



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le 08 JUL. 2016

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1166-16

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de ZAC Gare Ardoines à Vitry-sur-seine (94)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Gare Ardoines à Vitry-sur-seine, présentée par l'Etablissement Public d'Aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPA ORSA) dans le cadre de la procédure de modification de création de la ZAC. Une première version de l'étude d'impact a été élaborée en 2011 et a donné lieu à un avis de l'autorité environnementale. L'étude a été actualisée, sur la base d'une réduction notable de la programmation prévue dans le projet, de recommandations émises par l'autorité environnementale, et d'évolutions réglementaires et stratégiques intervenues depuis.

La ZAC est localisée au sud du secteur des Ardoines, dont la mutation est programmée dans le cadre d'une Opération d'Intérêt National (OIN). Elle s'implante sur une emprise de 49 hectares de tissu essentiellement industriel, au nord de l'A86, de part et d'autre d'emprises ferroviaires, entre la Seine à l'ouest et des quartiers d'habitation à l'est.

Le projet prévoit la réalisation d'un ensemble immobilier mixte de 660 000 mètres carrés de surface de plancher, réparti sur cinq quartiers, jusqu'à un niveau R+18. Il est constitué principalement de bureaux, de logements, ainsi que d'activités, de commerces, et d'équipements (notamment scolaires). Il prévoit également un pôle de transports multimodal, dans le cadre de l'arrivée future de la ligne 15 du métro et d'une ligne de bus.

Les principaux enjeux environnementaux du site et du projet sont les sols pollués, le risque d'inondation, les risques technologiques, le bruit, la qualité de l'air, et les déchets. L'étude d'impact est bien illustrée et proportionnée à la sensibilité de l'environnement.

L'autorité environnementale recommande :

- de préciser, en complément du rappel des raisons ayant conduit au choix d'un aménagement mixte et dense sur un secteur supportant de fortes contraintes, comment les enjeux environnementaux et sanitaires ont été pris en considération dans ce choix ;
- de préciser le devenir du dépôt pétrolier, dont la fermeture est une condition nécessaire à la réalisation de la ZAC ;
- d'approfondir la prise en compte des ouvrages électriques stratégiques.

L'autorité environnementale recommande également aux phases ultérieures du projet :

- de décrire les activités potentiellement polluantes, l'aménagement de la halle SNCF, les plate-formes fluviales, et d'étudier leurs impacts sur l'environnement et la santé ;
- d'approfondir l'état initial des sites et sols pollués ;
- d'approfondir la gestion des déchets ;
- de justifier davantage la prise en compte de la qualité de l'air ;
- d'approfondir l'état initial de la faune et de la flore ;
- de quantifier les impacts sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

Le risque d'inondation représente un enjeu majeur pour le projet, qui conduit à exposer de nouveaux habitants aux aléas d'inondations. Le projet est conçu dans un objectif de résilience, ce qui est à souligner. L'autorité environnementale recommande de préciser voire conforter cette prise à compte (alimentation en eau potable et électricité, culture du risque, durée des inondations, interactions entre risques, etc.) à chaque étape du projet.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé 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. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

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

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Cet avis est rendu dans le cadre de la procédure de modification de création de la ZAC Gare Ardoines à Vitry-sur-seine dans le Val-de-Marne (94). Il porte sur le projet de ZAC et son étude d'impact, réalisée par le bureau d'études Trans Faire, datée d'avril 2016, présentée par l'EPA ORSA.

À la suite de la consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Une première version du projet et de l'étude d'impact ont été élaborés en décembre 2011 dans le cadre d'une procédure initiale de création de ZAC. L'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a émis un avis le 9 mai 2012 (avis délibéré n°Ae 2012-09 / n° CGEDD 008198-01), puis le projet a été approuvé en juin 2012. La présente étude d'impact est une version actualisée de la précédente étude d'impact. Le projet a en effet fait l'objet d'une réduction notable de sa programmation, avec une diminution d'environ 27 % de sa surface de plancher, et fait donc l'objet d'un dossier modificatif de demande de création de ZAC.

Certaines recommandations de l'autorité environnementale ont été bien prises en compte. Elles concernent principalement la temporalité du projet, l'état initial (de la pollution des sols, des mouvements de terrain, des risques technologiques, du bruit) et la gestion du risque d'inondation.

D'autres recommandations de l'autorité environnementale ont été prises en compte partiellement, concernant principalement la gestion des risques technologiques et de la pollution de sols, les impacts sur les déplacements, la maîtrise des impacts sur le bruit, l'état initial des déchets, et le résumé non technique.

D'autres, dont certaines étaient prioritaires, ont été peu ou pas prises en compte. Elles concernent principalement les impacts liés aux eaux souterraines, des effets cumulés d'accidents en interaction (risques naturels et technologiques), la réduction du bruit à la source, le niveau d'étude des effets du projet sur la qualité de l'air, les impacts des plateformes fluviales sur les milieux alluviaux.

