

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734*02

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception
23/12/2013

Dossier complet le

N° d'enregistrement
F01113P0230

1. Intitulé du projet

Réalisation d'un ensemble commercial (phase 2) dans le cadre du projet "Coeur d'Orly"

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNC Coeur d'Orly Commerces.

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Pascale FERNANDEZ, Directrice de Développement

RCS / SIRET

5 0 4 8 3 1 2 0 7 0 0 0 1 5

Forme juridique

Société en Nom Collectif

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
36° Travaux ou constructions soumis à permis de construire	Le projet du centre commercial Coeur d'Orly (phase 2), bâtiment ERP, développant environ 38 300 m ² de surface de plancher, est soumis à la procédure d'étude d'impact au cas par cas . (rubriques 36° de l'annexe de l'article R122-2 du Code de l'Environnement modifié).

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

Le projet porte sur la conception et la réalisation d'un ensemble commercial avec parc de stationnement en superstructure, situés dans l'opération d'urbanisme "Coeur d'Orly" – Phase 2.

4.2 Objectifs du projet

"Coeur d'Orly" est un projet d'aménagement de grande ampleur, conçu et développé par Aéroports de Paris (A.D.P), pour structurer sur 130 ha, une offre tertiaire moderne au coeur de la plate-forme aéroportuaire, dans le cadre du Grand Paris et de la forte amélioration de l'accessibilité en transports en commun à l'aéroport de Paris-Orly.

Un pôle commercial a été défini par A.D.P. et ses partenaires Altarea-Cogedim et Foncière des Régions pour apporter les services nécessaires aux nombreux salariés et habitants concernés. Il s'intègre dans la première phase de Coeur d'Orly, le « Rectangle », qui comprendra également, sur une surface de 13,5 hectares, un important pôle de bureaux, un pôle hôtelier et un centre international de congrès et d'expositions porté par les Conseils généraux de l'Essonne et du Val de Marne et par le Conseil Régional d'Île de France.

Le « Rectangle » se décompose ainsi :

Phase 1 Phase 1A : pôle tertiaire avec 3 immeubles de bureaux (chantier démarré le 24/09/2013).

Phase 1B : pôle hôtelier et tertiaire.

Parcelle « Accor » : hôtel IBIS existant et densification du pôle hôtelier.

Phase 2 : ensemble commercial (le Projet), objet de la présente demande.

Phase 3 : centre international de congrès et d'expositions.

L'ensemble commercial répondra aux besoins de plusieurs populations : les salariés de la plate-forme aéroportuaire et des alentours (SILIC, Rungis, etc.), la population vivant autour de la plate-forme aéroportuaire, et la population pendulaire qui transite par la N7 et l'A106 pour aller travailler et rentrer chez elle. Ce ensemble contribuera à dynamiser l'offre commerciale dans ce secteur et apportera un complément dynamique à l'éco-quartier à la manière d'un centre-ville.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

L'emprise du Projet porte sur des parcelles de terrain, propriété de Aéroports de Paris (ADP), situées sur les communes de Paray-Vieille-Poste et d'Orly. Le Projet se développe sur une emprise de 37 655 m². La contenance totale des parcelles impactées par le projet, s'élève, quant à elle, à 2 151 033 m².

Planning de la phase réalisation :

- Déménagement des services d'ADP occupant les locaux voués à la démolition (réalisé).
- Démolition écologique des bâtiments administratifs (bureaux des services d'ADP - en cours, maître d'ouvrage : ADP).
- Travaux de terrassements
- Construction des fondations
- Travaux de construction du gros oeuvre
- Travaux de finition à l'intérieur des bâtiments
- Aménagement des espaces verts, des espaces publics et remise en état du terrain
- Ouverture de l'ensemble commercial (2016-2017).

Pendant la période de chantier qui durera environ 24 mois, il est prévu une moyenne de 300 emplois sur le site. Durant les 6 derniers mois correspondant à la phase de pré-ouverture, s'ajouteront les emplois spécialisés dans l'aménagement des cellules commerciales, portant cet effectif à environ 350 personnes.

A noter que les emprises et installations de chantier, ainsi que les modalités et dates d'implantation des appareils de levage seront établis en concertation avec ADP et les services de la DGAC.

De plus, une attention particulière sera apportée au tri et à l'évacuation des déchets issus du bâtiment, ainsi qu'à la propreté du chantier et de ses accès.

Une charte chantier à faibles nuisances - chantier vert sera rendue contractuelle pour les entreprises.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet porte sur la conception et la réalisation d'un ensemble commercial avec parc de stationnement en superstructure, situés dans l'opération d'urbanisme "Coeur d'Orly" – Phase 2.

Le centre commercial d'une surface commerciale utile « GLA » de 35800 m² environ, comporte :

- une grande surface (15 700 m² GLA env), assortie d'un Drive (2 000 m² GLA env)
 - six moyennes surfaces (7 400 m² GLA env),
 - une cinquantaine de boutiques (6 500 m² GLA env.),
 - un pôle restauration avec terrasse (Food court) (3 800 m² GLA env)
 - des locaux non accessibles au public (locaux administratifs, locaux sociaux, locaux techniques, aires de livraison, etc...)
- organisés autour de deux mails, l'un fermé et l'autre ouvert, formant une boucle de plain-pied et animés notamment par des kiosques (400 m² GLA env),

Le Food court (et sa terrasse), disposera de surfaces au RDC mais se développera principalement au R+1. Il pourra fonctionner de manière indépendante des heures d'ouvertures des boutiques, moyennes et grande surfaces, afin notamment de répondre aux besoins des usagers de la plate-forme, très variés en termes d'horaires.

Au total, le projet du centre commercial totalise environ 38 300 m² de surface de plancher.

Le Projet bénéficiera d'un parc de stationnement ventilé et intégré de 1 200 places environ, en superstructure d'une partie des commerces.

Des emplacements vélos seront réalisés au droit du mail ouvert et de la piste cyclable aménagée sur l'Avenue de l'Union, à proximité immédiate de la station de tramway T7 "Coeur d'Orly".

Les flux automobiles, livraisons-logistique et piétons seront clairement différenciés.

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- Autorisation de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC), puis confirmation de l'autorisation par la Commission Nationale d'Aménagement Commercial (CNAC) le 19 mars 2013 et notifiée le 18 avril 2013.

- Permis de construire

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Permis de construire

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
- Surface Totale du centre commercial : dont rez-de-chaussée : dont 1er étage :	38 313 m ² de surface de plancher 29 614 m ² de surface de plancher 8 699 m ² de surface de plancher
Grande surface (15 706 m ² GLA) avec Drive (1 984 m ² GLA), six moyennes surfaces (7 355 m ² GLA), de nombreuses boutiques (6 500 m ² GLA), des kiosques (384 m ² GLA), un pôle restauration (Food court) (3 436 m ² GLA) .	
- Parc de stationnement :	1 201 places (41 221 m ²)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

- Le Projet se situe sur la plateforme aéroportuaire d'Orly, à cheval sur les communes de Paray-Vieille-Poste (91- Essonne) et d'Orly (94- Val de Marne). Il se développe au sein du programme urbain coeur d'Orly.

- Son adresse sera :
Ensemble commercial Coeur d'Orly
Avenue de l'Union
Paray-Vieille-Poste / Orly

- Parcelles cadastrales concernées:
Paray-Vieille Poste : AB 127
Orly : D1, D57, E7, E13

Coordonnées géographiques¹

Long. 2 ° 22 ' 07 " 5 E Lat. 48 ° 44 ' 03 " 4 N

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

Paray-Vieille-Poste (91- Essonne)
Orly (94- Val de Marne).

