

# Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

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

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

## Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

### 1. Intitulé du projet

Construction d'un immeuble de bureaux et commerces HEGOA à Orly (91)

### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SCI Cœur d'Orly Bureaux

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

Olivier ESTEVE, Directeur Général Délégué

RCS / SIRET

504 255 118 RCS Paris

Forme juridique

Société Civile

### Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

### 3. Catégorie(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 catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
39. Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article r.420-1 du même code supérieure ou égale à 10000 m <sup>2</sup> .	Construction de 27 000 m <sup>2</sup> de surface de plancher sur une parcelle de 7306 m <sup>2</sup>

### 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, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet s'inscrit dans le cadre d'une OAP prévue au PLU de la commune d'Orly (cf. extrait de l'OAP en Annexe) visant la création d'un quartier d'affaires à rayonnement métropolitain dans le cadre d'un projet à haute performance environnementale. Ce projet de densification urbaine vise à améliorer l'intégration de la plateforme dans le territoire urbain en développant de services utiles aux habitants et en contribuant notamment à la croissance des emplois locaux.

Le bâtiment Hegoa fait partie du premier PC de Cœur d'Orly, déposé en 2008, qui englobait trois bâtiments : Askia, Belaïa et Hegoa. Askia et Belaïa ont été réalisés (et sont aujourd'hui occupés respectivement à 100 % et 88 %), puis un PCM modificatif obtenu en 2021 a entériné la non construction du bâtiment Hegoa, tel que prévu initialement.

Ce nouveau projet Hegoa constitue la dernière tranche de l'ensemble de bureaux développé au sein du quartier d'affaires Cœur d'Orly. Il viendra compléter ce "pôle" dans une logique de densification urbaine en venant s'implanter sur une parcelle à l'état de friche urbaine et constituant une "dent creuse" sur le secteur."

## 4.2 Objectifs du projet

Le projet prend place dans le nouveau quartier d'affaire mixte « Cœur d'Orly » : il s'agit d'un projet d'urbanisme qui vise à renforcer le pôle d'Orly et les besoins immobiliers de sa plateforme aéroportuaire en accueillant des activités de commerces, de bureaux, d'hôtels et de services. Très connecté, ce quartier est situé à quelques minutes de marche de l'aérogare 4 de l'aéroport d'Orly via la passerelle piétonne et est desservi par la ligne T7 du tramway et par le futur TCSP Senia Orly. Les autoroutes A106/A86/A6/A10 se trouvent également à proximité du site. Sa connectivité sera renforcée dans les années à venir grâce à l'arrivée du métro du Grand Paris Express. Ce projet a été porté par un enjeu majeur : celui de concevoir un ensemble immobilier qui participe à l'émergence et au développement de ce quartier en devenir, de cette ville au cœur de la plateforme aéroportuaire. La parcelle d'HEGOA, très connectée, a pour ambition de participer au développement d'une nouvelle centralité au sein de Cœur d'Orly et de mettre en place de nouvelles aménités cohérentes avec sa situation. Entre introspection et ouvertures, le cloître permet d'assurer des fronts bâtis très lisibles et un vide central protégé des nuisances urbaines et pourvoyeur de lumière naturelle qui assure aux occupants un environnement de travail apaisé. Les failles offrent une porosité visuelle en séquençant le bâti et donnent à voir le cœur d'îlot et permettent de connecter visuellement les axes majeurs du quartier. Dans un souci de conception environnementale, il sera visé l'obtention de certifications vertueuses dans le cadre de ce projet : BREEAM et HQE à minima très performant.

Le projet s'insère dans le cadre d'une OAP qui s'inscrit dans le projet d'Orly visant la création d'un quartier d'affaire à rayonnement métropolitain.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

Etapas de la phase de construction :

- Travaux de terrassements,
- Construction des fondations,
- Travaux de construction du gros œuvre,
- Travaux de finition à l'intérieur du bâtiment,
- Aménagement des espaces extérieurs.

Une attention particulière sera apportée au tri et à l'évacuation vers des filières de traitement adaptées des déchets issus de la construction, y compris les terres polluées par les espèces invasives le cas échéant, ainsi qu'à la propreté du chantier et à ses accès. Une charte de Chantier à faibles nuisances (extrait en Annexe) sera notamment mise en œuvre dans le cadre des différentes opérations de travaux. Il est à noter que la construction hors-site d'un certain nombre d'éléments constitutifs du bâtiment limitera en amont les nuisances de chantier.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Cœur d'Orly a été pensé comme un quartier d'affaires à taille humaine. Les immeubles de 5 étages maximum donnent sur une promenade piétonne bordée de cafés, terrasses et boutiques, avec kiosques et espaces verts. Cette artère principale mène à une passerelle avec tapis roulant qui dessert directement les terminaux de l'aéroport. Une coulée verte arborée apporte une note de nature au pied des immeubles Askia et Belaïa. Un pôle hôtelier complète ce paysage urbain prônant la mixité. Le projet Hegoa, pleinement intégré à ce projet d'ensemble, a pour vocation de participer pleinement au nouveau dynamisme de ce pôle économique majeur. Environ 480 places de stationnement en sous-sol (incluant des places de recharge électrique) favoriseront un accès aisé aux usagers de cet immeuble. La desserte en transports en commun sera par ailleurs très performante : ligne 14 en 2024 et 18 en 2030 du Métro Grand Paris, Tramway T7 et OrlyVal, les futurs développements TCSP Sénia-Orly, Tramway T9. Le site bénéficiera également d'une bonne accessibilité en vélo, avec les services associés au sein de l'immeuble Hegoa (garage à vélo, vestiaires). Cette accessibilité permet ainsi de minimiser le besoin de stationnements des véhicules légers.