1.3. Contexte et description du projet

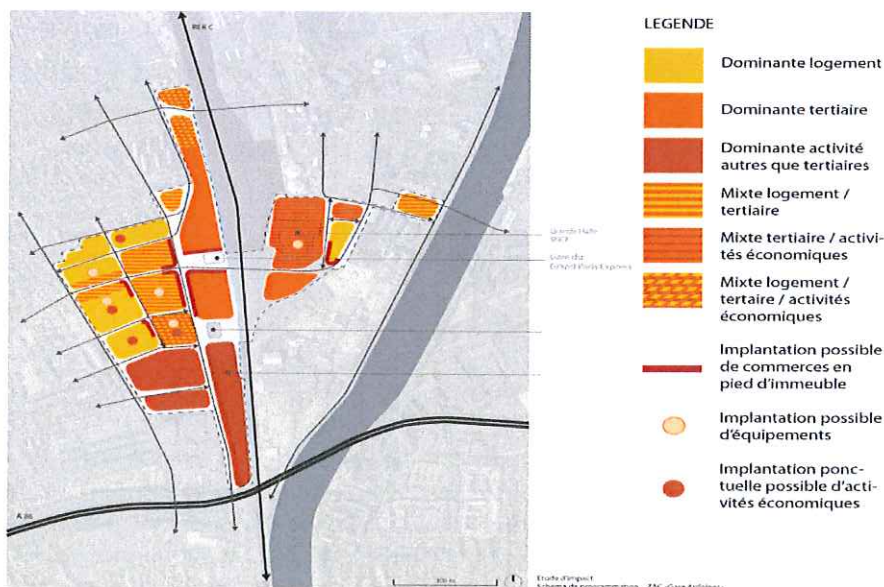
Le projet s'implante à Vitry-sur-Seine commune urbaine située à quelques kilomètres au sud est de Paris. Le contexte du projet se décline à différentes échelles.

Le territoire de la Seine Amont et du pôle Orly Rungis fait l'objet d'une OIN dont la mise en œuvre s'appuie notamment sur la création de l'EPA ORSA, maître d'ouvrage du présent projet. L'objectif de l'OIN est notamment de requalifier et revaloriser le territoire. Au sein de cette OIN, le territoire des Grandes Ardoines, présentant un potentiel foncier et une proximité avec Paris, fait l'objet d'un Contrat de Développement Territorial (CDT). Il inclut le secteur des Ardoines, localisé entre la Seine (à l'ouest) et l'A86 (au sud), qui est principalement une zone industrielle active traversée par un axe ferroviaire nord/sud et accueillant deux gares, mais inclut également quelques logements, une grande halle SNCF et le centre technique municipal. L'EPA ORSA souhaite requalifier l'ensemble des Ardoines, dont le potentiel de développement sera renforcé par l'arrivée prochaine de deux lignes de transport en commun : la ligne de bus en site propre « T Zen 5 », et la ligne 15 du métro du Grand Paris Express. Ces deux lignes desserviront la gare des Ardoines.

La ZAC Gare Ardoines s'étend autour de la gare sur une emprise de 49 hectares. Le projet a pour but de permettre la mutation du territoire vers un quartier habité mixte et dense à vocation économique renforcée, et de créer un pôle de transports multi-modal, dans le cadre du renforcement futur des transports en commun dans le secteur.

Le projet prévoit la réalisation d'un ambitieux programme immobilier réparti sur cinq quartiers, et comprenant des bureaux (47 %), des activités (12,5 %), des commerces (2,6 %), des logements (34,7 %), et des équipements (3,2 %), dont deux groupes scolaires (de 11 et 28 classes de capacité), une crèche (de 60 berceaux), un établissement pour personnes âgées, et une résidence sociale. L'ensemble développera 660 000 mètres carrés de surface de plancher, s'élèvera jusqu'à un niveau R+18, et pourra accueillir 3 500 logements, 8 800 habitants, et 17 500 emplois. Après projet, ce sont près de 26 000 personnes qui pourraient être accueillies sur le secteur, soit 20 fois plus qu'actuellement (1 300). Une partie des activités et équipements scolaires listés existent déjà.

Le projet inclut l'installation du Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) du Grand Paris Express (GPE), et la réhabilitation de la halle SNCF en « équipement d'envergure métropolitaine » (dont la destination reste à définir).



Le projet inclut également des infrastructures de transport, dont le renforcement du maillage viaire, des aménagements pour le T Zen 5 (sur la rue Léon Geffroy, le nouveau pont et l'impasse des Ateliers), un pont multimodal franchissant la voie ferrée (bus, voiture, cycles, piétons), ainsi qu'au niveau de la gare, un parvis, un pôle bus, un espace dédié aux

taxis, un parc de stationnement automobile, et des stationnements vélos, en vue de réaliser un pôle multimodal.

La réalisation du projet pourrait avoir des effets sur des activités existantes, notamment en phase travaux, malgré différentes mesures d'accompagnement.