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Le projet de construction de l'ensemble commercial figure dans un programme de travaux, celui du projet "Coeur d'Orly". La première séquence d'aménagement, dite « Le Rectangle », sera réalisée en 3 phases :

- Phase 1 : développée de part et d'autre d'une rue piétonne largement paysagée, connectée au sud à l'aérogare Orly Sud par une passerelle piétonnière et conduisant au nord au pôle commercial :

Phase 1A : pôle tertiaire avec 3 immeubles de bureaux proposant services et restaurants en pieds d'immeubles

Phase 1B : pôle hôtelier et tertiaire proposant également services et restaurants en pieds d'immeubles.

Parcelle « Accor » : hôtel IBIS existant de 300 chambres et densification du pôle hôtelier (décision de l'AE n°DRIEE-SDDTE-2013-135 du 13/07/2013, dispensant de la réalisation d'une étude d'impact.)

- Phase 2 : Ensemble commercial (le Projet), objet de la présente demande.

- Phase 3 : Centre International de Congrès et d'Expositions, bureaux et services.

La desserte du projet Coeur d'Orly n'a fait l'objet d'aucune observation de l'autorité environnementale dans le cadre de l'enquête publique environnementale (information du 12/11/2013)

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

La parcelle du Projet est occupée :

- Dans sa partie nord, par le bâtiment n° 360 qui est situé en bordure de l'Avenue de l'Union. Ce bâtiment en R+2 était utilisé par des équipes d'ADP qui ont été redéployées au sein de la plate-forme.
- Dans sa partie sud, par le bâtiment n° 363 qui forme un « H ». Les deux ailes du bâtiment sont séparées par des espaces verts. Les bâtiments 360 et 363 sont voués à la démolition et ont déjà été vidés. Les chantiers de désamiantage, puis de démolition sont en cours.
- En son centre (entre les bâtiments n° 360 et 363), un parking d'environ 500 places est aménagé. Les parkings ne sont plus utilisés pour le stationnement, mais pour les chantiers (dont une partie pour les installations de chantier du bâtiment A3 de la phase 1a, en cours de construction). A noter que les travaux de l'avenue de l'Union sont achevés.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

