



Mission régionale d'autorité environnementale
Île-de-France

**Avis délibéré en date du 4 juin 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet d'aménagement « Chemin des Carrières »
à Orly dans le département du Val-de-Marne**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement « Chemin des Carrières » à Orly (94) et sur l'étude d'impact datée de mars 2020. Il fait suite à un premier avis émis par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) le 30 janvier 2019, dans le cadre de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC). Le présent avis est émis dans le cadre d'une demande de déclaration d'utilité publique, suite aux compléments apportés par le maître d'ouvrage à l'étude d'impact.

Le projet s'implante sur un site de 6,3 ha, entre la zone industrielle du « SENIA », l'aéroport Paris-Orly et le centre ancien d'Orly. Actuellement, les terrains concernés sont majoritairement occupés par des activités industrielles. Le projet d'aménagement prévoit de démolir l'ensemble des bâtiments existants pour construire 770 logements.

Les principaux enjeux identifiés par la MRAe concernent la pollution des sols et les déchets de démolition, les déplacements, l'ambiance sonore, la qualité de l'air, le climat et le paysage.

L'étude aborde l'ensemble des thématiques environnementales. De plus, suite aux recommandations précédemment émises par la MRAe (avis en date du 30 janvier 2019), des précisions ont été apportées, en ce qui concerne notamment les démolitions, le trafic routier et le paysage. Ces modifications sont signalées clairement dans l'étude d'impact. Malgré cela, l'analyse de la sensibilité environnementale du site et des effets du projet nécessite d'être approfondie. La justification du projet devra être actualisée en conséquence. Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- réaliser les études sur la pollution des sols et des eaux souterraines à l'échelle du site, évaluer leur compatibilité avec les usages projetés, définir les mesures d'évitement et de réduction nécessaires et actualiser l'étude d'impact en conséquence ;
- préciser la quantité de déblais et de matériaux générés par les démolitions, ainsi que leurs modalités de gestion, de dépollution éventuelle et de valorisation ;
- approfondir l'analyse des effets de saturation et de contournement liés aux nouveaux déplacements générés à l'échelle de l'ensemble du secteur du SENIA ;
- préciser les caractéristiques et les attendus du projet de mobilité douce à cette même échelle ;
- mieux caractériser l'exposition d'une population nouvelle au bruit et à la pollution atmosphérique, compte-tenu notamment de la densification du trafic routier et des activités aéroportuaires, et conforter les mesures d'évitement et de réduction nécessaires ;
- mesurer la réduction annoncée des surfaces imperméabilisées ;
- réaliser un bilan carbone du projet tenant compte des effets cumulés à l'échelle du secteur d'étude, et définir des mesures d'atténuation et d'adaptation appropriées en conséquence ;
- affiner la prise en compte du paysage actuel dans les choix d'aménagement ;
- actualiser la justification du projet au regard notamment de ses impacts sanitaires et climatiques dans le cadre des effets cumulés à l'échelle des projets d'aménagement de la zone industrielle du SENIA.

Ces recommandations sont déclinées de façon plus précise dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et sur celui de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 4 juin 2020 en conférence téléphonique. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement « Chemin des Carrières » à Orly (94), porté par l'établissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont (EPA ORSA).

Étaient présents et ont délibéré : Paul Arnould, Jean-Paul Le Divenah, Jean-Jacques Lafitte, François Noisette.

Étaient également présents : Judith Raoul-Duval et Catherine Mir (suppléantes, sans voix délibérative) et Noël Jouteur, chargé de mission.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 6 avril 2020.

Vu l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures, publiée au JORF du 24 mars, et en particulier son article 7 ;

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Noël Jouteur, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	4
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
2 Contexte et description du projet.....	4
3 Analyse des enjeux environnementaux.....	7
3.1 État des sols et déchets de démolition.....	7
3.2 Déplacements.....	8
3.3 Exposition aux bruits.....	10
3.4 Qualité de l'air et climat.....	11
3.5 Paysage et cadre de vie.....	12
4 Justification du projet retenu.....	13
5 Information, consultation et participation du public.....	13

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Les dispositifs européens d'évaluation environnementale des projets se fondent sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée, 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.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet d'aménagement « Chemin des Carrières » à Orly (94) est soumis à évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39¹). Il s'inscrit dans une zone d'aménagement concerté (ZAC) créée par arrêté préfectoral du 15 novembre 2019. L'établissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont (EPA ORSA) est maître d'ouvrage du projet.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

Le projet d'aménagement « Chemin des Carrières » à Orly (94) a fait l'objet d'un précédent avis de la Mission régionale d'autorité environnementale, en date du 30 janvier 2019, dans le cadre de la procédure de création de ZAC. Le présent avis est quant à lui rendu, à la demande du préfet du Val-de-Marne, dans le cadre d'une demande de déclaration d'utilité publique (DUP). Celle-ci est sollicitée par le maître d'ouvrage, l'établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPA ORSA), auprès de la préfecture du Val-de-Marne, selon les dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Dans son avis du 30 janvier 2019, la MRAe a formulé des recommandations qui portaient sur la nécessité d'approfondir l'évaluation environnementale du projet. À leur suite, conformément à l'article L. 122-1-1-III du code de l'environnement, le maître d'ouvrage a réalisé une actualisation de l'étude d'impact. Le présent avis porte sur le projet d'aménagement et l'étude d'impact actualisée, datée de mars 2020.