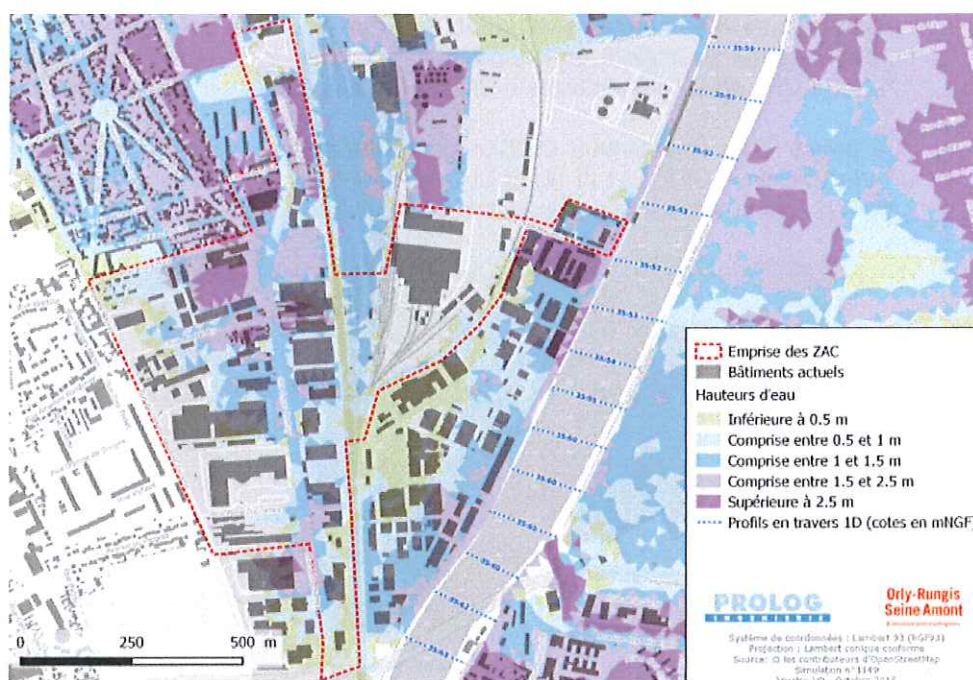
Une première phase du projet sera réalisée entre 2017 et 2025, et inclura le secteur Descartes, au sud, le pont le long de la voie ferrée, les infrastructures du T Zen 5 le long de la rue Léon Geffroy, le pôle multimodal de la gare, et la résidence sociale du secteur Blériot-Péri. Deux autres phases seront réalisées entre 2025 et 2040.

Le site du projet est également concerné par de nombreux autres aménagements avec lesquels la ZAC s'articule en termes notamment de transports, et de risques technologiques¹. Par ailleurs, 17 autres projets, dont neuf ZAC, sont considérés dans l'étude des effets cumulés. L'appréciation des impacts du programme de travaux et l'étude des effets cumulés sont succinctes mais globalement claires et focalisées sur l'essentiel.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Le site est concerné ou est susceptible d'être concerné principalement par des enjeux relatifs aux sols pollués, au risque d'inondation, aux risques technologiques, et au bruit.

Inondations



Hauteurs d'eau en situation actuelle - Scénario 1.1 correspondant à une estimation haute de la crue 1910 (source Prolog, 2014)

La ZAC est concernée par un risque d'inondation par débordement de la Seine. Elle est ainsi soumise au Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine pour plus de la moitié du territoire de la ZAC en zone inondable. En cas de crue de type 1910, l'inondation pourrait durer jusqu'à plusieurs semaines, soit davantage que ce

¹ le T Zen 5 (2020) ; le franchissement de la Seine par la voie support du T Zen 5 (2025) ; la ligne 15 du métro du Grand Paris (2022) ; la nouvelle gare RER de Vitry-sur-Seine (2018) ; la ZAC Seine Gare Vitry (livrée de 2023 à 2040) ; l'aménagement du quartier central des Ardoines (long terme) ; l'arrêt (2020) puis selon l'étude d'impact la relocalisation (2030) du dépôt pétrolier European Forecourt Retail (EFR) France situé à proximité de la ZAC ; selon l'étude d'impact la réorganisation d'une centrale thermique EDF (finalisée en 2030) ; la gestion des eaux pluviales du bassin versant de la RD274 (2022), interceptant notamment la ZAC ; la réalisation de trois plate-formes fluviales (2017) qui contribueront à la logistique des chantiers voire à terme aux activités du secteur.

qu'indique l'étude d'impact (environ 7 jours). Une étude hydraulique a été réalisée en 2012 à l'échelle des Ardoines. Elle a conclu notamment qu'en cas de crue de type 1910, plus des 2/3 de la ZAC seraient inondés (par des niveaux d'eau pouvant atteindre ponctuellement 2,5 mètres).

