m² de surface de coliving pour des seniors, 9 200 m² de résidences pour jeunes actifs et étudiants (280 logements et 346 chambres) ; s'y ajoutent 480 m² de locaux commerciaux, une crèche privée de 250 m² (20 berceaux) et 11 220 m² de locaux d'activité conservés (source : étude d'impact (EI) p. 12)⁵.

Le site, actuellement occupé par des bâtiments d'activités et des parkings extérieurs, sera en partie transformé pour intégrer de nouveaux espaces de vie et une refonte des espaces communs et extérieurs du secteur.

4 La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs), ni les parkings.

5 Sauf mention contraire, les références sont celles des documents électroniques du dossier.

Afin de limiter l'occupation des sols, les deux porteurs de projet ont choisi de modifier et surélever un ensemble de structures existantes et de ne construire qu'un seul nouveau bâtiment.

Le projet prévoit l'arrivée de 963 habitants.



Figure 3 : Photo-montage (depuis le nord) de l'insertion paysagère du projet avec le quartier résidentiel existant au premier plan, les nouveaux bâtiments en second plan et l'aéroport d'Orly en arrière plan (source : Perspective d'insertion du projet dans son environnement, p. 8)

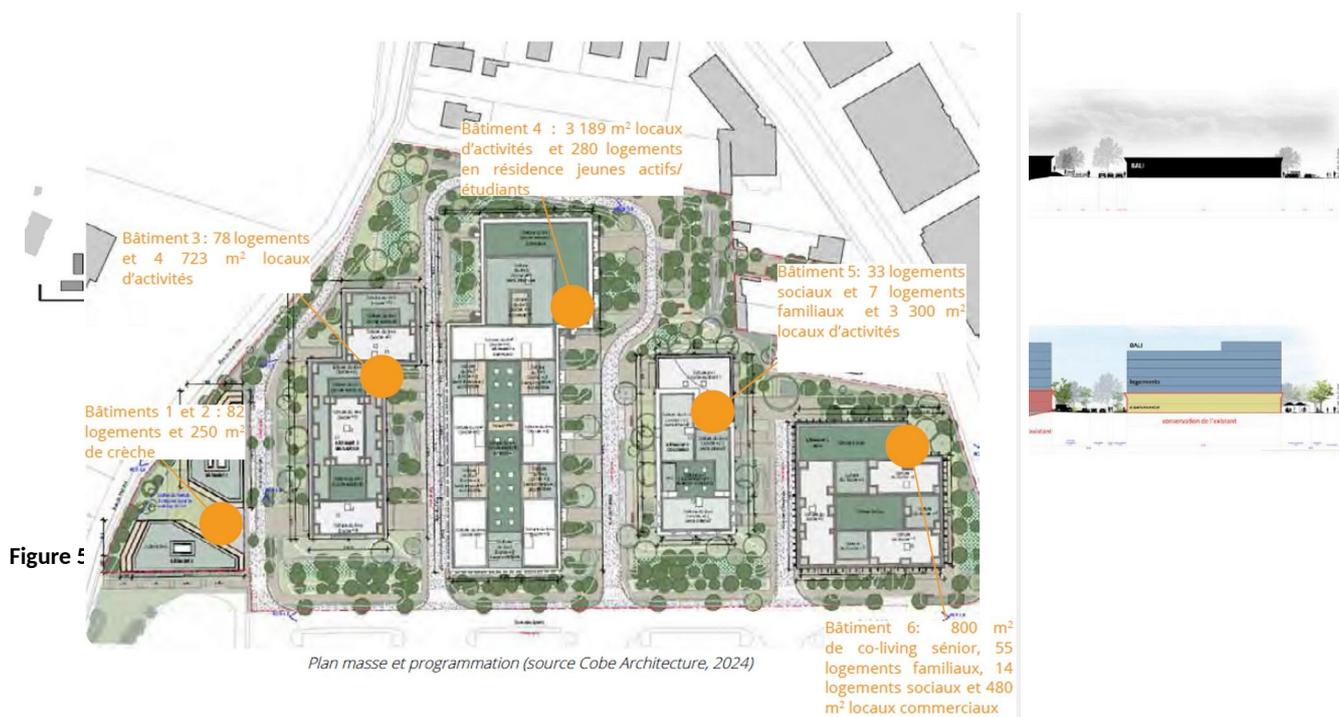


Figure 4: Plan masse et programmation - source EI p. 12

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet et de la modification du plan local d'urbanisme

Bien qu'une concertation avec le public soit mentionnée dans le dossier⁶, aucun document relatif à l'association du public en amont n'est présenté dans l'étude d'impact du projet ni l'évaluation environnementale du PLU. La modification du PLU aura pourtant un impact sur le secteur à l'interface entre trois types d'activités : agricole, résidentielle et tertiaire et sera source de nouvelles contraintes logistiques, d'exploitation et de transport. La présentation des modalités d'association du public et les suites éventuellement données aux observations formulées permettrait d'éclairer le niveau d'acceptabilité des évolutions prévues. ~~des projets.~~

(1) L'Autorité environnementale recommande de préciser les modalités de participation du public à la conception du projet, en complétant la partie dédiée de l'étude d'impact et en joignant les documents afférents (comptes rendus, registres, bilans de concertation, etc.).

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- le bruit,
- les polluants atmosphériques et le bilan carbone du projet,
- la pollution des sols,
- les phénomènes d'îlots de chaleur urbains,
- la qualité des eaux de surface et souterraines.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité des dossiers et des démarches d'évaluation environnementale

Par souci de clarté, la partie de l'évaluation environnementale traitant du projet de PLU sera nommée « rapport environnemental » et celle traitant du projet immobilier « dossier projet » ou « étude d'impact ».