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

2 Contexte et description du projet

La commune d'Orly fait partie du territoire Grand-Orly Seine Bièvre. Celui-ci regroupe 24 communes du Val-de-Marne et de l'Essonne, avec environ 700 000 habitants. Par ailleurs, l'EPA ORSA est chargé de conduire l'opération d'intérêt national (OIN) Orly Rungis – Seine Amont, au sein de laquelle s'inscrit le présent projet.

Le projet d'aménagement « Chemin des Carrières » s'implante entre la zone industrielle du « SENIA », l'aéroport Paris-Orly et le centre ancien d'Orly (cf. figure 1). Le site d'intervention, d'une superficie de 6,3 ha, est situé à proximité du parc Georges Méliès et du cimetière d'Orly (cf. figure 2). Il est actuellement occupé par des activités logistiques et des habitations pavillonnaires.

1 Qui concerne notamment les opérations d'aménagement dont la surface de plancher (au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme) est supérieure ou égale à 40 000 m².

Le projet a pour vocation de transformer le site en « véritable zone résidentielle » (page 189). Suite aux recommandations de la MRAe, le maître d'ouvrage a recensé les bâtiments qui doivent être démolis (pages 240-242²). Ceux-ci correspondent à « tous les bâtiments inclus dans le périmètre [du projet] », majoritairement des entrepôts. Ces compléments sont utiles, mais la présentation est assez sommaire et restreinte aux impacts temporaires.



Figure 1 : Aire d'étude rapprochée du projet au sein de la commune d'Orly - source : étude d'impact



Figure 2 : Périmètre du projet d'aménagement - source : étude d'impact

2 Sauf mention contraire, les numéros de page renvoient à l'étude d'impact datée de mars 2020

Avis délibéré de la MRAe Ile-de-France en date du 4 juin 2020
sur le projet d'aménagement « Chemin des Carrières » à Orly (94)

Le projet d'aménagement s'inscrit dans un foncier qui doit être libéré de toute occupation. Il prévoit de développer 52 730 m² de surface de plancher nouvelle, en R+1 à R+6 (cf. figure 3). Celle-ci est majoritairement destinée à la construction de 770 logements, parmi lesquels 20 % de logements sociaux, ainsi qu'à des commerces et activités pour environ 2 000 m².

Le projet comprend également l'aménagement de 1,5 ha d'espaces publics. La création de voies nouvelles, carrossables et piétonnes, doit permettre de renforcer le maillage du site et son raccordement au secteur (avenue de la Victoire au sud et Voie Nouvelle à l'est). Une place à l'ouest, une aire de jeux au centre et un jardin à l'est sont également prévus.



Figure 3 : Vue axonométrique du projet - source : étude d'impact

Suite aux recommandations de la MRAe, le maître d'ouvrage a précisé le calendrier de mise en œuvre du projet (pages 224-226), incluant l'aménagement des voiries. Celui-ci doit être livré en trois phases à horizon de 2023, 2025 et 2027. En revanche, ce phasage ne mentionne pas explicitement les travaux de démolition. Par conséquent, à la lecture de l'étude d'impact, la date projetée pour le début du chantier n'est pas clairement indiquée. Les travaux de démolition nécessitent d'être explicitement intégrés au phasage du projet.

Enfin, le projet prolonge l'urbanisation envisagée autour de la gare du Pont de Rungis, à environ 1 km au nord-ouest du site (pages 175-180). Actuellement desservie par le RER C, la gare doit accueillir en 2024 la ligne 14 du métro³. Autour, les programmes immobiliers Courson Alouettes et Quinze Arpents (cf. figure 4) développeraient 250 000 m² de surface de plancher à horizon 2029, au sein de l'actuelle zone industrielle (page 180). Par ailleurs, la future place à l'ouest du Chemin des Carrières sera desservie par le projet de bus en site propre Senia-Orly, dont la mise en service est prévue en 2024⁴. Il est aussi précisé dans le dossier que le prolongement du tramway T9 entre le centre d'Orly et l'aéroport a fait l'objet d'études qui, à l'heure actuelle, écartent son opportunité.