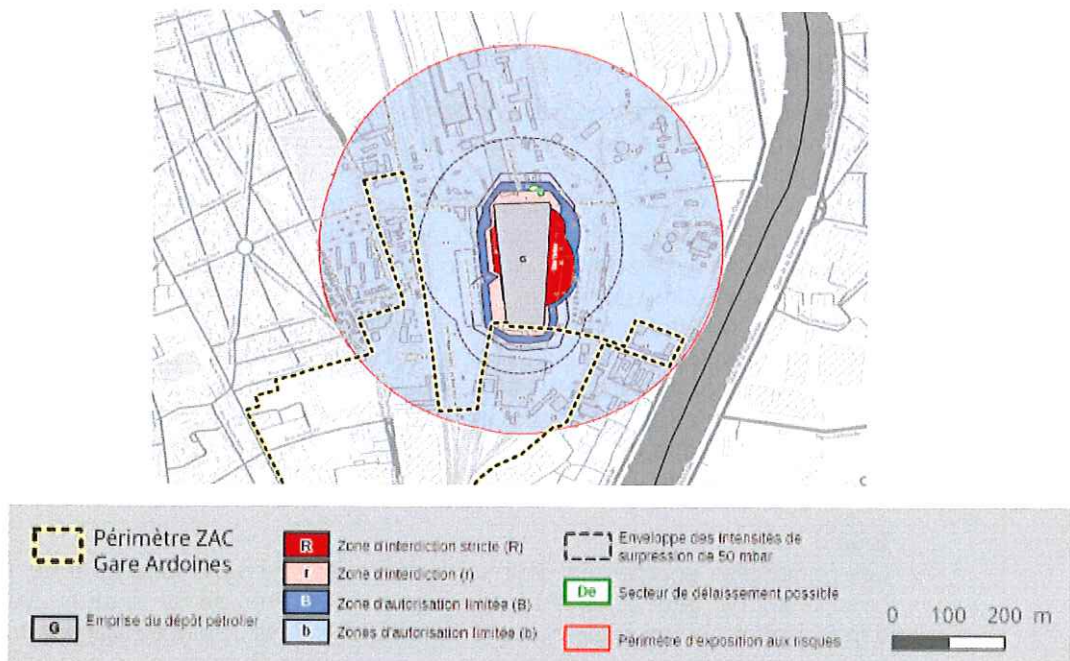
Sites et sols pollués

L'état initial des sites et sols pollués est précis. Le site a accueilli dans le passé de nombreuses activités industrielles et ferroviaires potentiellement polluantes. Une étude a défini un zonage des risques de pollution des sites. Quatorze sites répartis sur toute la ZAC (représentant plus de la moitié de sa superficie) présentent un risque de pollution fort à très fort. Ceux présentant les risques les plus forts sont localisés principalement en parties ouest et nord est de la ZAC. Le secteur Descartes, qui constitue avec l'aménagement du secteur de la gare l'essentiel de la première phase, correspond à l'un de ces sites (zone ouest). Des investigations ont permis d'y mesurer des pollutions aux sulfates, des pollutions aux hydrocarbures et éléments traces métalliques en partie centrale, et des pollutions localisées aux hydrocarbures, Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP), et métaux en partie sud. Des pollutions en métaux, hydrocarbures, et Composés Organiques Halogénés Volatils (COHV) ont par ailleurs été identifiés sur des parcelles au nord de la gare (que l'étude aurait gagné à cartographier). Des diagnostics complémentaires y seront toutefois nécessaires. Une étude reste également à réaliser sur le secteur Blériot (extrémité nord de la ZAC), où l'implantation d'une résidence sociale est programmée en première phase.

Risques technologiques

Le secteur du projet, actuellement occupé par des activités industrielles et logistiques, est fortement concerné par les risques technologiques.

Selon l'étude d'impact, environ un tiers de la ZAC intercepte un zonage du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) du dépôt pétrolier EFR France, établissement classé SEVESO seuil haut, situé au nord est de la ZAC. Cette installation génère des aléas d'incendie et d'explosion, ainsi que des risques de rejet de produits dangereux en cas de démantèlement.



Zonages du PPRT de EFR France (source Préfecture du Val de Marne, 2015)

L'étude d'impact décrit les activités et risques générés par d'autres établissements à risque technologique sur le secteur des Ardoines, conformément aux recommandations de l'autorité environnementale dans son avis du 9 mai 2012.

L'étude d'impact évoque les risques liés à la présence d'un pipeline et d'une canalisation de transport de gaz et d'hydrocarbures localisés sur le site (en limites est et ouest de la ZAC), et en précise les servitudes correspondantes.

Des ouvrages de transport électrique sont situés en partie nord est de la ZAC. Il s'agit d'un poste Réseau de Transport d'Electricité (RTE) et deux lignes électriques Très Haute Tension (THT). Comme cela a été relevé dans l'étude, l'autorité environnementale souligne que le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF) approuvé en 2013 identifie ces ouvrages comme faisant partie du réseau stratégique francilien d'électricité, et sont par conséquent indispensables pour assurer la sécurité et la continuité de l'alimentation électrique de la région. L'étude note que ces ouvrages font l'objet de servitudes pour permettre la pose, l'entretien et la surveillance des équipements. Ainsi, les terrains d'emprise affectés à ces lignes doivent être conservés à ces usages. Il est nécessaire de maintenir leur accès et de pérenniser un voisinage compatible avec leur mission de service public afin de garantir leur intégrité et, par voie de conséquence, la sûreté du système électrique.

Biodiversité

Malgré la forte imperméabilisation du secteur, l'étude identifie deux espèces de flore patrimoniale, ainsi que des espèces animales protégées. Elle aurait toutefois gagné à élargir les inventaires faune flore datés de 2014 et 2015 (et actualisant ceux de 2010) aux insectes et aux reptiles. La Seine est une continuité écologique identifiée par le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), et l'étude d'impact recense également une continuité écologique au niveau de la voie ferrée.