PLU d'Orly approuvé le 17 décembre 2007, modifié en juin 2010, novembre 2011 et juin 2012.
PLU de Paray-Vieille-Poste approuvé le 24 septembre 2013.
Le site du projet est classé en zone UZ qui correspond à l'emprise de la zone aéroportuaire.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet est situé en dehors de toute ZNIEFF. Les ZNIEFF les plus proches sont : - une ZNIEFF de type I " le coteau des Vignes" à Athis-Mons, à environ 3,5 km au Sud - une ZNIEFF de type II "Vallée de la Seine de Corbeil-Essonnes" à Villeneuve St Georges, à environ 3,5 km au Sud-Est de l'aéroport). Le site du Projet n'est pas implanté au sein d'un périmètre de protection de biotope. Le site le plus proche bénéficiant d'un arrêté de Protection est situé à 6km au Sud de la plate-forme (biotope dit "de la fosse aux carpes" à Draveil)
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune réserve naturelle n'est localisée dans un rayon de 6 km autour du projet (la plus proche est la réserve naturelle régionale " Bassin de la Bièvre", à 6,2 km à l'ouest du projet)
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport d'Orly approuvé le 21 décembre 2012 par arrêté inter préfectoral n°2012/4046. Il concerne notamment les communes d'Orly et de Paray Vieille-Poste. - Plan de Prévention du Bruit de l'aérodrome d'Orly approuvé le 14 mars 2013.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune ZAUP ou AMVAP dans un rayon de 5 km autour du Projet. Les plus proches sont la ZPPAUP sur la commune de Massy, à 4,8 km à l'Ouest, et la ZPPAUP sur la commune de Villeneuve Saint Georges, à 5,3 km au sud-est.
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune enveloppe d'alerte potentiellement humide au sein de l'aire d'étude. Les enveloppes les plus proches du projet se situent à environ 2 km du projet, et correspondent à des enveloppes de classe 3, au droit de la Seine et de l'Orge au Sud-Est, du ruisseau de Rungis au Nord Ouest et d'une zone présente dans le centre-ville d'Orly.
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ville d'Orly s'inscrit dans le périmètre du Plan de Prévention de Risques Inondations (P.P.R.I.) de la Marne et de la Seine dans le département du Val-de-Marne, approuvé par arrêté préfectoral le 28 juillet 2000. Le site du projet ne se situe pas dans une zone inondable. Ce secteur n'est pas concerné par le règlement du PPRI. Paray-Vieille-Poste n'est pas dotée de PPRI, elle est donc non soumise aux risques d'inondation.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La plate-forme aéroportuaire comprend plusieurs ICPE soumises à autorisation. A proximité du « Rectangle », deux d'entre elles sont affectées de périmètres de protection impactant l'emprise du projet. Il s'agit de la centrale thermique (production de chaleur, chaufferies), de cuves de fioul. Le diagnostic de qualité des sols a pu mettre en évidence la présence ponctuelle de chrome, nickel et plomb au nord-ouest du « Rectangle » n'engendrant cependant pas en l'état de risque pour la santé des usagers et de faibles concentrations en hydrocarbures à proximité d'anciennes cuves enterrées de carburant, qui n'engendrent aucun impact sur les eaux souterraines et ne constitue pas une source de pollution. Aucun site pollué identifié dans la base de donnée "BASOL" n'est recensé au droit du projet.
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aire d'étude s'inscrit au sein du bassin versant Seine et des cours d'eau côtiers normands. Le nouveau SDAGE 2010-2015 a été adopté le 29 octobre 2009 par le comité de bassin. L'aire d'étude s'inscrit au droit de deux SAGE : le SAGE Orge-Yvette approuvé en juin 2009 (en cours de révision) et le SAGE Bièvre en cours d'élaboration.
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun captage AEP (Alimentation en Eau Potable) n'existe au niveau des emprises du projet. Il n'existe pas non plus de captage à proximité dont le périmètre de protection pourrait interférer avec le périmètre d'aménagement.
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site inscrit ou classé n'est localisé dans l'aire d'étude, le site inscrit le plus proche est à 2,5 km à l'Est, le site classé le plus proche à 3km au Sud Est (parc d'Avaucourt à Athis-Mons).
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les communes d'Orly et de Paray Vieille-Poste ne possèdent pas de zone Natura 2000 sur leur territoire. A fortiori, le site de l'aéroport d'Orly n'est pas concerné par cette mesure de protection. Le site Natura 2000, le plus proche, se trouve à une vingtaine de kilomètres.
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun monument historique n'est localisé dans l'aire d'étude. Le "monument historique ponctuel" le plus proche se situe à 1,5 km au Sud. Aucun site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO à moins de 10 km.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'ensemble commercial sera raccordé au réseau d'eau potable existant géré par A.D.P. L'ensemble commercial réduira ses consommations en eau par la mise en place d'équipements performants. Les estimations de consommation en eau du Projet sont les suivantes : - pour les sanitaires privés et communs : installation d'équipements hydroéconomiques (débit des robinets de 6 à 7 l/min) pour une économie en consommation d'eau de 48%, - pour le lavage (espaces communs) : récupération de l'eau de pluie pour réduire les consommations en eau potable de 70%, - pour les espaces paysagers : implantation d'espèces parfaitement adaptées aux éco systèmes locaux et nécessitant peu d'arrosage et alimentation avec l'eau de pluie récupérée pour une économie en consommation d'eau de 100%.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le Projet n'entraînera pas de nouvelle imperméabilisation et n'engendrera donc pas d'apport supplémentaire d'eaux pluviales vers le bassin existant. Le coefficient d'imperméabilisation du Projet sera de 79,8%, soit une amélioration de plus de 20% par rapport à l'état initial.
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le Projet a été conçu de façon à s'adapter au terrain, sans bouleversement important de la topographie alentour. Les niveaux topographiques ne seront pas réellement modifiés car aucun niveau en sous-sol n'est prévu. Sur le plan géologique, la présence de glaises vertes en profondeur, sensibles à l'eau, aurait pu impliquer un risque de mouvement de terrain (risque de retrait-gonflement) en cas de réalisation de parkings souterrains. Ce n'est pas le cas : les terrassements seront limités aux fondations, le Projet n'aura donc aucun impact au niveau géologique.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La faune et la flore actuelles du site ne présentent pas un grand intérêt : peu d'espaces verts (quelques alignements d'arbres, petites surfaces engazonnées, ...), la faune est peu présente. Le projet et l'aménagement public y afférent vont avoir un impact positif au niveau de la biodiversité : - espaces verts dans le mail extérieur - végétalisation tantôt intensive tantôt extensive des surfaces adaptées. - arbres d'alignement plantés le long des nouvelles voies de circulation <input checked="" type="checkbox"/> Considérant les espèces déconseillées par les Services Techniques de la Navigation Aérienne, le projet favorisera les espèces denses, résistantes, aux couleurs et formes variées. Ainsi, la végétation aura une place plus importante, les plantations pourront permettre de diversifier la végétation locale et constitueront un nouveau potentiel d'accueil pour la faune locale tout en respectant les contraintes liées au périmètre aviaire sur la plateforme. Les aménagements paysagers seront conçus en collaboration avec un écologue pour améliorer la biodiversité du site et limiter les besoins en arrosage.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Globalement le projet entraînera une amélioration de la valeur écologique du site. Le site du projet étant situé en dehors de toute zone Natura 2000 (la plus proche est située à 20 km), de toute ZNIEFF (la ZNIEFF la plus proche Vallée de la Seine de Corbeil-Essonnes à Villeneuve St George se trouve à environ 3,5 km au sud-est de l'aéroport) et n'étant pas implanté au sein d'un périmètre de protection de biotope, le projet n'aura donc aucun effet sur ces zones.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'inventaire des Anciens Sites Industriels et Activités de Services (B.A.S.I.A.S.) recense 14 sites dans un rayon d'1 km autour du Projet. Dans un rayon d'1 km autour du Projet, aucun site de l'Inventaire National des Sites Pollués (B.A.S.O.L. – B.R.G.M.) n'est recensé. Le transport aérien est marqué par l'aéroport de Paris-Orly et par de nombreux aérodromes répartis sur tout le territoire du département. La forte urbanisation autour du site d'Orly a poussé les pouvoirs publics à définir un dispositif d'intervention particulièrement conséquent dans le cas d'une chute d'aéronef. La voie navigable constitue l'un des modes de transport les plus sûrs pour les matières dangereuses. Les zones à risques se situent aux points de chargements et de déchargements le long de la Seine (Athis-Mons, Corbeil-Essonnes, Évry, Grigny, Viry-Châtillon). Le transport des matières dangereuses par voie routière, transitant sur le département, est évalué à 11 000 tonnes/jour. Le risque est consécutif à un accident sur le domaine routier, entraînant des perturbations du trafic routier sur toute la région. Les réseaux présents dans le secteur (gaz, électricité, ...) seront coupés.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En matière de retrait / gonflement des argiles, la commune d'Orly est située sur un secteur où sont recensées des formations argileuses et marneuses. Le site du Projet se situe en zone d'aléa faible d'après les données du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM). D'après la carte de Prévention des Risques Naturels relative à la commune d'Orly, le site du Projet n'est pas en zone inondable. Le Projet se situe en zone de sismicité faible et en dehors du périmètre d'anciennes carrières souterraines.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet pourra être source de nuisances sonores directes et indirectes : - nuisances directes relatives au fonctionnement des équipements mis en place. Les équipements très bruyants seront confinés dans des locaux, les autres équipements techniques extérieurs (prises d'air neuf, rejets des centrales de ventilation, ventilations hautes et basses des locaux techniques), ainsi que l'ensemble des installations techniques bruyantes (aéro-réfrigérants, climatisation, ventilation...) seront équipés de dispositifs silencieux. Les heures et modalités de livraisons seront réglementées pour limiter les véhicules en attente.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- nuisances indirectes relatives au trafic supplémentaire émis sur les voiries routières. L'augmentation des niveaux sonores dus à l'augmentation du trafic routier n'aura aucun impact sur la population puisqu'il n'existe aucun riverain au niveau des voiries créées ou réaménagées dans le cadre du projet. De plus l'incitation à des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière (transports en commun) favorisera la limitation des niveaux sonores sur le quartier. Les nuisances sonores qui concernent le site du projet sont principalement liées à la plate-forme aéroportuaire et les vols des avions et d'autre part au trafic automobile dans les environs du site.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les sources d'odeurs potentielles de l'extérieur sont celles qui pourraient provenir de : - l'aire de livraison, - l'entrée et la sortie du parking (à noter que le parking sera largement ventilé, ce qui peut présenter un avantage)
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sources d'odeurs intérieures pourraient provenir du Food Court, des locaux déchets, des parkings, des sanitaires et des produits de nettoyage. Pour pallier à ces effets, le Food Court est situé au R+1 donnant directement sur l'extérieur, les locaux déchets et les sanitaires sont isolés des autres espaces.
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'éclairage du bâtiment et des espaces extérieurs sera étudié pour ne pas occasionner de nuisances, et notamment limiter tout risque d'éblouissement, en particuliers des pilotes.</p> <p>L'impact prévisionnel du Projet en termes d'émissions lumineuses sera faible en raison de la situation du site aux abords de l'aéroport de Paris-Orly et d'axes routiers habituellement éclairés.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités prévues au sein du projet présentent des rejets d'eaux usées à caractère domestique. Ces rejets peuvent être acceptés par les canalisations existantes de la plate-forme, sous réserve de certains renforcements de capacité localisés.</p> <p>L'ensemble commercial sera donc raccordé au réseau d'eaux usées existant.</p> <p>Les eaux de type domestique et de restauration seront rejetées dans les réseaux d'eaux usées desservant le site, après pré-traitement réglementaire (dégraissage) pour les eaux de restauration. Le traitement des eaux usées au sein de la galerie marchande fera l'objet d'un dispositif spécifique mis en place par chaque commerçant dont l'activité peut générer des pollutions : pressing, restauration, développement photographique, coiffure...</p> <p>Le projet n'entraînera pas de nouvelle imperméabilisation et n'engendrera donc pas d'apport supplémentaire d'eaux pluviales vers le bassin existant.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED) sera réalisé avant le chantier. Pour chaque typologie de déchets triés, la quantité produite de déchets sera estimée. Dans le cadre des démarches HQE® et BREEAM® engagées sur le Projet, la gestion des déchets d'activité en phase d'exploitation sera optimisée afin de limiter la production de déchets ultimes. La gestion des déchets consistera à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - assurer un tri des déchets cohérent, - faciliter le cheminement et le stockage des différents types de déchets à travers le bâtiment, - assurer la traçabilité. <p>La production totale de déchets d'activité de l'ensemble commercial est estimée à 1 976 tonnes par an, dont environ 1 500 tonnes pour la Grande Surface</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Aucun monument historique, ni site inscrit ou classé n'existe au sein de la zone d'étude.</p> <p>Ainsi, aucun impact permanent, direct ou indirect, n'est à attendre sur le patrimoine historique et culturel. Compte tenu de sa localisation et de son importance, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique.</p> <p>L'intégration du Projet dans le paysage environnant a été optimisée par le traitement architectural immobilier de Coeur d'Orly. L'architecture du projet présente des façades rythmées et la variation de matériaux contemporains apporte des nuances entre transparence, translucidité et opacité. Dès l'amont du projet, une mise en valeur paysagère du projet a été souhaitée. Le projet en lui-même intègre donc des mesures visant à permettre son insertion dans le paysage et à améliorer la perception actuelle du secteur.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet engendre la démolition de bâtiments tertiaires et administratifs (A.D.P), mais aucun impact direct sur l'habitat. En particulier, aucune démolition d'habitation n'est prévue et le projet ne comprend pas de construction de logement.</p> <p>L'implantation de ce nouveau centre commercial permet d'étoffer l'offre commerciale autour de Coeur d'Orly et d'apporter un complément dynamique à l'écoquartier, à la manière d'un centre-ville. L'ensemble constitue plus qu'une galerie marchande, il devient un lieu de rencontre, d'échange et de partage autour du shopping.</p> <p>En phase d'exploitation, ce sont au total près de 900 emplois en équivalent temps plein qui seront créés dans le cadre du projet de l'ensemble commercial.</p>