3 L'avis de l'autorité environnementale sur ce projet est disponible sur le site du CGEDD :

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-deliberes-de-l-autorite-environnementale-a331.html>

4 La décision n° DRIEE-SDDTE-2017-224 du 15 novembre 2017, dispensant ce projet de la réalisation d'une étude d'impact, est disponible sur le site de la DRIEE : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/la-procedure-d-examen-au-cas-par-cas-r655.html>

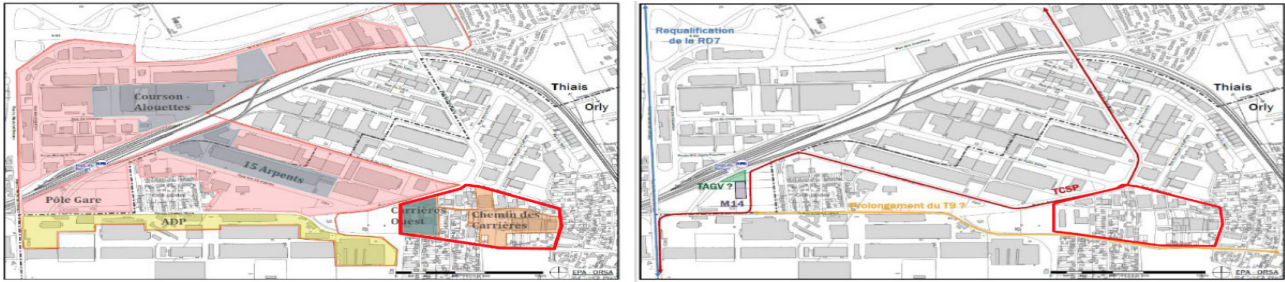


Figure 4 : Autres projets en cours - source : étude d'impact

3 Analyse des enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet concernent :

- l'état des sols et les déchets de démolition ;
- les déplacements ;
- l'ambiance sonore ;
- la qualité de l'air et le climat ;
- le paysage et le cadre de vie.

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

Sur la forme, l'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales. Par ailleurs, des compléments ont été apportés suite aux précédentes recommandations de la MRAe. Ces modifications sont signalées clairement dans l'étude d'impact. Elles sont également reportées dans le résumé non-technique. En revanche, ce dernier présente un état initial sous forme de tableau, qui limite l'appréciation des principaux enjeux.

La MRAe recommande de compléter le résumé non-technique par une présentation plus explicite des principaux enjeux environnementaux, accompagnée de visuels.

3.1 État des sols et déchets de démolition

La prise en compte de la qualité des sols demeure un enjeu fort du projet, eu égard au passé industriel du site et au changement d'usage envisagé. Le maître d'ouvrage précise qu'aucun équipement sensible, tel qu'une crèche, n'est prévu. Toutefois, comme l'a relevé la MRAe dans son précédent avis, l'installation de logements et d'espaces verts (notamment des jardins potagers) sur d'anciens sites industriels présente des risques sanitaires à évaluer, susceptibles de remettre en cause les choix d'aménagement.

Au sein du périmètre de projet, trois sites potentiellement pollués sont recensés dans la base de données des anciens sites industriels et activités de service (BASIAS)⁵. Sur la partie ouest du site, deux parcelles ont fait l'objet d'un diagnostic. L'une a accueilli une station service et un transformateur (Air France), l'autre un dépôt de liquide inflammable (Elipson). L'échantillonnage du diagnostic pour le site Elipson, que la MRAe jugeait insuffisant dans son précédent avis, n'a pas été complété. Des pollutions aux hydrocarbures et PCB sont relevées pour le site Air France, sans être quantifiées. Le projet est également entouré de nombreuses activités susceptibles d'avoir contaminé le site. Compte tenu de ces éléments, l'analyse de l'état des sols est insuffisante.

De plus, la pollution éventuelle des eaux souterraines n'a pas été analysée. Des compléments étaient donc attendus à ce nouveau stade d'autorisation du projet. Or, l'étude d'impact n'a pas été actualisée sur ce point.

⁵ IDF9400449 : Garage/carrossier ELIPSON – Activité terminée, IDF9402221 : Stockage de produits chimiques JEANCO SCI – Activité terminée, IDF9402220 : Fabrique de jouets MATTEL France – Activité terminée

Le maître d'ouvrage renvoie, au titre des mesures à mettre en œuvre pour éviter les impacts sanitaires du projet, à la réalisation d'études ultérieures. Celles-ci, est-il indiqué, permettraient de définir une cartographie des pollutions et un plan de gestion des terres et, le cas échéant, de modifier le projet (page 239). Le maître d'ouvrage conclut qu'à ce titre, aucun impact n'est à prévoir (page 303). Or, sans une meilleure caractérisation de l'état des sols à l'état initial, ni des mesures destinées à éviter et réduire les impacts potentiels, ces conclusions ne sont pas recevables. De plus, les risques sanitaires liés à l'exposition d'une population nouvelle à d'éventuelles pollutions du sol ne sont pas traités.