Paysage et patrimoine

Le projet s'implante sur un secteur de plaine industrielle, dont le bâti est de faible hauteur, marqué par les infrastructures de transport, notamment les emprises ferroviaires et l'A86, et les grandes cheminées de la centrale EDF à proximité. Il inclut un patrimoine bâti pour partie remarquable, avec notamment la halle de la SNCF et un bâtiment tertiaire au cœur de la ZAC au 94, rue Léon Geoffroy. Il intercepte également au sud le périmètre de protection du bâtiment inscrit de l'ancienne usine gazière d'Alfortville. L'ensemble de l'emprise de la ZAC présente en outre un fort potentiel archéologique.

Déplacements et nuisances associées

Le site bénéficie d'axes importants à proximité : au sud, l'échangeur Choisy-Vitry de l'A86, et au nord est, à environ 1 kilomètre, le pont du port à l'anglais support de la RD 148. Le réseau routier dessert la ZAC selon un axe majoritairement nord sud. Une étude de circulation a été réalisée à l'échelle du secteur des Ardoines. La rue Léon Geoffroy et le quai Jules Guesde (axes structurants nord sud), la RD 5 à l'ouest de la ZAC et l'A86, et le carrefour entre le quai Jules Guesde et l'avenue Salvador Allende sont particulièrement fréquentés en heures de pointe.

Une étude de stationnement a été réalisée en 2014. L'offre de stationnement est globalement suffisante mais inégale selon les secteurs. La gare est équipée d'un parc de stationnement gratuit occupé à 90% le jour, et utilisé pour moitié environ par des rabatants (usagers du train). Le projet est situé à proximité de transports en commun : la ligne du RER C et une ligne de bus sur la rue Léon Geoffroy. Toutefois, la desserte en bus et en train est insuffisante. Le quartier est mal adapté aux circulations douces.

Bruit.

Les principales sources de bruit sur la zone d'étude sont liées au trafic routier (A86, rue Léon Geoffroy, quai Jules Guesde) et ferroviaire. Près de 80 % de la ZAC intercepte une bande d'effet sonore réglementaire liée à une infrastructure de transport : l'A86 et la voie ferrée sont classées en catégorie 1, le quai Jules Guesde et la rue Léon Geoffroy sont respectivement classés en catégories 3 et 4 au titre du classement sonore des infrastructures de transport terrestre.

L'étude d'impact intègre une modélisation sonore du site, s'appuyant notamment sur des données de trafic routier et ferroviaire, et une campagne de mesures acoustiques in situ.

Ces mesures ont été réalisées au droit de la voie ferrée. L'autorité environnementale aurait apprécié que le choix de ne pas mesurer le bruit routier ni de décrire les émergences sonores soit justifié. Le site présente une ambiance sonore moyenne globalement modérée. Toutefois, la partie centrale de la ZAC est davantage impactée (bruit moyen diurne supérieur à 65 décibels).

Qualité de l'air.

D'après un indicateur de qualité de l'air (Citeair) et des données Airparif (dont les points de mesures auraient pu être précisés), la pollution de l'air à Vitry-sur-Seine était importante seulement 6 jours de l'année 2013, et faible les deux tiers de cette période. Une campagne de mesures in situ a été réalisée en périphérie de la ZAC en 2011. Le site est exposé à une pollution atmosphérique issue principalement du trafic routier, avec de plus une diffusion aérienne des polluants de l'A86 vers la ZAC. L'étude suggère que les émissions industrielles sont secondaires, contrairement à ce qu'indiquait l'état initial de l'étude d'impact de 2011. Elle note des dépassements des valeurs limites réglementaires en NO2 (dioxyde d'azote), et des légers dépassements d'« objectifs de qualité » en particules fines de type pm 2,5. Une conclusion générale sur la qualité de l'air aurait été appréciée.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le projet a pour objet de répondre aux enjeux de développement qui ont justifié la création de l'OIN. Dans son avis du 9 mai 2012, elle recommandait de rappeler les raisons ayant conduit au choix d'un aménagement mixte et dense sur un secteur supportant de nombreuses et fortes contraintes. Le dossier rappelle que le site des Ardoines constitue une opportunité en termes de proximité avec Paris, de potentiel foncier, d'atouts économiques, de desserte par les transports en commun. Toutefois, en complément, l'autorité environnementale recommande que l'étude précise comment les enjeux environnementaux et sanitaires ont été pris en considération dans ce choix.

Le projet s'articule avec le Schéma Directeur « Île-de-France 2030 » (SDRIF), avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de Vitry-sur-Seine. Il conviendrait toutefois de décrire l'articulation du projet avec les dispositions réglementaires de ce document, et les contours de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) spécifique au projet et intégrée dans le PLU.

L'autorité environnementale note que, dans sa conception, le projet prend en compte l'environnement et la santé, en appliquant à l'échelle du site une démarche d'évitement et de réduction des impacts. L'étude d'impact précise également que les thématiques d'inondations, de mixité fonctionnelle, et pour ce qui concerne le pont de franchissement de la voie ferrée, de paysage et de nature, ont été pris en compte dans la solution retenue. Toutefois, les solutions alternatives ne sont présentées que pour le franchissement de la voie ferrée. Cette démonstration aurait pu s'étendre à l'ensemble du projet.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les impacts du projet concernent principalement le risque d'inondation, la qualité de l'air, le bruit, les risques technologiques et la relocalisation du dépôt pétrolier, et les déchets.