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Le projet de l'ensemble commercial constitue la phase 2 de l'opération "Le Rectangle" dans le cadre du projet global "Coeur d'Orly".

Les effets du projet de la construction du centre commercial sont donc susceptibles d'être cumulés avec les effets des autres projets prévus dans l'opération d'ensemble :

- le projet de pôle tertiaire avec 3 immeubles de bureaux (Phase 1A), le projet de pôle hôtelier et tertiaire (phase 1B), le projet de densification du pôle hôtelier (dont hôtel IBIS existant), le projet du centre international de congrès et d'expositions (phase 3).
 - D'autre part, dans le cadre du projet Coeur d'Orly, l'offre de transports, déjà complétée par la mise en service du tramway T7 entre la station Villejuif-Louis-Aragon de la ligne 7 du métro et la gare d'Athis-Mons dans un premier temps (1ère portion inaugurée le 16 novembre 2013) sera prolongée jusqu'à Juvisy-sur-Orge à plus long terme. A Orly, ce nouveau tramway emprunte notamment l'ancien tracé de la R.N.7, et dessert donc directement le «Rectangle».
- La création du tramway 7 crée une liaison importante entre les villes traversées par le T7 et l'aéroport d'Orly, constituant une alternative à la voiture pour les employés et visiteurs et réduisant ainsi les nuisances associées. Outre ce projet, trois autres projets de transports en commun doivent desservir à l'avenir le secteur de Coeur d'Orly : le TCSP Sucy-Bonneuil – SENIA prolongé jusqu'à Orly, le Bus Orly/Val d'Yerres/Val de Seine, Orlyval.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Coeur d'Orly est un projet d'aménagement de grande ampleur, conçu et développé par Aéroports de Paris, pour structurer sur 130 hectares une offre tertiaire moderne au coeur de la plate-forme aéroportuaire, dans le cadre du Grand Paris et de la forte amélioration de l'accessibilité en transports en commun à l'aéroport de Paris-Orly.

Le projet de construction de l'ensemble commercial fait partie intégrante de cette opération et présente les caractéristiques suivantes :

- Le terrain est entièrement viabilisé, il est propriété d'ADP, le site est déjà très anthropisé, lui-même au coeur d'un secteur très urbanisé (plate-forme aéroportuaire d'Orly), aucun logement ne sera concerné par le projet, les bâtiments administratifs qui seront démolis sont inoccupés car A.D.P a déjà procédé au déménagement en amont des différents services qui occupaient les bâtiments voués à la démolition.
- le projet crée 900 emplois (+ 300 pour la construction) et offrira un nouveau visage aux quartiers d'affaires tout en valorisant le potentiel économique du pôle d'Orly. La zone de chalandise du projet d'ensemble commercial comprend plus de 1,1 million d'habitants (résidant à 20 minutes maximum) qui seront potentiellement intéressés par l'offre nouvelle du fait de sa proximité et de sa pertinence géographique.
- Le projet n'aura aucun impact sur le patrimoine architectural, mais devrait permettre à travers son insertion dans le paysage, améliorer et valoriser la perception actuelle du secteur et la qualité du site. Le site ne présente aucun enjeu de type naturaliste et le projet devrait même développer la place du végétal à travers la requalification des espaces publics et des espaces verts.
- le projet fera l'objet d'une double certification « NF Bâtiments Tertiaires - Démarche HQE® » et « BREEAM® ». Il repose sur une stratégie énergétique raisonnée pour obtenir le meilleur bilan énergétique possible.
- les activités prévues sur le projet ne représenteront pas de risque de pollution des eaux pluviales, à l'exception du trafic routier. Afin de traiter ce type de pollution avant que les eaux ne soient dirigées vers le bassin existant, ses séparateurs hydrocarbures avec déboureur déshuileur seront mis en place au niveau des parkings et de leur accès et des voiries. Aucun flux de pollution supplémentaire ne sera donc dirigé vers le bassin existant. Il n'entraînera pas de nouvelle imperméabilisation et n'engendrera donc pas d'apport supplémentaire d'eaux pluviales vers le bassin existant. La gestion des eaux pluviales permettra d'améliorer la situation existante. Dans le cadre des démarches HQE® et BREEAM® engagées sur le projet, la gestion des déchets d'activité en phase d'exploitation sera optimisée afin de limiter la production de déchets ultimes.
- Les simulations de trafic réalisées font état d'un faible impact du projet de centre commercial par rapport à la situation actuelle et au développement global de la zone.
- outre la réglementation d'urbanisme et les règles de l'art, l'opération est conçue en prenant en considération un certain nombre de contraintes spécifiques liées à l'implantation en zone aéroportuaire : Plan des servitudes radio électriques, de vues, restrictions sur l'emploi des matériaux réfléchissant, contraintes liées aux engins de levage.
- La desserte du projet Coeur d'Orly a fait l'objet d'une étude d'impact évoquant l'ensemble du programme (avis de l'AE le 26/01/2010).