Le dossier relatif au projet présente une évaluation de ses incidences et propose une démarche éviter-réduire-compenser (ERC). Il est accompagné d'études spécifiques telles qu'une notice paysagère riche en illustrations et d'études spécifiques : géotechnique, acoustique, d'évaluation de consommation de CO₂ et d'îlots de chaleur urbains, de trafic, pédologique, de fiabilité des bâtiments et de biodiversité. Le diagnostic faune-flore comporte deux segments : un inventaire des chiroptères et de l'avifaune d'une part et une étude rapide (« flash » dans le dossier) qui s'appuie sur un seul passage en février 2023. Ce type d'étude ne suffit pas à obtenir une appréciation complète de la biodiversité présente sur le site et ne favorise pas l'évaluation des incidences potentielles mais elle est proportionnée au contexte.

Le dossier présente assez souvent des informations contradictoires ou peu claires sur le nombre de logements et la disposition du site. Par exemple, la synthèse des flux de transport générés mentionne la construction de 330 logements (285 en phase 1 et 45 en phase 2)⁷, mais la fiche synthétique du projet parle de 269 logements (page 6 du résumé non technique). Le document, bien que fourni en données et explications, souffre d'une dispersion des données par enjeu sur l'ensemble du dossier qui rend difficile la compréhension d'ensemble.

⁶ Page 501 du dossier d'étude d'impact, dans le rapport d'étude sur le bilan des émissions GES, page 15.

⁷ Page 658 du dossier ou page 34 de l'étude d'impact

L'étude d'impact présente un grand nombre de mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement regroupées sur des thématiques liées non pas aux enjeux, mais aux manières de les mettre en application (gestion des ressources, des pollutions, des consommations énergétiques, etc.). La liste des mesures ERC n'est accompagnée d'aucune explication sur leur mise en œuvre, sur les objectifs quantitatifs à atteindre et la manière de mesurer leur réalisation. De plus, les mesures proposées dans ce chapitre ne sont pas rattachées aux enjeux pour lesquels elles sont proposées.

De même le résumé des enjeux (étude d'impact, pages 327 à 333) expose une rubrique « mesure » qui contient les éléments les plus impactants, mais sans spécifier les mesures concernées.

Malgré une analyse de l'état initial de l'environnement partielle, les incidences sur la biodiversité sont bien détaillées et bien illustrées et cette partie possède de très nombreuses mesures répondant à la problématique du site.

Le rapport environnemental du PLU traite les différents enjeux principalement par le prisme des plans régionaux et nationaux. Il reprend les études menées dans le cadre du projet immobilier pour proposer des mesures ERC parfois cohérentes, avec une mise en pratique claire. Cependant, il manque parfois des détails concernant la mise en application des mesures proposées (chiffrage, description des impacts résiduels après application des mesures, etc.). Les enjeux sont décrits, mais ne sont pas évalués, ni classifiés sur une échelle permettant de vérifier le niveau de risque associé.

Par ailleurs, Le rapport environnemental du PLU apporte des éléments de contexte concernant notamment un secteur proche, au sud-est, destiné à permettre le développement d'un nouveau tissu industriel (étude d'impact du projet de PLU, page 186-187). Toutefois, l'étude d'impact du projet ne comporte pas d'analyse des effets cumulés potentiels entre le projet et les autres projets concernés par cette mutation du secteur voisin.

(2) L'Autorité environnementale recommande de:

- compléter l'étude d'impact du projet par un inventaire complet de la biodiversité au moins sur la base d'une étude bibliographique ;
- présenter dans la synthèse des enjeux les mesures définies pour éviter ou réduire l'impact potentiel identifié, et pour chaque mesure la liste des enjeux auxquels elle répond ;
- évaluer l'efficacité prévisible des mesures d'évitement et de réduction dans l'évaluation environnementale de la modification du PLU ;
- analyser les effets cumulés du projet avec ceux des autres projets prévus dans le cadre de la transformation du secteur voisin en zone permettant le développement d'un nouveau tissu industriel.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'évaluation environnementale du volet PLU analyse comme compatible la modification prévue avec les plans et programmes tels que, notamment, le schéma directeur de la région d'Île-de-France (Sdrif) et le schéma de cohérence territoriale (ScoT) métropolitain ainsi qu'avec le PLU de Rungis et le futur PLU intercommunal du Grand-Orly-Seine-Bièvre (PLUi). Sur le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome d'Orly (cf. encadré, p.143) sa présentation se limite à une cartographie qui montre que l'ancienne zone C⁸ recoupe la quasi-totalité de la surface du projet immobilier. L'Autorité environnementale considère le dossier incomplet sur ce point compte tenu des enjeux de nuisances sonores. Elle rappelle, à titre d'information, dans l'encadré ci-dessous la situation spécifique de l'aérodrome de Paris-Orly et les obligations qui y restent associées.

8 Une des zones délimitées par le PEB de l'aérodrome de Paris-Orly imposant des restrictions d'urbanisme. La révision du PEB du 21 décembre 2012 a maintenu les dispositions applicables dans les zones C et D bien qu'elle ait abandonné ces appellations au motif que le nombre de vols concernés était limité. Les dérogations à l'urbanisation en zone C sont accordées par un agrément préfectoral. Il n'existe pas de bilan public des dérogations accordées.

(3) L'Autorité environnementale recommande de présenter et de prendre en compte la localisation du secteur du projet dans l'ex-zone C du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Orly en définissant dans le PLU des mesures d'évitement et de réduction de l'exposition des populations aux nuisances sonores associées.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Les deux dossiers, le rapport environnemental du PLU et l'étude d'impact du projet immobilier, ne présentent qu'une justification du choix retenu, sans comparaison avec des solutions alternatives.

Le dossier présente la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) comme motivant la modification du PLU. La modification du PLU éviterait l'étalement urbain en concentrant les projets immobiliers dans ce secteur et non sur la plaine agricole de Montjean, qu'il est prévu de conserver.