Inondations

Le risque d'inondation représente un enjeu majeur pour le projet, qui conduit à exposer de nouveaux habitants aux aléas d'inondations. A cet égard, le projet est conçu dans un objectif de résilience. Il prévoit un dispositif de réduction de l'exposition aux d'inondations lors d'une crue centennale, avec un cheminement hors d'eau ou très faiblement inondé à moins de 300 mètres des bâtiments. Une démarche d'évitement et de réduction des impacts sur le réseau d'assainissement est évoquée. L'étude de la résilience du quartier en période d'inondation aurait mérité d'être étendue aux autres services publics (eau potable, énergie). Le projet visant à permettre à la population de rester sur place en cas de

crue, le maintien dans le temps d'une culture du risque est nécessaire. L'étude d'impact souligne cette difficulté, sans apporter de réponse concrète.

Par ailleurs, les nouveaux aménagements sont susceptibles de modifier les écoulements hydrauliques en cas de crue, et par conséquent les aléas correspondants. Une étude de transparence hydraulique des aménagements a été réalisée, conformément aux recommandations de l'autorité environnementale. L'impact du projet sur les hauteurs d'eau (2 centimètres maximum) est jugé négligeable. L'étude prévoit également des mesures de réduction et compensation de ces impacts et répond aux prescriptions du PPRI. Des mesures pour laisser passer l'eau, et compenser l'effet de remblais seront notamment réalisées spécifiquement pour le franchissement de la voie ferrée.

Eau

Le projet fait l'objet d'un dossier d'autorisation loi sur l'eau (en cours d'instruction), au titre de rubriques relatives aux prélèvements, rejets d'eaux pluviales, aménagements en lit majeur, et plans d'eau.

Le projet conduira à une diminution de l'imperméabilisation du site. Les dispositifs de gestion des eaux pluviales ne sont pas encore définis ni implantés. L'étude d'impact indique uniquement des principes de gestion, avec entre autres le recours à l'infiltration dans la mesure du possible. La mise en séparatif du bassin versant de la RD 27 contribuera à une amélioration de la gestion de l'eau sur une partie de la ZAC. Il aurait été souhaitable que les impacts des évolutions futures des activités industrielles sur les nappes soient décrits, tant en termes de qualité des eaux que de stabilité des fondations ancrées dans les sols, conformément aux recommandations de l'autorité environnementale dans son avis du 9 mai 2012.

Risques technologiques

La fermeture du dépôt pétrolier EFR France est une condition nécessaire à la réalisation de la ZAC, en raison notamment des contraintes posées pour l'aménagement du secteur. Selon l'étude d'impact, le dépôt sera fermé à l'horizon 2020, et cette fermeture sera accompagnée de mesures de sécurité, mettant un terme aux prescriptions du PPRT. Or, à ce jour, aucune démarche réglementaire n'a encore été initiée par l'exploitant permettant de s'assurer de l'effectivité de la fermeture du dépôt en 2020. L'autorité environnementale note par ailleurs que la fermeture du dépôt fait l'objet d'une fiche action du CDT des Grandes Ardoines, les conditions de financement (estimation du coût global, plan de financement) étant « à compléter ultérieurement ». Lors de la période précédant l'arrêt du dépôt, certains usages (résidence sociale, bâtiments tertiaires) seront soumis à des risques caractérisés par le zonage bleu clair b3 du PPRT². Toutefois, selon l'étude d'impact, les aménagements concernés respecteront le règlement de ce zonage, et la résilience de l'opération sera assurée. Il est indiqué que le phasage des aménagements du secteur de la gare est subordonné à celui de la ligne 15 du métro du Grand Paris. L'autorité environnementale recommande de préciser les contraintes imposant l'agencement de ces échéanciers. La phase de démantèlement du dépôt pétrolier (de 2020 à 2030) générera également des risques spécifiques.

L'autorité environnementale recommande de décrire davantage les modalités de prise en compte des risques liés aux canalisations de transport (gaz et pipeline), et de consulter en amont des différentes phases de construction les exploitants de ces réseaux.

Concernant les servitudes des ouvrages électriques stratégiques, le projet fera l'objet d'échanges avec RTE en dernière phase de réalisation de la ZAC. L'étude d'impact indique que ces servitudes seront respectées. Toutefois, l'autorité environnementale recommande de présenter la bande d'inconstructibilité à prendre en compte, et de décrire les impacts sur les liaisons souterraines convergeant vers le poste RTE.

Par ailleurs, l'étude d'impact aborde la gestion de crises se produisant de manière séparée : inondation, incendie, explosion, pollution accidentelle, etc. Or, la survenue simultanée de plusieurs crises est également possible. L'autorité environnementale recommande donc d'étudier également l'interaction et le cumul d'effets générés par

² niveau de risque le plus faible dans la zone d'effet de l'installation

plusieurs crises simultanées, et de proposer des mesures pour éviter, réduire, voire compenser ces derniers, comme elle l'a déjà recommandé.