La MRAe recommande, préalablement à l'enquête publique et en complément à apporter au dossier constitué à cette fin :

- **de réaliser les études sur la pollution des sols et des eaux souterraines permettant de définir les mesures nécessaires pour éviter ou réduire les éventuels impacts sanitaires du projet ;**
- **d'établir une cartographie précise de l'état des sols et des eaux souterraines sur l'ensemble du périmètre de projet ;**
- **de définir les modalités de gestion des terres polluées, en estimant le volume des déblais et en écartant tout risque de pollution des milieux récepteurs ;**
- **d'évaluer quantitativement les risques sanitaires et la compatibilité des sols avec les usages projetés ;**
- **d'adapter, le cas échéant, les choix d'aménagement, de définir toutes mesures d'évitement et de réduction nécessaires et d'actualiser l'étude d'impact en conséquence.**

Par ailleurs, le maître d'ouvrage est tenu de réaliser un diagnostic portant sur la gestion des déchets issus de la démolition, conformément aux articles R.111-43 et suivants du code de la construction et de l'habitation, ainsi qu'un repérage des matériaux contenant de l'amiante, conformément aux articles R.1334-19 et R.1334-22 du code de la santé publique.

À ce stade, deux premiers diagnostics ont été réalisés pour les bâtiments d'activité situés à l'ouest du site (pages 240-242). Ceux-ci représentent plus de 4 000 t de déchets, parmi lesquels des éléments amiantés ont été repérés. Pour les autres bâtiments, le maître d'ouvrage s'engage à ce que ces diagnostics soient réalisés au plus tard un trimestre avant le début des travaux. Par conséquent, l'étude d'impact ne permet pas d'évaluer le volume total de déchets de démolition produit par le projet, pourtant conséquent, ni leur pollution éventuelle et les possibilités de réutilisation.

La MRAe recommande d'estimer le volume total de déchets engendrés par les démolitions liées au projet ainsi que les modalités de leur gestion, en précisant notamment les conditions de leur dépollution éventuelle et de leur valorisation.

3.2 Déplacements

Le projet s'implante à environ 2 km des accès aux autoroutes A 106 et A 86. Le site est directement desservi par la RD 153 (rue du Bas Marin, au nord) et la RD 264 (avenue de la Victoire, au sud) toutes deux connectées à la RD 136 (route Charles Tillon, à l'ouest) au niveau du cimetière d'Orly (cf. figure 2).

Une étude de trafic a été menée en 2015 et actualisée en 2018, sur la base de comptages et d'enquêtes origine-destination (pages 128-133). Celle-ci relève un trafic important au droit du site : en moyenne, en 2018, il est de 18 000 véhicules par jour (véh/j) pour la RD 136, de 13 700 véh/j pour la RD 153 et de 8 800 véh/j pour la RD 264. D'après l'analyse des données recueillies, le site constitue majoritairement une zone de transit en direction du marché de Rungis. Les carrefours avec la RD 136 présentent des remontées de file importantes. Cette saturation du réseau conduit les automobilistes à emprunter des itinéraires de contournement. D'après le dossier, environ 550 véhicules empruntent, en heure de pointe, la rue du Docteur Lecène, voie à sens unique qui dessert des habitations, dans l'aire d'étude du projet. De plus, une augmentation globale du trafic a été constatée entre 2015 et 2018. La MRAe souligne une certaine confusion dans les compléments apportés sur l'enjeu déplacements, notamment dans le résumé non technique, qui font état à la fois d'une augmentation, qualifiée de modérée ou de non négligeable, du trafic dans le périmètre de la ZAC et à l'échelle globale du projet SENIA, et d'une diminution ou d'une faible intensité de ce trafic au sein de la ZAC du Chemin des Carrières. En outre, aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est indiquée au regard des incidences du projet sur le trafic global, alors que le projet prévoit un nouveau plan de circulation qui vise à supprimer les itinéraires de contournement actuellement empruntés par un trafic de transit.

Les simulations réalisées pour le projet indiquent que ce dernier engendrera un trafic de 849 véh/j (émission et réception comprise). Cette augmentation est jugée modérée en termes d'apport au réseau en heure de pointe. Comme dans son précédent avis, la MRAe rappelle qu'il est nécessaire de préciser les hypothèses de part modale, de rapporter cette estimation au nombre d'habitants attendus et d'indiquer la façon dont il est tenu compte du projet de bus en site propre.