Le rapport environnemental du PLU apporte cependant également des éléments de contexte concernant un secteur proche, au sud-est, destiné à permettre le développement d'un nouveau tissu industriel avec comme cible l'implantation d'un centre de données (étude d'impact du projet de PLU, page 186-187).

L'étude d'impact du projet immobilier inclut un seul paragraphe sur les solutions alternatives. Il évoque les choix retenus par item (espaces verts, performance environnementale, etc.) en formulant une synthèse du projet mais sans analyse comparative entre différents scénarios au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- présenter, pour le projet de PLU et le projet immobilier, une analyse des solutions alternatives envisageables et en présenter une comparaison avec les choix effectués au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

- prendre en compte la transformation du secteur voisin du projet immobilier en zone permettant l'implantation d'un ou de plusieurs centres de données au titre de l'analyse des effets cumulés et étudier la possibilité de raccordement du réseau de chaleur du nouveau quartier pour utiliser la chaleur fatale du ou des centres de données.

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

3.1. Le bruit

Le rapport environnemental du PLU mentionne succinctement le PEB sans mettre en évidence les risques sanitaires identifiés et les mesures associées en vue de diminuer l'impact sonore du trafic aérien par des règles d'urbanisme adaptées, et en tenant compte du cumul avec le bruit des infrastructures de transport terrestre situées à proximité, routiers (A86, A106, RD7 et RD165) et ferroviaires (RER C et TGV).

L'étude d'impact décrit le projet comme ayant un impact « modéré » en matière de bruit. Les éléments fournis dans le dossier ainsi que les cartes Bruitparif consultées montrent pourtant une exposition au bruit cumulé moyen importante du site du projet avec des valeurs de 60 à 65 Lden dB(A), voire supérieures à 65 dB(A) en frange est. L'étude acoustique (p.450 de l'EI) est peu claire sur certains points. Une modélisation des émergences du bruit routier a été réalisée mais pas du bruit ferroviaire.

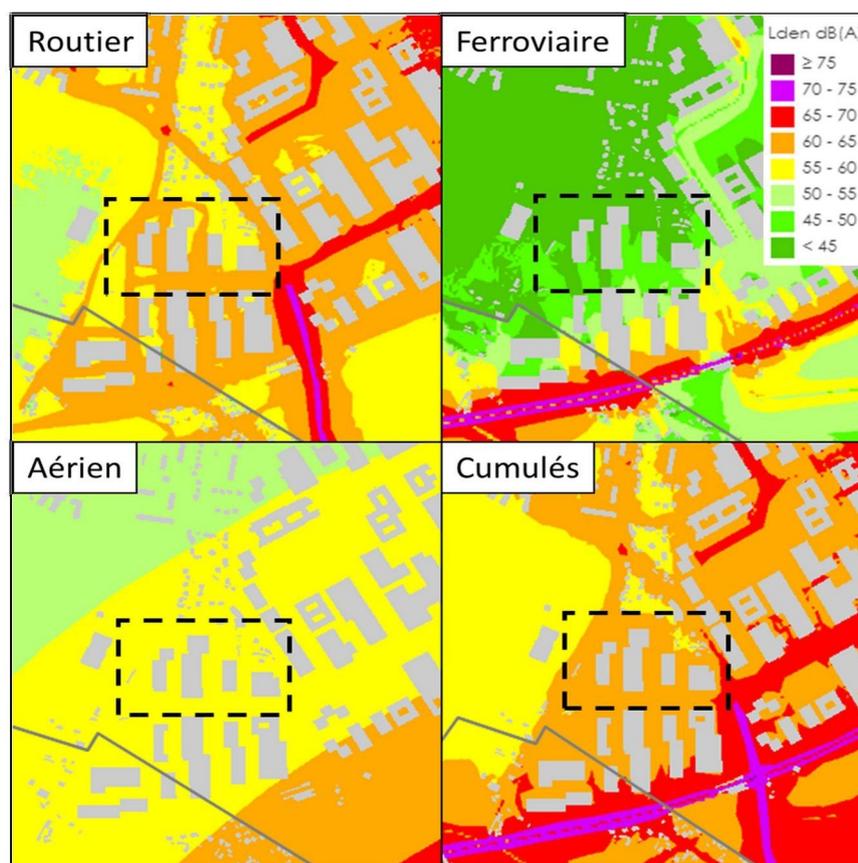


Figure 6: Cartes du bruit venant de différentes sources à l'endroit du projet (encadré noir), source : Bruitparif

Une campagne de mesures acoustiques a été effectuée en janvier 2024⁹, d'une durée de six heures, sur une tranche horaire de quatre heures en fin d'après-midi et de deux heures de nuit. Du fait de sa durée très limitée, l'Autorité environnementale estime qu'elle n'est pas représentative.

Neuf points d'analyse ont été placés, six sur le site du projet et trois à proximité. Les mesures effectuées ont montré un environnement assez calme au cœur du site avec des valeurs moyennes mesurées à 51,2 LAeq dB(A) pour une mesure prise à un mètre et demi du sol. Des mesures dans un environnement plus dégagé et plus haut auraient permis de mieux prendre en compte l'incidence sonore liée au trafic aérien.

Les valeurs en périphérie du projet sont plus élevées que celle située à l'extrémité sud-est (point 10) avec une valeur de 63,7 Lden dB(A). Cette campagne de mesures a été complétée par une simulation du bruit au sol et sur les différentes façades des bâtiments projetés dont il résulte que la réglementation est respectée.

Toutefois, les valeurs à partir desquelles une incidence néfaste sur la santé est documentée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui constitue la référence en matière de santé humaine, sont dépassées sur la plupart des façades sud et est des bâtiments analysés¹⁰. Cette modélisation ne semble pas avoir pris en compte le bruit lié au trafic aérien, alors que le site du projet est exposé à des niveaux de bruit aérien supérieurs à 55 dB Lden d'après les cartes stratégiques de bruit aérien arrêtées pour la zone.