Le projet apportant de nombreux points positifs et les aspects méritant une attention particulière étant sous contrôle, il ne nous semble pas que la réalisation d'une étude d'impact réglementaire soit davantage nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	X

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 6 : Vue aérienne du site (géoportail)
Annexe 7 : Extrait du PLU d'Orly
Annexe 8 : Extrait du PLU de Paray Vieille Poste
Annexe 9 : La végétation sur le site du projet
Annexe 10 : Cartographie des zones Natura 2000
Annexe 11 : Cartographie des ZNIEFF

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus X

Fait à

Paris

le,

20 Décembre 2013

Signature

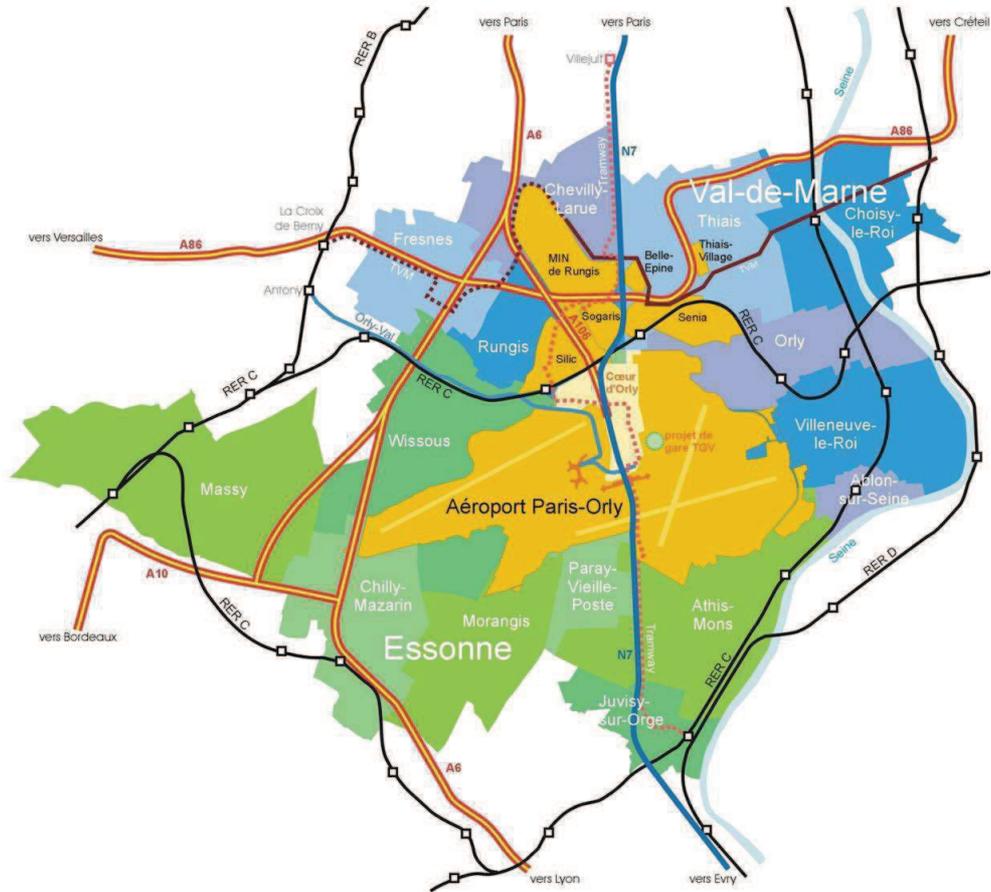


SNC COEUR D'ORLY COMMERCES

SNC au capital de 1.575.206 €
 8, Av. Delcassé - 75008 PARIS
 504.831.207 RCS PARIS - Code APE 6820B

Annexe 2

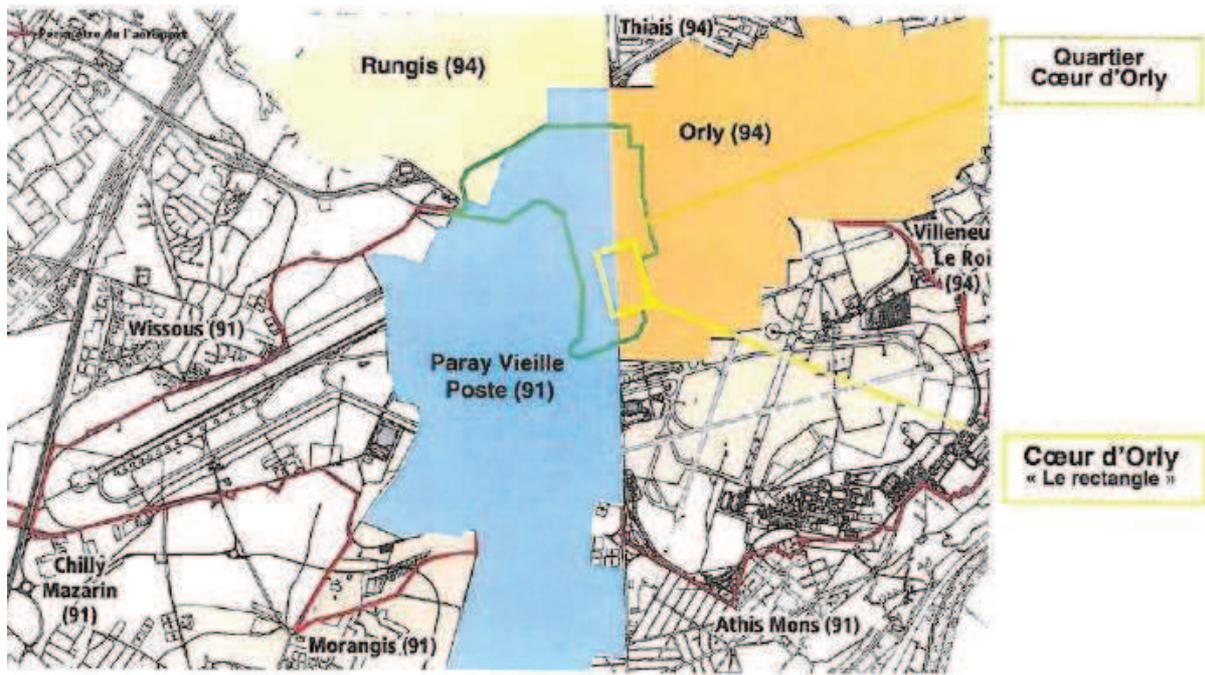
Plans de situation et contexte du projet



Localisation de l'opération « Cœur d'Orly »