Suite aux recommandations de la MRAe, le maître d'ouvrage présente une étude de circulation réalisée en 2018, qui intègre les données du présent projet à celles du « projet SENIA » (pages 269-277). Ce dernier regroupe les programmes immobiliers Courson Alouettes et Quinze Arpents au sein d'un périmètre plus large autour de la gare Pont de Rungis (cf. page 6 du présent avis). Ce projet n'est pas connu de l'autorité environnementale et ne fait pas l'objet, dans l'étude d'impact, d'une présentation suffisamment cohérente (données de programmation, plans d'aménagement, calendrier, etc.). Par conséquent, bien que la démarche soit positive, les résultats sont difficiles à interpréter. Ceux-ci indiquent que le trafic engendré par l'ensemble des programmes de construction est estimé à 2 200 véhicules en heure de pointe. Les conditions de circulation seraient donc particulièrement dégradées sur le secteur. En particulier, la RD 136 qui connaît déjà des problèmes de saturation, verrait son trafic journalier augmenter d'environ 27 %. Les niveaux de saturation associés à ces projections ne sont pas présentés dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de spécifier les modalités de mise en œuvre du « projet SENIA » sur lequel sont établies les simulations de trafic et de préciser les niveaux de saturation attendus aux abords du projet d'aménagement du Chemin des Carrières.

Cette étude de circulation pour la zone du SENIA est juxtaposée à celle précédemment réalisée par le maître d'ouvrage, sans qu'une analyse commune ne soit formulée. Par conséquent, l'étude d'impact actualisée ne permet pas de répondre clairement aux recommandations précédemment émises par la MRAe. L'avis du 30 janvier 2019 relève notamment que le plan de circulation projeté au droit du Chemin des Carrières est susceptible d'engendrer des reports de trafic. Or, les résultats présentés ne sont pas analysés sous cet angle.

La MRAe recommande d'identifier les secteurs susceptibles de faire l'objet d'itinéraires de contournement et de qualifier les incidences associées.

En ce qui concerne les transports en commun, le site est actuellement desservi par deux lignes de bus. La ligne n° 396, au nord, est celle qui accueille le projet de bus en site propre Senia-Orly. Suite aux recommandations de la MRAe, le maître d'ouvrage propose deux cartes des temps de parcours, à pied et à vélo, depuis le site (pages 124-125). Celles-ci montrent que la gare du Pont de Rungis au nord-ouest (RER C et future ligne 14) et celle d'Orly-ville au sud-est (RER C), sont toutes deux à environ 20 min de marche du projet, et entre 5 et 10 min de vélo. La desserte du site par les transports en commun s'effectuera donc principalement par les lignes de bus existantes et le futur TCSP, y compris dans leur fonction de rabattement sur les gares. Quant au tramway T9, l'étude d'impact précise que son prolongement n'est pas à l'ordre du jour. Contrairement à ce qui est indiqué, l'arrêt le plus proche (Orly – Gaston Viens) est donc à plus de 25 min de marche.

S'agissant des modes actifs, l'étude d'impact indique que « le réseau de liaisons douces est très peu développé sur la ville d'Orly et aux abords du site » (page 126). Suite aux recommandations de la MRAe, le maître d'ouvrage indique que, dans le cadre des projets développés autour du Pont de Rungis, des itinéraires permettraient de relier le site aux principales centralités alentours. Cette projection ne répond pas aux compléments attendus, qui visent une caractérisation effective de l'état initial.

La MRAe recommande d'élargir le périmètre d'analyse des liaisons douces, de façon à apprécier l'état actuel des continuités et discontinuités entre le site et les principaux pôles de centralités.

Le projet prévoit d'aménager un réseau de circulation douces au sein de son périmètre (pages 220-221). D'après l'étude d'impact, ces itinéraires seront continus, séparés de la circulation routière et connectés aux nouveaux espaces publics.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique que « le projet du Chemin des Carrières s'inscrit dans un projet de mobilité douce à l'échelle du SENIA » (page 266). En cela, la mise en œuvre opérationnelle et l'évaluation environnementale du projet « SENIA » nécessitent d'être précisées en lien avec le présent projet d'aménagement du Chemin des Carrières (cf. page 12 du présent avis). En l'occurrence, la carte des liaisons douces envisagées (page 126) ne suffit pas à définir un « plan de mobilité ». Seuls des itinéraires sont tracés, sans que les aménagements associés ne soient précisés.

De plus, les conflits d'usage, compte-tenu de la densité actuelle et projetée du trafic routier, sont susceptibles

d'être dissuasifs et nécessitent, à ce titre, d'être appréhendés. Enfin, l'aménagement d'itinéraires confortables pour les piétons n'est pas spécifié. La marche est pourtant le principal mode d'accès aux transports en commun.

La MRAe recommande de préciser la mise en œuvre opérationnelle du « projet de mobilité douce à l'échelle du SENIA », de détailler ses caractéristiques en lien avec l'aménagement du Chemin des Carrières et d'évaluer dans quelle mesure elle permet de favoriser l'usage des modes actifs, notamment comme solutions de rabattement vers les transports en commun.