Au vu de ces éléments et de la faible durée de la campagne de mesures, il est nécessaire de relever le niveau d'enjeu du bruit de « modéré » à « fort » pour ce secteur et de compléter l'analyse initiale par une campagne

9 Étude Trans-Faire, page 13.

10 Valeurs définies par l'OMS pour le bruit routier : Lden 53 dB(A) et Ln 45 dB(a). Pour le bruit aérien : Lden 45 dB(A) et Ln 40 dB(A).

plus longue et une présentation du bruit montrant aussi bien les moyennes que les pics de bruit (caractéristique des mouvements d'aéronefs et des passages de train).

L'Autorité environnementale souligne que le site étant exposé à du bruit ferroviaire et du bruit aérien, une attention particulière devra être portée à la caractérisation et à l'impact des pics de bruit. En effet, les émergences de ces types de bruit rendent sa caractérisation en indicateurs énergétiques (LAeq, Lden, Lnight, etc.) imparfaite puisque ces derniers sont basés sur des calculs de moyennes d'énergies sonores. La caractérisation du bruit ferroviaire a fait l'objet d'une évolution récente : la loi d'orientation des mobilités (LOM) a introduit en 2019 la prise en compte des pics de bruit ferroviaire et a amené le Conseil national du bruit dans son avis du 7 juin 2021 à définir un certain nombre de recommandations relatives à la caractérisation du bruit ferroviaire, notamment celle de réaliser un comptage pondéré des événements sonores à l'aide d'indicateurs événementiels. L'Autorité environnementale estime en conséquence que pour les projets implantés sur des parcelles exposées au bruit ferroviaire et aérien, une caractérisation en indicateur événementiel (Lamax, Nax, etc.) doit systématiquement être menée afin de permettre de définir des mesures d'évitement et de réduction des impacts sanitaires adaptés à la typologie du bruit.

Le projet prévoit l'implantation de populations sensibles (seniors, familles avec enfant, crèche à l'ouest). La modélisation de la diffusion du bruit montre que la crèche ne devrait pas être affectée par les deux principales sources de pollution sonores locales (étude d'impact, page 261) en dehors du bruit de fond aérien.

Les mesures de réduction et d'évitement proposées sont listées dans différentes catégories de la rubrique « mesures ». Certaines sont présentées dans la catégorie « Agir contre les risques, pollutions et nuisances ». Certaines mesures renvoient à des documents annexes telles que « prendre en compte l'étude d'isolement des façades... réalisée par (la société d'étude) LASA » ou bien ne sont pas quantifiées telles que « limiter la propagation du bruit » (étude d'impact, page 323).

Le projet de PLU ne propose pas de mesures spécifiques en vue de réduire l'exposition au bruit même si l'OAP rappelle que « l'article 13 de la loi bruit, ainsi (que) l'arrêté du 30 mai 1996, modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013 qui fixe les niveaux d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation requis en fonction des infrastructures routières à proximité » (étude d'impact du PLU, page 193).

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- pour le PLU, définir dans l'OAP et le règlement écrit du PLU des mesures destinées à éviter ou à défaut réduire significativement l'exposition au bruit des futurs habitants et usagers du site ;
- pour le projet immobilier, relever le niveau d'enjeu lié au bruit de modéré à fort et compléter l'analyse de l'état initial de l'environnement pour caractériser l'ensemble des effets du bruit de ce secteur notamment par de nouveaux relevés acoustiques sur une durée représentative d'au moins cinq jours et une caractérisation des pics de bruit des trafics ferroviaires et aériens ;
- préciser les principales mesures permettant de limiter l'impact du bruit et en présenter les modalités de réalisation et de suivi qualitatif et quantitatif.

3.2. Les polluants atmosphériques et le bilan carbone du projet

La qualité de l'air est décrite, à partir des cinq indicateurs de l'indice Atmo¹¹, comme moyenne à Rungis avec une pollution aux particules fines et à l'ozone. Le site du projet est localisé à proximité de nombreuses routes, d'entrepôts logistiques générant un trafic de camions, et enfin de l'aéroport d'Orly. L'analyse de l'état initial de l'environnement dans l'étude d'impact décrit le trafic routier comme la source principale de pollution atmosphérique (étude d'impact projet, état initial, page 179).

11 Particules fines (PM_{2,5}, PM₁₀), dioxyde d'azote (NO₂), ozone (O₃) et dioxyde de soufre (SO₂).

La modification des bâtiments et l'arrivée de nouveaux habitants entraîneront une consommation de services, de biens marchands et d'énergie se traduisant par l'augmentation du bilan carbone de la commune. Le choix de ne pas reconstruire l'ensemble du quartier, la rénovation thermique des bâtiments et la connexion à un réseau de chaleur atténueront cet impact à long terme.

Le dossier prévoit des scénarios de consommation énergétique liés au chauffage, à l'arrivée de nouveaux déplacements automobiles et à la production de déchets ; il prend en compte également les émissions ponctuelles liées aux travaux. La dette carbone, basée sur une hypothèse haute de consommation d'énergie, liée aux travaux, est estimée à 31 tCO₂ éq¹². Ce total semble particulièrement faible et sa construction (hypothèses de calcul, modalités de prise en compte des facteurs) n'est pas explicitée par le dossier.

(6) L'Autorité environnementale recommande de préciser les modalités de construction du bilan carbone indiqué, de le décomposer par source d'émission et d'étayer les hypothèses de calcul.

Les mesures ERC proposées concernent l'ensemble des étapes du projet avec, par exemple : l'emploi de matériaux biosourcés et faiblement carbonés, l'utilisation du bois pour la superstructure supérieure des bâtiments, le raccordement du projet au réseau de chaleur de la ville, l'emploi de matériaux recyclables afin de prévoir la fin de vie du bâtiment et le recours à l'économie circulaire pour les déchets. L'ensemble des mesures aurait pour conséquence de diminuer l'impact des émissions de GES de 17 % par rapport à l'état projet (étude d'impact, page 317). Le dossier aurait pu présenter des exemples de la mise en œuvre des principales mesures ERC et des modalités de leur suivi, par exemple sur la valorisation des matériaux de démolition.