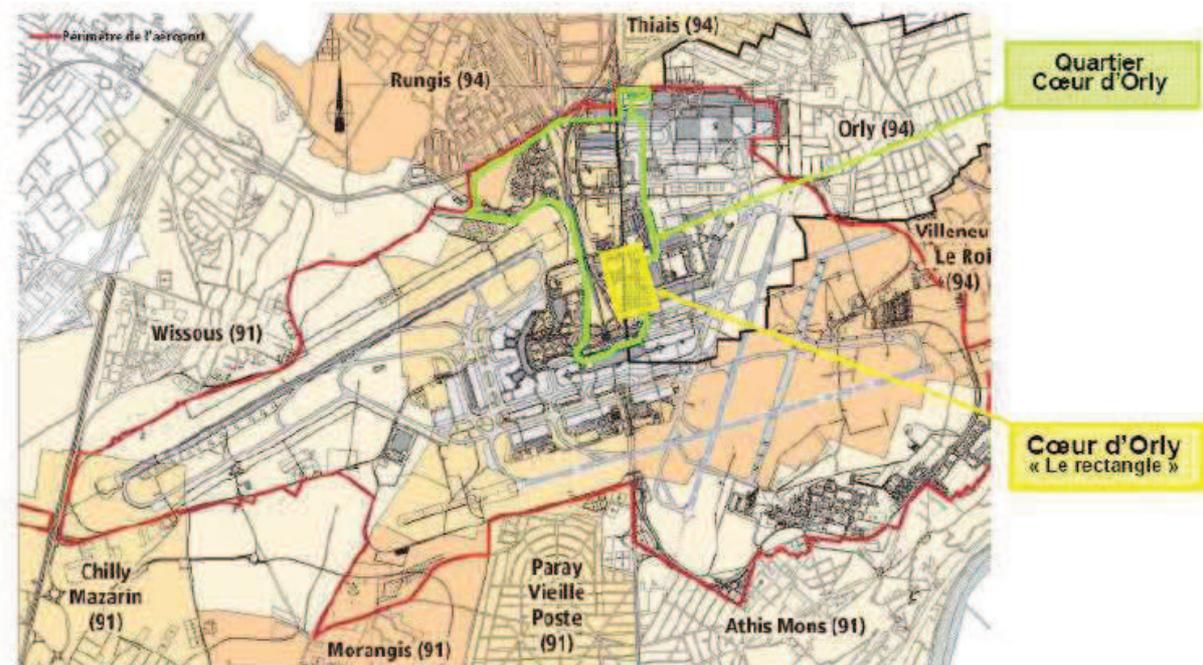
Source : Dossier CDAC



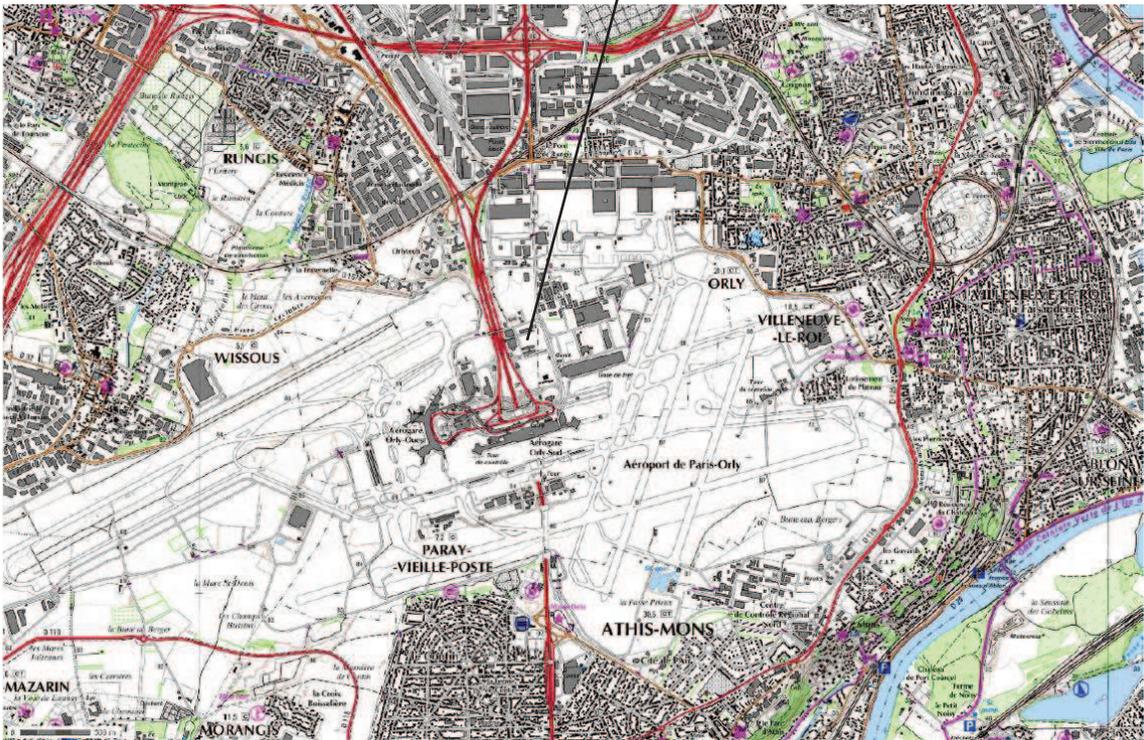


Localisation de l'opération « Cœur d'Orly » et du « Rectangle »