Sites et sols pollués

Le projet prévoit d'accueillir 8 800 habitants, un groupe scolaire et une crèche atteignant à terme une capacité de 1 100 places. L'étude d'impact ne présente pas pour le moment les sites d'implantation des établissements sensibles. Toutefois, le maître d'ouvrage affiche une intention d'éviter les zones à fort et très fort risque de pollution et de réaliser des "études de pollutions adaptées". Il s'engage à respecter les dispositions de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles. Il présente, en réponse à certaines recommandations de l'autorité environnementale, une démarche itérative de gestion des impacts liés aux sites pollués, une fourchette d'estimation des coûts de dépollution, et les opérateurs concernés. L'autorité environnementale recommande de rendre compte de cette démarche à chaque étape du projet.

Déchets

Le projet appliquera une démarche de réutilisation des déblais (le cas échéant après traitement), assujettie aux caractéristiques géotechniques et sanitaires des sols, et à des aspects économiques. Une réutilisation hors site sera recherchée. L'étude d'impact identifie des plate-formes de regroupement et de tri des déchets du BTP. Il serait apprécié que les sites envisagés pour la réception des déblais par voies fluviales soient indiqués.

Déplacements et nuisances associées

La liaison multimodale est ouest et le nouveau franchissement de la Seine en 2025 (inclus dans le programme de travaux mais hors périmètre de la ZAC) favoriseront nettement les déplacements est ouest et permettront de désenclaver la partie est de la ZAC, et d'améliorer la desserte du quartier de gare.

Une étude des trafics prévisionnels a été réalisée en 2016 sur un large secteur. Elle intègre ainsi l'aménagement du secteur central, la ZAC Seine Gare Vitry, ainsi que des projets situés à Vitry-sur-Seine et Ivry-sur-Seine. L'autorité environnementale aurait apprécié que l'étude justifie l'articulation entre le choix des projets retenus et celui des projets étudiés dans l'analyse des effets cumulés et l'appréciation des impacts du programme de travaux. La requalification de ce secteur génère un trafic routier supplémentaire important en heure de pointe. Plus de la moitié du trafic généré dans les Ardoines proviendra de la ZAC. Les données correspondantes mériteraient d'être mises en cohérence entre le corps de l'étude et l'annexe. L'augmentation du trafic sur la rue Léon Geoffroy rendra nécessaire un renforcement de sa capacité dès 2025 (passage à deux fois deux voies). A l'horizon 2040, le quai Jules Guesde montera également en charge. Une réflexion sur le maillage de la partie centrale de la ZAC reste encore à mener pour fluidifier le trafic à cette échéance. L'autorité environnementale recommande que les impacts du projet après mise en œuvre de ces mesures soient précisés.

Une étude de stationnement sur le secteur a été réalisée. Elle intègre notamment les besoins de chaque usage, une réflexion prospective sur la réduction à la baisse du recours à la voiture, et l'amélioration à venir des transports en commun sur le secteur. L'étude gagnerait toutefois à préciser la répartition et la réglementation (jugée essentielle dans l'étude) du stationnement public, des préconisations étant formulées toutefois dans l'étude de stationnement. La gare sera équipée d'un parc de rabattement de capacité équivalente. Les besoins correspondants en stationnement mériteraient d'être présentés clairement, dans le corps de l'étude.

De nouvelles lignes de bus pourraient être créées en vue de favoriser le rabattement vers la gare. Ceci mériterait d'être confirmé. Les dimensionnements de la ligne 15 du métro et du T Zen 5 intègrent les besoins de la ZAC Gare Ardoines.

Le projet prévoit aménagements piétons et cyclistes, ainsi qu'un parking de vélo au niveau du pôle multimodal. Une description des voies douces aurait été appréciée.

Qualité de l'air.

Le projet conduira d'une part à l'installation d'une nouvelle population dans une zone présentant une pollution de l'air, et d'autre part à de nouvelles émissions de polluants atmosphériques sur le secteur, du fait notamment de l'augmentation du trafic routier. Malgré l'implantation de nouvelles activités prévues au projet, l'étude d'impact estime que « l'évolution de la réglementation et des performances des process » pourrait induire un effet globalement positif du projet sur les émissions polluantes des activités sur le site. Ceci mériterait d'être justifié davantage aux stades ultérieurs du projet. En raison à la fois de l'augmentation des émissions polluantes et de l'introduction de nouvelles populations, l'exposition globale de la population locale à la pollution de l'air sera pratiquement doublée après projet. Les conséquences sanitaires et la prise en compte de la qualité de l'air dans la conception du projet mériteraient d'être justifiées (outre l'estimation du coût indirect pour la société de 12,1 millions d'euros par an).

Bruit.

L'augmentation du trafic routier et ferroviaire conduira à des nuisances sonores marquées sur le site. Une modélisation sonore a été réalisée. Les hypothèses de trafic ferroviaire mériteraient d'être mieux justifiées. A cet égard, en comparaison avec le corps de l'étude, le nombre total de RER est quasiment identique à l'état initial, et les TGV ne sont pas pris en compte. Les cœurs d'îlots seront en ambiance sonore modérée. Les niveaux sonores feront l'objet d'augmentations jusqu'à 10 décibels en partie ouest notamment le long des principaux axes routiers, et jusqu'à 20 décibels autour de la nouvelle liaison est/ouest notamment en partie est de la ZAC (zones de bruit critiques). Le projet prévoit des mesures d'évitement et de réduction de l'exposition des nouveaux usagers aux nuisances sonores : éloignement des quartiers résidentiels, rôle d'effet tampon des bâtiments de bureaux et d'activités (notamment le long de la voie ferrée), jugés peu sensibles, optimisation des formes urbaines, isolation acoustique performante (jusqu'à 45 décibels en zone de bruit élevé – supérieur à 70 décibels). Les mesures d'évitement répondent à l'une des recommandations de l'autorité environnementale. Une réduction à la source est également évoquée. Les mesures concourant à cet objectif mériteraient d'être décrites, en cohérence avec les recommandations de l'autorité environnementale. Il conviendrait de plus de réétudier sur cette base l'articulation du projet avec le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Vitry-sur-Seine.