(7) L'Autorité environnementale recommande de présenter des exemples de mise en application et une estimation quantitative des résultats attendus des mesures ERC.

Le projet prévoit l'apport de 120 à 140 véhicules par heure le matin et le soir en heure de pointe et une diminution conjointe de 40 véhicules liée à la disparition des emplois dans le quartier. Le nouveau quartier sera desservi par un ensemble de transports en commun déjà présents : RER C, ligne 7 de tramway et bus. Le projet prévoit la mise en place de places de stationnements vélo et l'aménagement des voies publiques pour les piétons en restreignant la largeur des routes sur le site du projet (étude d'impact, pages 320 et 321).

12 tCO₂ éq : indicateur sur la quantité d'énergie pouvant être retenu par effet de serre pour l'ensemble des procédés (production de matériaux, transport, chauffage, etc.) converti en quantité de CO₂ qui provoquerait le même effet, la part de l'énergie grise (incluse dans la fabrication des matériaux) devrait être détaillée.

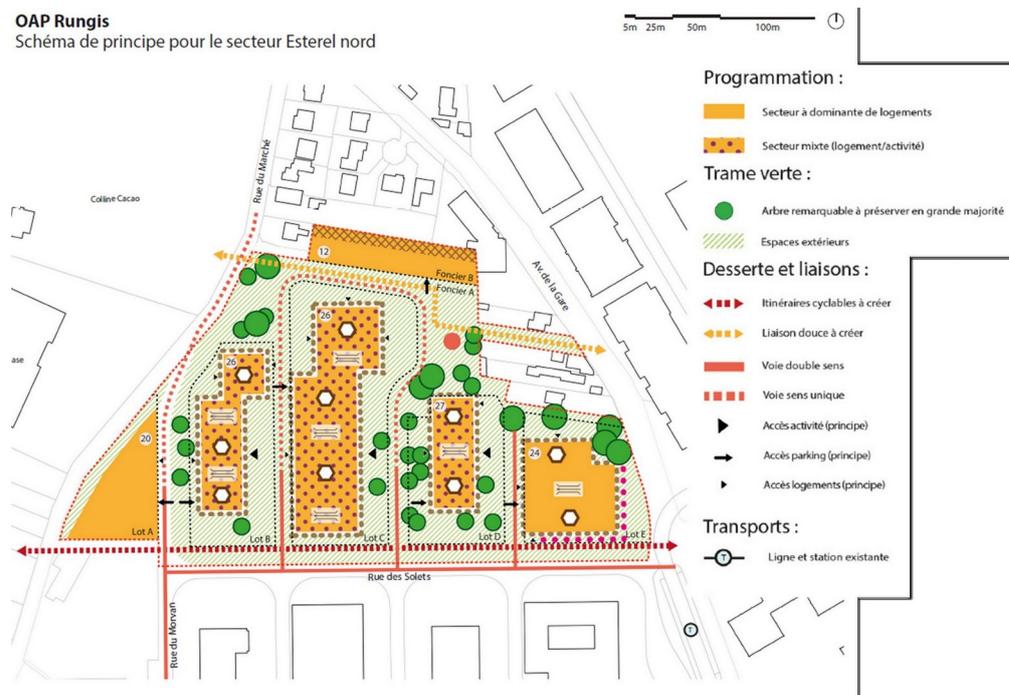


Figure 7: Schéma graphique de l'OAP Estérel

Le PLU prévoit 0,75 place de véhicule motorisé en moyenne par habitation avec une répartition d'une place par logement, 0,5 place pour le locatif social et 0,2 place par « hébergement » principalement constitué de logement étudiant (notice PLU, page 19). L'ensemble n'est cependant pas justifié par un nombre d'habitants attendus et le nombre de places de stationnement automobile prévu paraît de ce fait élevé au regard de la population attendue. Une analyse plus précise doit être menée.

L'OAP prévoit la modification du plan de circulation pour mettre à sens unique les principaux axes du quartier, la création de pistes cyclables et l'élargissement des voies piétonnes. Elle favorise l'usage de matériaux bas carbone produits localement sans les prescrire pour le porteur de projet et fixe une orientation de haute performance énergétique des bâtiments (mesures 9, 10 et 12). Ces mesures non prescriptives ne sont pas argumentées et ne sont pas accompagnées de modalités de suivi.

(8) L'Autorité environnementale recommande de mieux détailler dans l'OAP les différentes mesures proposées pour les stationnements automobiles et vélo et les aménagements de voirie, d'évaluer leur contribution à la limitation du trafic automobile dans ce nouveau quartier, et de garantir leur efficacité par un suivi précis.

3.3. La pollution des sols

Les enjeux liés à la pollution des sols sont classés de « modéré » à « fort » selon les items avec, par exemple : « contaminations potentielles au plomb » en enjeu fort, « présence d'un site ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) à l'endroit du projet » en enjeu modéré alors qu'elle est source de pollution potentielle et qu'elle est à ce titre considérée comme une ICPE.

Une ancienne ICPE a été identifiée dans la base de données Basias¹³ à l'emplacement du bâtiment Colombo (lot E) : activités de métallurgie, forges, et traitements des métaux¹⁴ (étude d'impact, état initial - p 171). Le site a fait l'objet d'une étude portant conjointement sur la qualité des sols et leur niveau de contamination, et sur la

13 Base de données des anciens sites industriels et des activités de service.

14 Référence : IDF9401035.- société Soremec-Comess

présence de zones humides. Pour ce qui concerne le premier volet, dix-huit forages ont été effectués en décembre 2022.