En phase chantier, les volumes de terres à excaver, de remblais, de déchets de démolition et de matériaux de construction ne sont pas évalués dans l'étude d'impact. Par conséquent, aucune estimation du nombre de poids-lourds mis en circulation n'est produite. De plus, les itinéraires empruntés ne sont pas connus à ce stade (page 237). Les impacts associés en termes de nuisances, de difficultés de circulation et d'émissions de gaz à effet de serre ne peuvent donc être anticipés. Le maître d'ouvrage renvoie à la réalisation d'études ultérieures.

La MRAe recommande d'estimer les rotations de poids-lourds engendrées par le projet en phase chantier, d'anticiper le plan des circulations correspondant, d'en évaluer les impacts associés et de prévoir les mesures d'évitement et de réduction en conséquence.

3.3 Exposition aux bruits

Le site d'implantation du projet est potentiellement concerné par les nuisances sonores dues aux transports terrestres, au trafic aérien et aux activités industrielles (pages 138-151). D'un point de vue réglementaire, il est concerné par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre, au titre des voies du RER C (catégorie 2), de la RD 136 (route Charles Tillon, catégorie 3) et de la RD 264 (avenue de la Victoire, catégorie 4). De plus, le projet s'implante en zone C du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport d'Orly.

À partir de quatre points de mesures, relevés au droit du site sur une durée de 24 h, ainsi que de l'étude de circulation, le maître d'ouvrage a simulé les niveaux de bruit dus au trafic routier à l'état initial. Cette simulation montre que les principaux axes provoquent d'importantes nuisances à leurs abords, au nord-ouest et au sud du site.

Suite aux recommandations de la MRAe, des précisions sont également apportées :

Tout d'abord, le maître d'ouvrage indique que, contrairement aux recommandations émises par la MRAe dans son précédent avis, la réalisation d'une campagne sur une durée de sept jours n'est pas pertinente. Cette position s'appuie sur les écarts constatés entre les différents jours de la semaine à la station de mesure de Villeneuve-le-Roi (à plus de 3 km), jugés modérés. Selon la MRAe, cet argument n'est pas suffisant au regard de la sensibilité de l'enjeu. L'étude de BruitParif en date de février 2019, intitulée « Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France » tend à confirmer qu'il s'agit d'un enjeu préoccupant sur le territoire communal⁶.

De plus, pour caractériser les nuisances dues au trafic aérien, le maître d'ouvrage apporte des informations complémentaires quant aux plans de survol. Celles-ci montrent que le site n'est pas à l'aplomb des couloirs de décollage et d'atterrissage. Toutefois, les cartes présentées datent de 2014 et leur validité actuelle nécessite d'être justifiée. Par ailleurs, une carte présente le cumul des nuisances sonores simulées et des données du PEB. La méthode mise en œuvre pour réaliser cette simulation et la portée de ses résultats ne sont pas précisées.

Enfin, le maître d'ouvrage présente une carte des activités industrielles présentes autour du site. Les nuisances sonores qu'elles sont susceptibles de générer ne sont pas précisées. En l'occurrence, l'étude d'impact présente les données moyennes sur une journée issues des points de mesure, mais ne précise pas si des dépassements sont ponctuellement constatés.

6 <https://www.bruitparif.fr/impacts-sanitaires-du-bruit-des-transports-dans-la-zone-dense-de-la-region-ile-de-france/>
L'étude souligne que pour « un individu moyen résidant en limite de zone III du Plan de Gêne Sonore de Paris-Orly, c'est à-dire à un niveau de bruit aérien Lden de 55 dB(A) et avec un niveau de bruit aérien nocturne de l'ordre de 43 dB(A) : 15 mois de vie en bonne santé [sont] perdus du fait du bruit (5 mois du fait de la gêne et 10 mois du fait des troubles du sommeil).

La MRAe recommande de réaliser une campagne de mesures des nuisances sonores sur une durée plus longue que celle de 24h retenue, de renforcer la prise en compte des sources de nuisance autres que le trafic routier (trafic aérien et activités industrielles) et d'analyser de façon plus fine les résultats obtenus.

Sur la base des simulations réalisées et de l'étude de circulation, le maître d'ouvrage définit l'isolation phonique nécessaire aux futurs logements compte-tenu du trafic routier. L'étude d'impact ne précise pas si l'étude de circulation menée à une échelle plus large, qui projette une augmentation importante du trafic sur le secteur, a permis d'actualiser ces résultats. De plus, les précisions apportées concernant les nuisances sonores dues au trafic aérien et aux activités industrielles n'ont qu'une portée générale. Elles ne permettent pas d'appréhender de façon quantitative l'exposition potentielle des populations futures à ces nuisances et plus largement à leur cumul. En tout état de cause, cette évaluation doit s'appuyer sur une caractérisation plus approfondie de l'état initial.

Par ailleurs, seules des mesures d'isolation acoustique des bâtiments sont mentionnées au titre des mesures de réduction de l'impact des nuisances sonores sur les futurs usagers du quartier, à l'exclusion notamment des éventuelles mesures d'évitement et de réduction liées à la conception programmatique de l'aménagement (espaces publics et récréatifs en cœur d'îlot par exemple).