Autres nuisances

Les bâtiments du projet culmineront par endroits à un niveau R+18. Les plus grandes hauteurs généreront toutefois un impact limité sur l'ensoleillement des quartiers d'habitation situés à l'ouest de la ZAC. La création d'un bâti dense et haut pourrait contribuer à l'effet d'îlot de chaleur urbain. Le projet prévoit à cet égard des mesures de réduction, dont les effets gagneraient toutefois à être quantifiés. Les bâtiments, notamment ceux de grande hauteur, généreront des effets de ventement (variables selon la configuration des lieux), qui resteront toutefois compatibles avec la sécurité des piétons.

Énergie

La réalisation du projet conduira à tripler les besoins énergétiques du bâti et des activités sur le secteur, en dépit de la compacité des bâtiments.

Le site et le projet présentent un potentiel de développement de différentes ressources en énergies renouvelables. Un comparatif des solutions d'approvisionnement en énergie sur une période de 30 ans (basé sur des considérations techniques, économiques et environnementales) a été élaboré. Le maître d'ouvrage prévoit en cours de première phase du programme, l'extension du réseau de chaleur du Syndicat intercommunal de chauffage urbain de Choisy et Vitry (SICUCV) et la création d'un captage de géothermie profonde en vue d'assurer le chauffage de la ZAC et plus largement du secteur des Ardoines. L'autorité environnementale apprécie la plus value environnementale de cette solution. Toutefois, le site du captage, a priori en partie centrale des Ardoines, reste à déterminer. Ses impacts sur l'environnement devraient être étudiés pour partie lors d'études géothermiques à venir. Par ailleurs, l'appréciation des impacts du programme de travaux et l'étude des effets cumulés font uniquement mention d'un impact significatif commun avec un projet de captage géothermique à Ivry-sur-Seine sur la nappe du dogger.

Biodiversité

Les travaux auront un impact sur la biodiversité inféodée au site : habitats semi-naturels des emprises ferroviaires (il serait apprécié qu'ils soient localisés et que leur destruction soit justifiée), espèces animales protégées identifiées à l'état initial. A cet égard, une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées sera sollicitée. Le maître d'ouvrage prévoit toutefois des mesures d'évitement et de réduction favorables à la biodiversité dans son ensemble. Ces mesures sont orientées en vue de favoriser le maintien d'une dizaine d'espèces cibles à enjeu. Toutefois, un bilan des surfaces, types et fonctionnalités d'habitats avant et après projet aurait permis de mieux apprécier les impacts résiduels, et de vérifier également le respect de l'objectif de 30% d'espaces verts en pleine terre fixé par le SRCE. Les impacts des plateformes fluviales sur les milieux alluviaux seront étudiés ultérieurement. Il aurait été bienvenu que ces plateformes soient décrites et que leurs impacts soient étudiés dès à présent, conformément aux recommandations de l'autorité environnementale.

Paysage et patrimoine

Le projet modifiera fortement le paysage du sud des Ardoines. L'étude d'impact prend en compte le paysage mais elle aurait toutefois gagné à inclure davantage de représentations graphiques illustrant les futures perspectives depuis et vers la ZAC. Les principaux éléments du projet susceptibles de marquer le paysage seront les hauteurs bâties (jusqu'à R+18 en partie centrale ou près de la Seine), le pont de franchissement végétalisé de la voie ferrée, et les transitions avec le tissu urbain environnant, pour lesquelles le projet propose des mesures d'intégration, en termes notamment de choix des activités et d'agencement des hauteurs. En ce qui concerne le patrimoine, en phase 3 du projet, il est prévu de valoriser la halle SNCF en la ré-aménageant en un grand équipement de rayonnement métropolitain, non défini à ce jour. Une démarche d'archéologie préventive sera mise en oeuvre, après consultation du Service Régional d'Archéologie (SRA).

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

La description du projet est précise, conformément aux recommandations de l'autorité environnementale. Le résumé non technique est à l'image de l'étude, clair et correctement illustré. Il propose un plan pédagogique et reprend les résumés intégrés dans l'étude pour chaque thématique. Il paraît toutefois long (69 pages). La description des risques d'inondation et technologiques aurait mérité d'être approfondie et mise davantage en exergue, en cohérence avec les recommandations de l'autorité environnementale. Les impacts sur l'air et le bruit auraient pu être quantifiés, comme dans l'étude. Les cartes d'enjeux auraient pu être remplacées par des illustrations plus concrètes. Le tableau des effets cumulés aurait pu être intégré au résumé.

5. Information, consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Meurthe Moselle", with a horizontal line underneath.