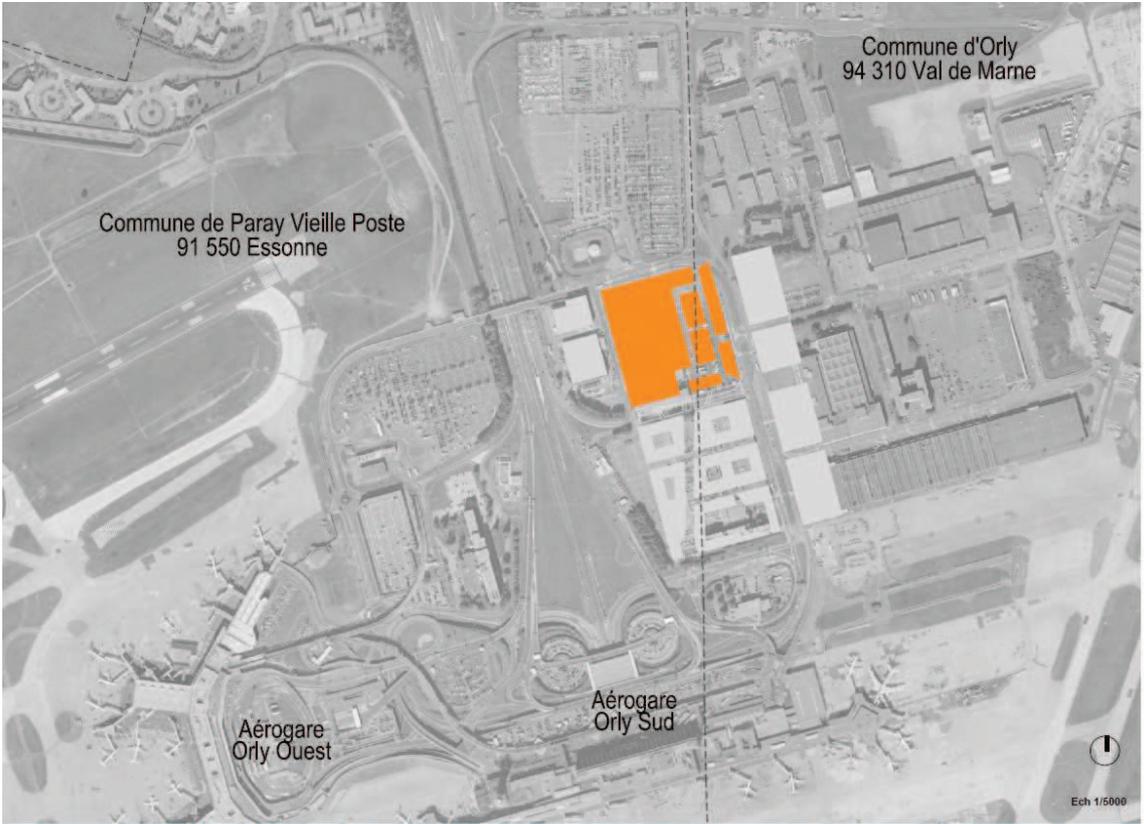
Source : Dossier CDAC



Implantation du projet commercial



Localisation du projet de l'ensemble commercial - Source : dossier CDAC



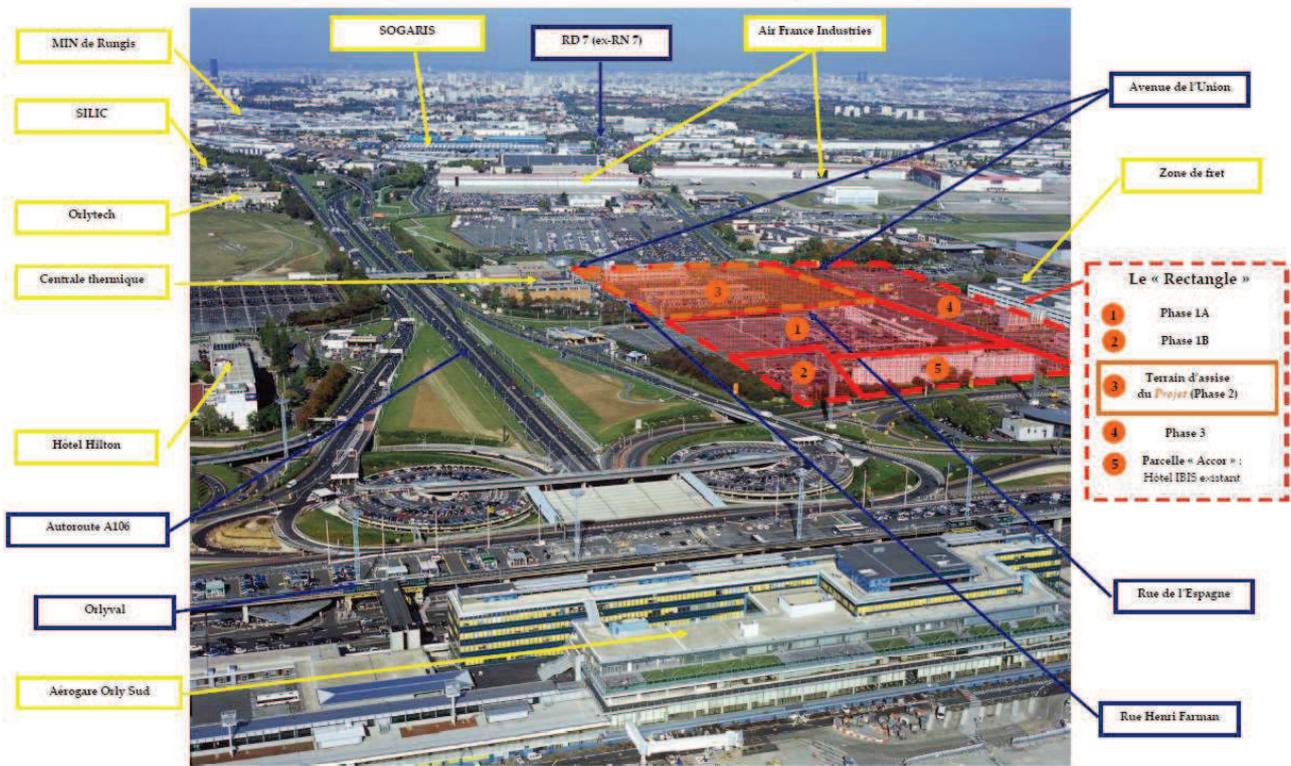
Plan de situation du projet de l'ensemble commercial – Source : Wilmotte & Associés SA

Annexe 3

Photographies du site



Vue satellite et points de vue sur le site (photo Google Maps 2012) - Source : dossier CDAC



Vue aérienne depuis l'aéroport Sud du site du Projet (photo transmise par A.D.P. en 2010)
Source : dossier CDAC



Vue aérienne avec périmètres – Source : IRAP



Vue aérienne avec points de vue du site du projet du centre commercial
Source : Wilmotte & Associés SA



Emprise du site



Reportage photos

Source : Wilmotte & Associés SA

Reportage photo en juin 2012 - Source : IRAP



Photo 1 : Vue depuis l'avenue de l'Union, au nord-ouest du site



Photo 2 : Vue sur le carrefour Pergola, à l'angle nord-est du site du projet



Photo 3 : Vue sur le parking central et le bâtiment n°363 depuis le nord-ouest



Photo 4 : Vue sur le parking central et le bâtiment n°363 depuis le nord-est



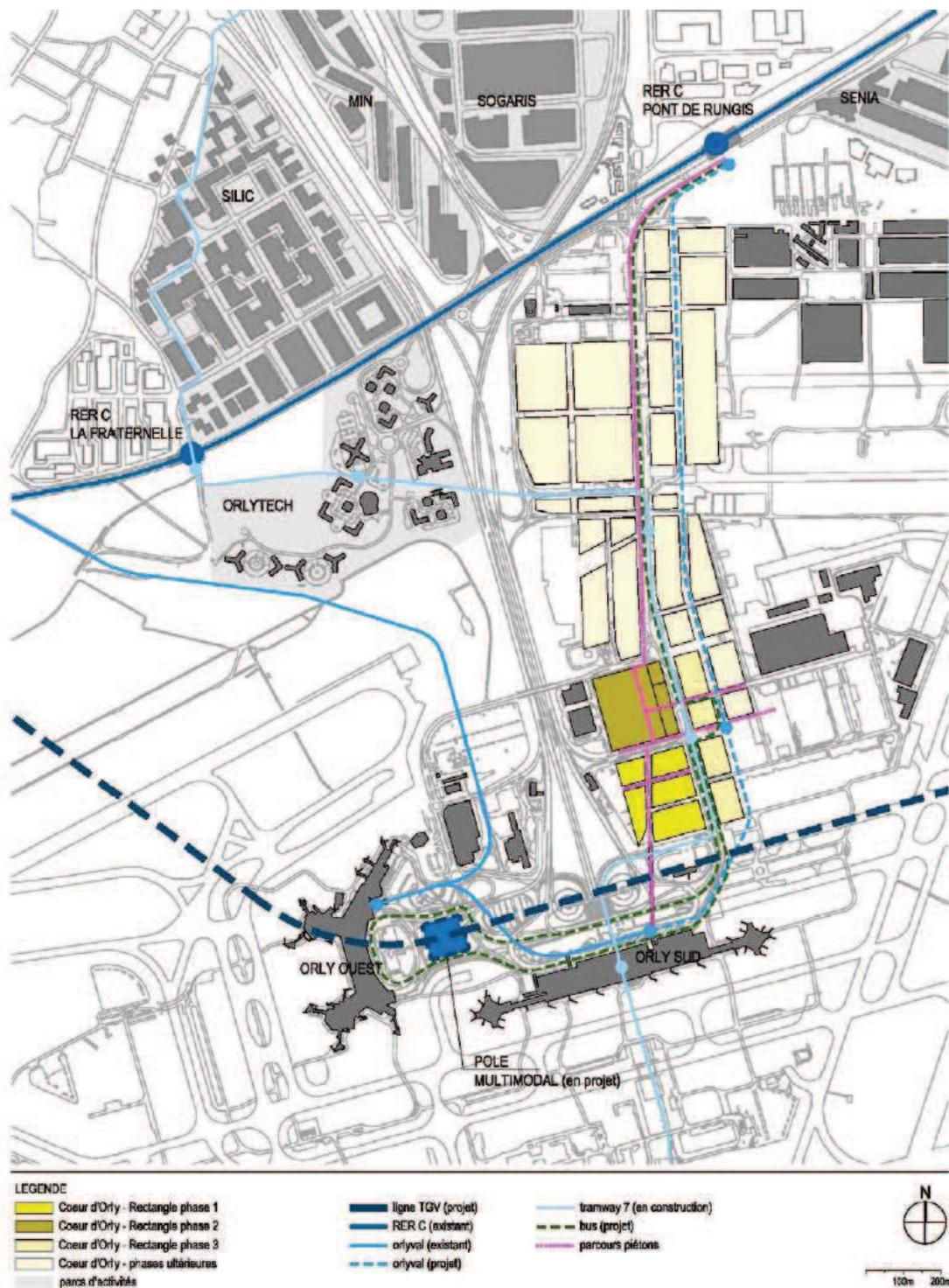
Photo 5 : Vue sur l'est du site du projet