Les résultats des premiers prélèvements ont montré une anomalie des teneurs en métaux lourds et des traces en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), en fluorures et en polychlorobiphényles (PCB). Les deux sondages T1 et T2, situés à l'ouest du site, ont montré une contamination en métaux lourds à des profondeurs dépassant le second niveau de sous-sol prévu par le projet. Une indication claire de la profondeur en mètres, dans les différents résultats de sondage, aurait permis de mieux rendre compte de l'étendue de la pollution des sols. L'étude de vulnérabilité des milieux montre une sensibilité et/ou une vulnérabilité forte des sols et des eaux souterraines du fait d'espaces de pleine terre proches du site Basias répertorié. Dans son rapport sur les incidences du projet, le dossier présente un risque de diffusion de la pollution au niveau des « *espaces extérieurs non recouverts sur le long terme* ».

L'extraction des sols contaminés et l'apport de remblais propres sont proposés pour l'ensemble des zones contaminées situées à une profondeur égale ou supérieure au niveau de sous-sol projeté. L'indication de la profondeur d'extraction sous forme de tableau ou de carte pour rendre compte de la répartition des terres excavées aurait permis d'être plus clair. La plupart des mesures de réduction d'impact renvoient à une liste de différentes études à mener et à un rapport fournis en annexe qui ne sont pas identifiées comme des mesures. D'autres mesures comme l'interdiction d'utilisation de terre végétale issue d'un terrain agricole et provenant d'un site éloigné de plus de 100 km de distance (étude d'impact, page 395-296) ne participent pas de la réduction de la pollution des sols mais de celle du bilan carbone du projet. Pour la bonne information du public, une liste des principales mesures, des modalités de suivi et des indicateurs de réalisation serait utile.

(9) L'Autorité environnementale recommande de :

- **préciser les profondeurs d'excavation de terre sur le site du projet et la localisation des remblaiements prévus ;**
- **définir les mesures d'évitement et de réduction de l'exposition des futurs habitants et usagers du site à la pollution des sols et préciser les modalités de suivi qualitatif et quantitatif.**

Le règlement du projet de PLU, selon le rapport environnemental, prévoit d'augmenter la part de pleine terre exigible sur le site de 25 à 30 %, mais la valeur minimale indiquée dans l'OAP est de 32 %, sans que cette discordance soit expliquée. Le PLU en vigueur prévoit l'obligation supplémentaire de laisser une surface perméable additionnelle de 10 % de la surface en « *espace de pleine terre ou espace éco-aménageable* » en plus de la surface de pleine terre. Le projet de modification supprime cet élément. Du fait de cette suppression, le taux de pleine terre n'est pas augmenté (notice du PLU, page 21). De plus, une dérogation à l'obligation de pleine terre est possible en cas de réhabilitation du bâti avec changement de destination, ce qui est le cas ici, dès lors qu'il y a compensation par des plantations hors sol et non-dégradation de la situation existante, sans qu'une définition soit donnée de la dégradation et de la manière de l'apprécier.

(10) L'Autorité environnementale recommande de justifier de l'augmentation annoncée de la part de pleine terre dans le PLU, compte tenu notamment de la suppression de l'obligation de surface perméable additionnelle et des dérogations possibles à l'obligation de pleine terre.

3.4. Les îlots de chaleur urbains

L'enjeu du phénomène d'îlots de chaleur urbains (ICU) est considéré comme fort pour ce projet selon l'étude d'impact du projet immobilier.

Une étude spécifique réalisée sur une base de mesures effectuées en juillet 2021 et de simulations à l'échelle du quartier à l'été 2024 montre que le quartier est particulièrement exposé à ce phénomène. Le quartier est

très majoritairement recouvert par un sol artificialisé avec des matériaux stockant et relâchant facilement la chaleur telle que l'asphalte ou du béton.

La surélévation des bâtiments aura un impact négatif sur cet enjeu favorisant l'apport de matériaux minéraux et donc le stockage de chaleur dans le quartier. La création de 12 000 m² de jardin et la désimperméabilisation d'une partie du sol permettront, en théorie, une limitation de l'élévation de température au sol. La hauteur des bâtiments n'aura, cependant, pas d'impact sur la circulation des vents selon l'étude d'impact. Les modélisations effectuées pour ce projet mettent en évidence une incidence du projet qui serait neutre sur cet enjeu. Même si le projet ne change pas le phénomène d'ICU, il augmente le nombre de personnes exposées. En outre, les simulations ne sont pas effectuées en prenant en compte les projections climatiques les plus récentes.

En prenant en compte les travaux scientifiques récents qui estiment que le réchauffement à horizon 2080-2100 sera de l'ordre de + 4°C en moyenne annuelle selon le scénario dit « tendanciel », intégré à la nouvelle trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique, la température annuelle moyenne d'ici à la fin du siècle sera plus élevée, ainsi que les épisodes caniculaires plus intenses et durables avec des anomalies de température estivale de +5°C à + 10°C¹⁵, notamment dans les zones urbaines¹⁶, avec un risque de vagues de chaleur et de sécheresse fortement accru à partir de 2050.

Les mesures mises en place pour limiter le phénomène d'ICU sont réparties sur différentes thématiques de la rubrique « mesures ». La plupart d'entre elles sont présentées dans la catégorie « Instaurer une architecture et un urbanisme bioclimatiques » (étude d'impact, page 297). Les mesures concernent l'aménagement intérieur des bâtiments, le choix des matériaux de construction, l'aménagement des espaces verts et leur répartition sur l'ensemble des bâtis, la colorimétrie des bâtiments et des toits (pour influencer sur l'albédo¹⁷). Cette dispersion de mesures sur plusieurs rubriques complique la bonne compréhension du traitement du sujet dans le dossier.