Enfin, l'étude d'impact rappelle qu'en zone C du PEB, les opérations de renouvellement urbain peuvent être autorisées, à condition de ne pas entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Le cas échéant, un secteur de renouvellement urbain doit être défini par arrêté préfectoral. Aussi, le maître d'ouvrage indique que la préfecture a été saisie d'une telle demande, qui doit faire l'objet d'une enquête publique en 2020 (page 53). En l'occurrence, le projet entraîne nécessairement une augmentation notable de la population potentiellement soumise aux nuisances sonores. Par conséquent, sa compatibilité avec le PEB nécessite d'être justifiée de façon plus approfondie dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande :

- **de modéliser l'ambiance sonore projetée à l'appui d'une meilleure caractérisation de l'état initial et en tenant compte de la mise à jour des données de trafic pour le secteur, ainsi que des activités industrielles et logistiques voisines ;**
- **d'actualiser le dimensionnement de l'isolation phonique des futures constructions en conséquence, et de préciser les mesures d'évitement et de réduction éventuellement prévues dans le cadre de la programmation ;**
- **d'évaluer l'augmentation projetée de la population soumise aux nuisances sonores liées au trafic aérien, eu égard aux exigences du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport d'Orly.**

3.4 Qualité de l'air et climat

Suite aux recommandations de la MRAe, le maître d'ouvrage a réalisé une campagne de mesure de la qualité de l'air au droit du site. La méthodologie, les hypothèses et la portée des résultats sont précisées. Les résultats montrent que le site est soumis, pour le point le plus éloigné des axes routiers, à une pollution de fond comparable à la moyenne observée pour l'agglomération parisienne. À l'abord des axes routiers, en limites nord-ouest et sud du site, la qualité de l'air se dégrade significativement. L'étude d'impact indique que ces mesures permettent de conclure à un risque accru de dépassement des valeurs limites en dioxyde d'azote au cours de l'année.

À l'état projet, l'étude de circulation est intégrée à des modèles de dispersion de la pollution atmosphérique. Le maître d'ouvrage ne précise pas si les données de trafic utilisées tiennent compte des autres projets en cours, suite à l'actualisation de l'étude d'impact sur ce point. D'après les résultats obtenus, la qualité de l'air du secteur est alors comparable aux données de l'état initial. Ceci s'explique notamment par l'hypothèse d'une amélioration du parc automobile, qui compense la pollution liée à l'augmentation du trafic. Selon la MRAe, cette approche limitative pourrait conduire à minimiser les impacts du projet. Ceux-ci doivent être évalués par rapport au scénario fil de l'eau qui, lui, peut en effet intégrer l'amélioration du parc automobile.

Suite à ces simulations, en dehors de « certaines actions pouvant être envisagées » l'étude d'impact ne précise pas si des adaptations du projet et des mesures d'évitement et de réduction sont prévues compte-tenu de l'exposition de certains logements à une pollution importante, à proximité des axes routiers. S'agissant de l'impact du trafic aérien sur la qualité de l'air, l'étude d'impact se borne également à prévoir une mesure de réduction consistant à limiter la pollution au décollage, sans précision utile quant à ses modalités de mise en œuvre.

En outre, malgré la recommandation de la MRAe tendant à requalifier l'enjeu de la qualité de l'air comme potentiellement fort, l'étude d'impact n'a pas été actualisée en ce sens, même si elle l'a été par ailleurs en ce qui concerne la réalisation de la campagne de mesures.

La MRAe recommande de préciser la prise en compte de la pollution atmosphérique dans le choix d'implanter des logements le long de la rue Bas Marin et de l'avenue de la Victoire, en précisant les mesures prévues pour éviter et réduire les impacts sanitaires sur les populations futures.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a étudié différents scénarios d'approvisionnement énergétique. La solution jugée la plus pertinente est celle d'un raccordement au réseau de chaleur alimenté par l'usine d'incinération des déchets de Rungis. Cette solution, d'après le dossier, présente les avantages d'utiliser une énergie de récupération⁷ et de constituer un investissement plus rentable à long terme, peu soumis aux fluctuations du marché. Toutefois, cette analyse comparative n'est pas totalement conclusive, et surtout il n'apparaît pas clairement si la solution du raccordement au réseau de chaleur de récupération qui semble devoir être privilégiée pourra ou non être complétée, dans l'optique d'un mix énergétique durable, par d'autres sources énergétiques parmi celles qui sont identifiées par ailleurs comme intéressantes, telles que le solaire.