Photo 6 : Vue sur la rue de l'Espagne et le bâtiment 363

Annexe 4

Le projet de construction de l'ensemble commercial



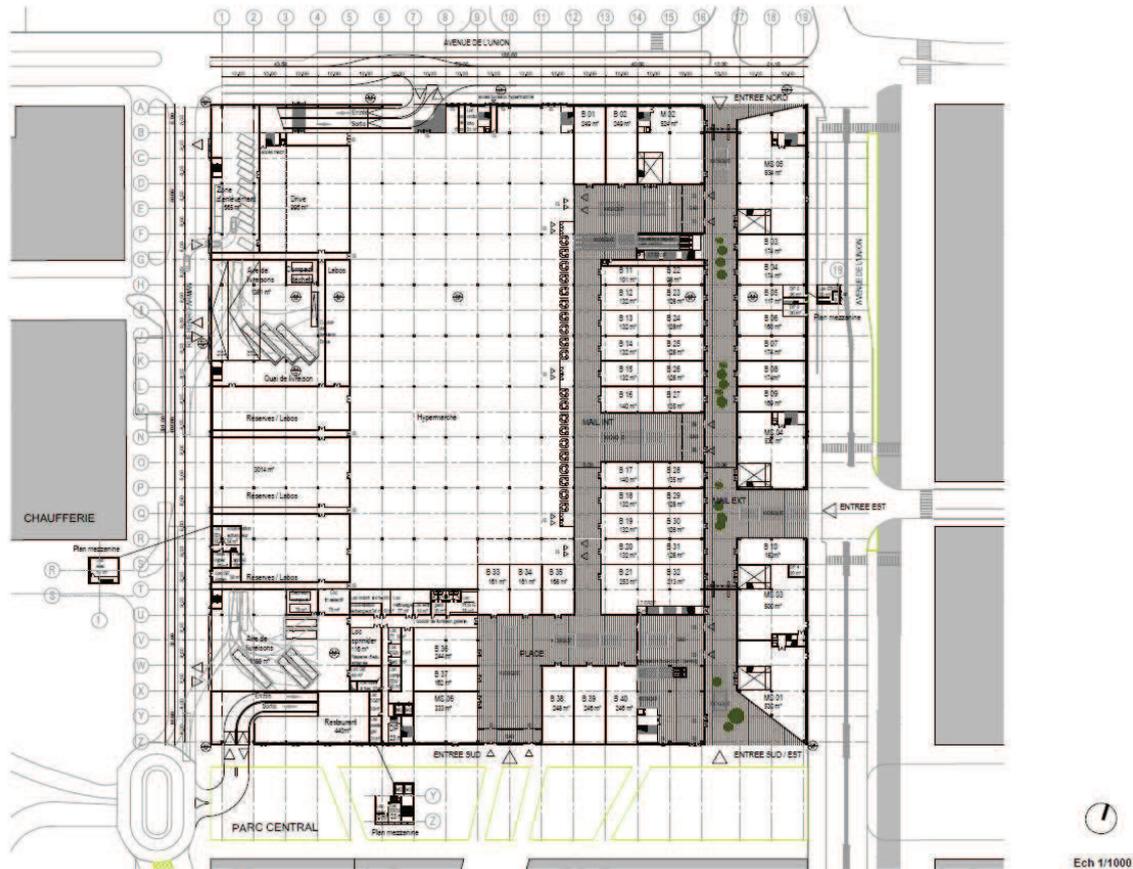
Plan des différentes phases du projet « Cœur d'Orly »
Source : Wilmotte & Associés SA



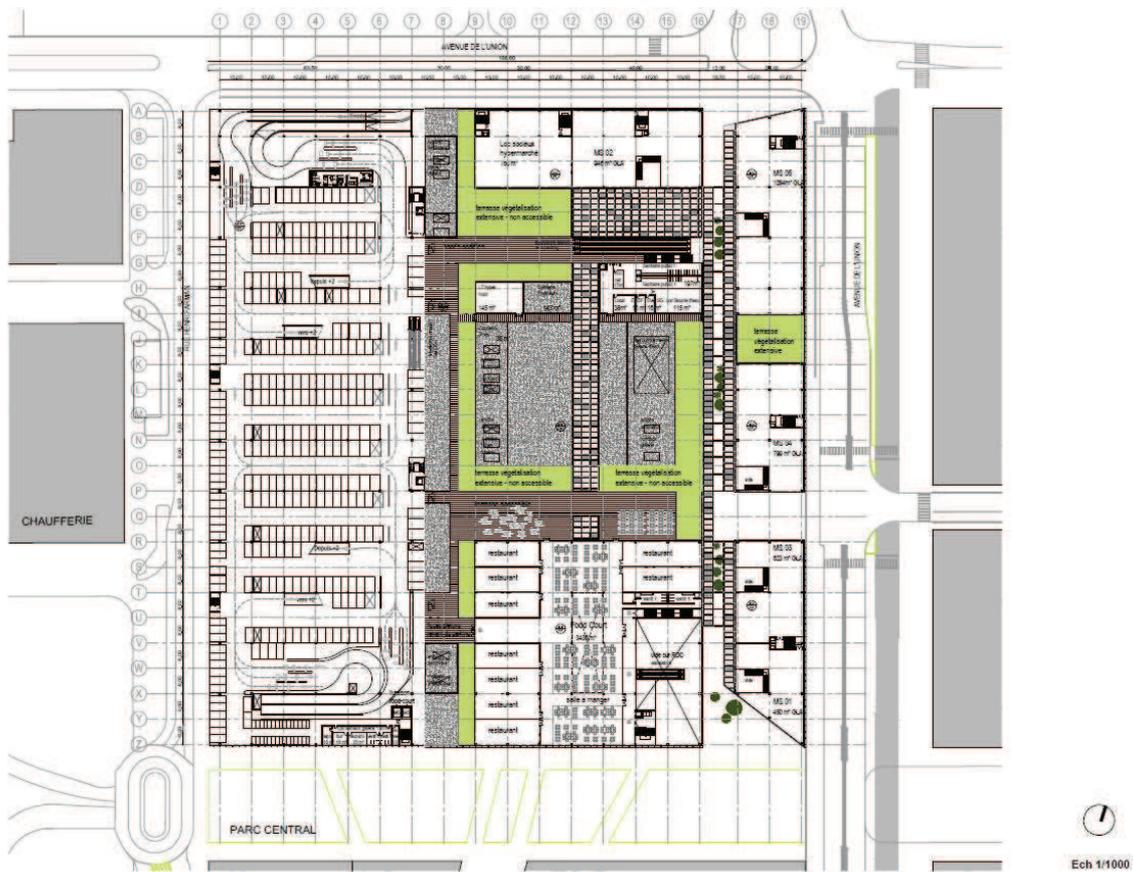
Insertion aérienne
 Source : Wilmotte & Associés SA



Plan masse du projet de l'ensemble commercial (phase 2)
 Source : Wilmotte & Associés SA



Plan masse du niveau RDC - Source : Wilmotte & Associés SA



Plan masse du niveau R+1 - Source : Wilmotte & Associés SA



Plan masse des parkings - Source : Wilmotte & Associés SA



Vue depuis l'autoroute
 Source : Wilmotte & Associés SA

Annexe 6

Vue aérienne du site (Géoportail)