(11) L'Autorité environnementale recommande de grouper les mesures liées au phénomène d'îlots de chaleur urbains afin de les rendre plus intelligibles, de mieux préciser leurs effets et de démontrer l'absence d'impact résiduel sur la nouvelle population du quartier en effectuant une simulation de leur efficacité à l'horizon 2050 et à l'horizon 2100 en prenant en compte les dernières prévisions ayant trait au changement climatique.

Le projet de PLU ne propose pas de règles prenant en compte cet enjeu. L'OAP propose une série de mesures sur l'orientation des bâtiments, l'organisation interne des logements, la compacité du bâtiment, les modes de ventilation, la présence et le type de protections solaires et les règles de végétalisation pour améliorer le confort thermique des bâtiments mais n'en évalue pas l'efficacité.

(12) L'Autorité environnementale recommande de prévoir dans l'OAP ou dans le règlement du PLU des mesures visant à prévenir ou à réduire le phénomène d'îlots de chaleur urbains, et de démontrer leur efficacité compte tenu du changement climatique à l'horizon 2050.

3.5. La qualité des eaux de surface et des eaux souterraines

L'étude d'impact du programme immobilier considère comme un enjeu fort la thématique des eaux de surface et des eaux souterraines, du fait de la pollution des sols du site et d'un risque avéré de remontée de nappe à

15 <https://meteofrance.com/actualites-et-dossiers/magazine/pourquoi-fait-il-plus-chaud-en-ville-qua-la-campagne-la-nuit>

16 Le dossier rappelle que « l'urbanisation très dense exerce une influence sur les températures et sur les conditions de vents. Ainsi, certaines situations météorologiques (ciel dégagé et vent faible) sont favorables à un fort halo de chaleur au cœur des villes ».

17 Albédo : capacité d'un élément à renvoyer une partie du rayonnement solaire.

l'ouest du périmètre du projet. Le caractère minéral du site et l'imperméabilisation du secteur favorisent le ruissellement très fort et permettent mal l'infiltration.

Selon ce dossier, la requalification du quartier permettra de diminuer la surface de terre imperméabilisée sur la partie déjà bâtie. Le projet prévoit d'imperméabiliser 2 416 m² et de désimperméabiliser une surface de 7 406 m². Afin de limiter, entre autres, le ruissellement, le projet prévoit la mise en place de 9 000 m² de toitures végétalisées et diverses mesures d'accompagnement et de conception afin de créer une mosaïque végétale (étude d'impact, page 302).

La phase de travaux mettra en mouvement et à nu des quantités considérables de sols (pluie, poussières). Les pollutions existantes ou apportées par le chantier peuvent ainsi être déplacées par lessivage des sols en surface comme en profondeur. La mise en place de travaux de décaissement en dehors des périodes de hautes eaux est proposée pour éviter d'affecter la nappe et de transférer des pollutions entre les milieux (sol / eau / air) (étude d'impact, page 316).

La plu :

(13) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures de prévention de la pollution des eaux souterraines et des eaux de surface du fait de la mobilisation des pollutions du sol par des eaux de ruissellement en phase chantier.

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

Le présent avis devra être joint aux dossiers d'enquête publique.

S'agissant du projet, 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. S'agissant de la modification du PLU, pour l'information complète du public, l'Autorité environnementale invite également l'autorité compétente à joindre au dossier d'enquête publique un mémoire en réponse au présent avis.

Ces mémoires en réponse devraient notamment préciser comment le maître d'ouvrage du projet ou la personne publique responsable de la modification du PLU envisagent de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant leur projet. Ils seront transmis à l'Autorité environnementale à l'adresse suivante : mrae-idf.migtparis.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.

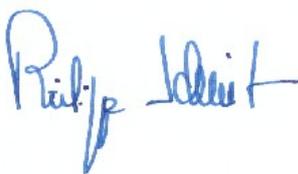
L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 9/10/2024

Siégeaient :

**Isabelle AMAGLIO-TERISSE, Isabelle BACHELIER-VELLA, Sylvie BANOUN,
Denis BONNELLE, Monica Isabel DIAZ, Noël JOUTEUR,**

Ruth MARQUES, Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, *président*,



Philippe SCHMIT

ANNEXES

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de préciser les modalités de participation du public à la conception du projet, en complétant la partie dédiée de l'étude d'impact et en joignant les documents afférents (comptes rendus, registres, bilans de concertation, etc.)..... 11
- (2) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter l'étude d'impact du projet par un inventaire complet de la biodiversité au moins sur la base d'une étude bibliographique ; - présenter dans la synthèse des enjeux les mesures définies pour éviter ou réduire l'impact potentiel identifié, et pour chaque mesure la liste des enjeux auxquels elle répond ; - évaluer l'efficacité prévisible des mesures d'évitement et de réduction dans l'évaluation environnementale de la modification du PLU ; - analyser les effets cumulés du projet avec ceux des autres projets prévus dans le cadre de la transformation du secteur voisin en zone permettant le développement d'un nouveau tissu industriel.....12
- (3) L'Autorité environnementale recommande de présenter et de prendre en compte la localisation du secteur du projet dans l'ex-zone C du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Orly en définissant dans le PLU des mesures d'évitement et de réduction de l'exposition des populations aux nuisances sonores associées.....13
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter, pour le projet de PLU et le projet immobilier, une analyse des solutions alternatives envisageables et en présenter une comparaison avec les choix effectués au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine. - prendre en compte la transformation du secteur voisin du projet immobilier en zone permettant l'implantation d'un ou de plusieurs centres de données au titre de l'analyse des effets cumulés et étudier la possibilité de raccordement du réseau de chaleur du nouveau quartier pour utiliser la chaleur fatale du ou des centres de données.....13
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - pour le PLU, définir dans l'OAP et le règlement écrit du PLU des mesures destinées à éviter ou à défaut réduire significativement l'exposition au bruit des futurs habitants et usagers du site ; - pour le projet immobilier, relever le niveau d'enjeu lié au bruit de modéré à fort et compléter l'analyse de l'état initial de l'environnement pour caractériser l'ensemble des effets du bruit de ce secteur notamment par de nouveaux relevés acoustiques sur une durée représentative d'au moins cinq jours et une caractérisation des pics de bruit des trafics ferroviaires et aériens ; - préciser les principales mesures permettant de limiter l'impact du bruit et en présenter les modalités de réalisation et de suivi qualitatif et quantitatif..... 15
- (6) L'Autorité environnementale recommande de préciser les modalités de construction du bilan carbone indiqué, de le décomposer par source d'émission et d'étayer les hypothèses de calcul.....16
- (7) L'Autorité environnementale recommande de présenter des exemples de mise en application et une estimation quantitative des résultats attendus des mesures ERC..... 16
- (8) L'Autorité environnementale recommande de mieux détailler dans l'OAP les différentes mesures proposées pour les stationnements automobiles et vélo et les aménagements de voirie, d'évaluer