L'étude d'impact expose également les principaux facteurs susceptibles d'augmenter les effets d'îlot de chaleur urbain au droit du site (pages 65-66). Le projet prévoit des orientations à même de lutter contre ce phénomène, tel que le développement d'une trame verte et bleue à l'échelle du quartier. Toutefois, comme le précise également l'étude, la densification du secteur et la constitution d'importants fronts urbains sont de nature au contraire à renforcer l'effet d'îlot de chaleur. De plus, la création d'espaces verts de pleine terre et la densification du tissu végétal nécessitent d'être déclinées de façon plus précise. En particulier, un bilan des surfaces imperméabilisées (avant / après la réalisation du projet) doit être présenté afin de mesurer les bénéfices attendus. Enfin, comme l'indique l'étude d'impact par ailleurs, l'aménagement des espaces verts est conditionné aux conclusions de l'étude portant sur la pollution des sols, indisponibles à ce stade.

La MRAe recommande de préciser le bilan des surfaces imperméabilisées découlant de la mise en œuvre du projet, en tenant compte des ajustements programmatiques concernant l'aménagement des espaces verts qui pourraient être rendus nécessaires par la pollution des sols.

D'une manière plus générale, le dossier qualifie de faible l'enjeu climatique du projet, mais avec un impact initial fort, et un impact résiduel faible après mise en œuvre des mesures de réductions (aménagement favorisant les modes doux, trame verte et bleue). Compte tenu des effets cumulés de l'ensemble des projets urbains auxquels s'articule étroitement l'aménagement du Chemin des Carrières, la MRAe estime que l'enjeu climatique représente un enjeu important de ce projet et appelle à la fois une évaluation globale plus précise des incidences, notamment en termes de bilan carbone, et la définition d'une stratégie d'atténuation et d'adaptation plus ambitieuse permettant d'inscrire le projet dans la trajectoire des objectifs nationaux en la matière.

La MRAe recommande de réaliser le bilan carbone de la réalisation du projet dans le cadre global des effets cumulés de l'ensemble des projets urbains et de transport du secteur d'étude, et de définir en conséquence des actions appropriées ambitieuses d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation au changement climatique.

3.5 Paysage et cadre de vie

Suite aux recommandations de la MRAe, le contexte paysager a fait l'objet de reportages photographiques complémentaires (pages 78-83). Ceux-ci permettent de mieux appréhender les abords immédiats du site. Toutefois, l'approche descriptive ne constitue pas une analyse suffisamment approfondie des sensibilités du site, au regard des attendus formulés par la MRAe dans son précédent avis.

En effet, les photographies commentées ne permettent pas de localiser les enjeux liés aux transitions entre les différentes unités paysagères du secteur. De plus, les prises de vues ponctuelles et l'affirmation du caractère « *vétuste* » du bâti ne suffisent pas à établir un diagnostic de sa qualité architecturale (pages 246-247). En outre, la perception des dénivelés nécessite d'être traduite visuellement et de façon plus complète, indépendamment des particularités d'une perspective.

7 Valorisation de l'énergie produite par un processus dont ce n'est pas la finalité première, telle que l'incinération des déchets.

Compte-tenu de la transformation totale envisagée du site, la mobilisation d'outils et de compétences propres au paysage doit être démontrée dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de caractériser plus précisément les enjeux liés aux transitions paysagères et de traduire de façon plus complète la perception des dénivelés.

À l'état projeté, des précisions utiles sont apportées (pages 247-255). Celles-ci permettent de mieux appréhender les futurs volumes, les fronts bâtis (vues en coupe), certaines ambiances architecturales et perspectives, le traitement des espaces publics, la nature des clôtures, ainsi que l'inscription du projet dans une stratégie plus globale, établie pour le paysage à l'échelle de la zone du SENIA. Ces apports sont positifs et doivent être développés aux étapes ultérieures de mise en œuvre du projet.

4 Justification du projet retenu

Le choix d'établir une population importante sur un site exposé à un certain nombre de nuisances importantes et à un risque de pollutions nécessite d'être mieux justifié. À cet égard, l'absence d'une étude avancée de la pollution des sols et de ses conséquences est problématique à ce stade d'avancement du projet. Une fois les investigations nécessaires menées, les choix d'aménagement et l'étude d'impact devront être actualisés en conséquence. De plus, ce risque sanitaire se cumule au bruit et à la pollution atmosphérique, en particulier aux abords du site, compte-tenu des activités aéroportuaires et logistiques environnantes et d'un trafic routier de plus en plus dense. Enfin, une prise en compte plus fine et plus ambitieuse des enjeux liés à l'imperméabilisation des terres, à la trame verte et au climat permettrait d'améliorer la qualité environnementale du projet.

La MRAe recommande d'actualiser la justification du projet sur la base d'une analyse plus approfondie de ses impacts potentiels, tenant compte des caractéristiques et des effets cumulés des autres projets du secteur du SENIA, en ce qui concerne notamment les enjeux sanitaires et climatiques.

5 Information, consultation et participation du public

Le présent avis de l'autorité environnementale devra être joint au dossier soumis à enquête publique. Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra également faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et sur celui de la MRAe.