leur contribution à la limitation du trafic automobile dans ce nouveau quartier, et de garantir leur efficacité par un suivi précis.....17

(9) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser les profondeurs d'excavation de terre sur le site du projet et la localisation des remblaiements prévus ; - définir les mesures d'évitement et de réduction de l'exposition des futurs habitants et usagers du site à la pollution des sols et préciser les modalités de suivi qualitatif et quantitatif.....18

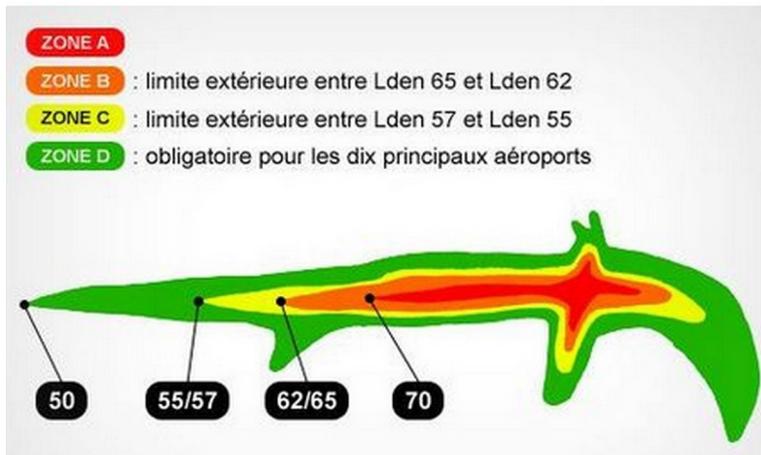
(10) L'Autorité environnementale recommande de justifier de l'augmentation annoncée de la part de pleine terre dans le PLU, compte tenu notamment de la suppression de l'obligation de surface perméable additionnelle et des dérogations possibles à l'obligation de pleine terre.....18

(11) L'Autorité environnementale recommande de grouper les mesures liées au phénomène d'îlots de chaleur urbains afin de les rendre plus intelligibles, de mieux préciser leurs effets et de démontrer l'absence d'impact résiduel sur la nouvelle population du quartier en effectuant une simulation de leur efficacité à l'horizon 2050 et à l'horizon 2100 en prenant en compte les dernières prévisions ayant trait au changement climatique.....19

(12) L'Autorité environnementale recommande de prévoir dans l'OAP ou dans le règlement du PLU des mesures visant à prévenir ou à réduire le phénomène d'îlots de chaleur urbains, et de démontrer leur efficacité compte tenu du changement climatique à l'horizon 2050.....19

(13) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures de prévention de la pollution des eaux souterraines et des eaux de surface du fait de la mobilisation des pollutions du sol par des eaux de ruissellement en phase chantier.....20

Rappel sur les spécificités du plan d'exposition au bruit de Paris-Orly



Le PEB est une servitude d'urbanisme, constituée de 3 à 4 zones, imposant des restrictions à l'urbanisation :

- dans les zones A et B, considérées comme des zones de bruit fort, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole ;
- à l'intérieur des zones C, considérées comme des zones de bruit modéré, seules les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur ; les plans d'exposition au bruit peuvent cependant y délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Les constructions nouvelles autorisées dans les zones de bruit A, B, C et D font l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée. Les autorisations d'urbanisme délivrées dans ces zones doivent donc expressément comporter de telles prescriptions, destinées à ne pas exposer davantage de population à des risques sanitaires avérés.

La loi du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion a introduit des dispositions spécifiques pour les aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture fait l'objet d'un plafonnement réglementaire (article L. 112-9 du code de l'urbanisme) : depuis, les PEB de ces aérodromes ne sont pas tenus de disposer de zones C et D. Dans la pratique, cela ne concerne en France que l'aérodrome de Paris - Orly.

Le principe général d'inconstructibilité conservé sur l'ensemble de l'ancienne zone C du PEB de 1975 peut être levé sur tout secteur de la zone C par la création d'un secteur de renouvellement urbain, validé par arrêté préfectoral pris après enquête publique. La carte ci-dessus est extraite d'un projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement mais elle a disparu du plan adopté en 2022, l'extension de la zone C de 5 000 ha ayant été abandonnée.

Dans le périmètre défini par la zone C qui était en vigueur jusqu'au 20 février 2009, des restrictions à l'urbanisation d'une zone C (ainsi que l'obligation de respecter des normes acoustiques) continuent de s'appliquer, sans que cette zone appartienne au PEB. Il est possible d'autoriser, dans les secteurs de renouvellement urbain, une augmentation du nombre de logements et de la population, dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modifiant les plans de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome. Mais l'obligation d'information des acquéreurs et locataires, qui existe au sein des zones C, ne s'applique pas dans ce périmètre. Et aucune contrainte n'existe dans le périmètre de ce qui constituerait la zone D.