#### 4.4 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 environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle demande de permis de construire.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface de plancher :	27 000 m <sup>2</sup>
Terrain d'assiette :	7306 m <sup>2</sup>
2 niveaux de sous-sol :	Environ 480 places de stationnement

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

5 avenue de l'Union  
94310 Orly

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 2°22'14.56"E Lat. 48°43'56.68"N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a, 9°a), 10°, 11°a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ "

Point d'arrivée :

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ "

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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 évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

/

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

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) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est concerné par aucune ZNIEFF. La zone d'inventaire la plus proche est la ZNIEFF de type 1 « Le coteau des Vignes » (110320023) localisée à environ 3,4 km au sud du site du projet, sur la commune d'Athis-Mons.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas situé en zone de montagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas situé dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas situé sur le territoire d'une commune littorale.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas situé dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle, une zone de conservation halieutique ni un parc naturel régional.
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"/>	Le site du projet s'inscrit dans les cartes stratégiques de bruit du plan de prévention du bruit de l'aéroport Paris-Orly.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet ne se situe pas dans le périmètre de protection d'un site UNESCO ou de sa zone tampon, ni dans un périmètre de protection de monument historique ou de site patrimonial remarquable.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas identifié par la prélocalisation des zones humides d'Ile-de-France.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune d'Orly est soumise à différents PPRN : - PPR Inondation de la Marne et de la Seine approuvé par arrêté préfectoral du 12 novembre 2007 ; il est toutefois à noter que le site du projet ne s'inscrit pas dans le secteur soumis à risque d'inondation ; - PPR Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols approuvé par arrêté préfectoral du 21 novembre 2018.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site pollué ou potentiellement pollué (ex BASOL) ne concerne l'emprise du projet.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune d'Orly est inscrite dans la Zone de Répartition des Eaux de la nappe de l'Albien.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas situé dans le périmètre de protection d'un captage. Le captage destiné à l'alimentation en eau potable le plus proche est situé au droit de la Seine à Orly, à l'est du territoire communal.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas concerné par un site inscrit, le plus proche étant le château et le parc d'Athis-Mons, localisé à 3 km au sud-est.
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est concerné par aucun site Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche est la Zone de Protection Spéciale Sites de Seine-Saint-Denis (FR1112013), située à environ 14,5 km au nord-est du site du projet.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est pas concerné par un site classé, le plus proche étant le Parc d'Avaucourt, localisé à 3 km au sud-est.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aménagement du projet à vocation tertiaire ne va pas engendrer de prélèvements d'eau directs dans le sous-sol ou en surface.  En phase exploitation, HEGOA va néanmoins générer une consommation d'eau potable à la hauteur des besoins de ses usagers.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A ce jour, il n'est pas estimé que le projet impliquera des drainages ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ce jour, l'estimation d'excédent en matériaux s'élève à 44000 m <sup>3</sup> de terre du fait de la création de deux niveaux de sous-sol. Les excédents seront gérés en filière de traitement adaptée.
	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"/>	/
<b>Milieu naturel</b>	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"/>	Le site a fait l'objet d'un diagnostic Flash biodiversité en automne 2021 (cabinet TransFaire, document en Annexe) faisant état d'un site isolé, en « dent creuse » et à l'état de friche très fortement remaniée, avec présence de remblais. Implantée dans un secteur fortement urbanisé, les échanges biologiques entre cette friche et les milieux naturels extérieurs sont rendus difficiles. Sa surface réduite et son isolement ne permettent pas de la considérer comme réservoir de biodiversité. Les espèces présentes sont communes pour la plupart et les quelques espèces patrimoniales observées feront l'objet d'une séquence d'évitement et de réduction (détaillée au point 6.4). Un inventaire naturaliste complémentaire sera notamment mis en œuvre avant le début des travaux.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site Natura 2000 n'est présent au niveau du site du projet.  Le site Natura 2000 le plus proche est la Zone de Protection Spéciale Sites de Seine-Saint-Denis (FR1112013), située à environ 14,5 km au nord-est du site du projet. Aucune incidence sur les espèces et les milieux de ce site n'est à prévoir du fait de l'éloignement.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet n'est concerné par aucun inventaire, aucune mesure de gestion ou de protection du milieu naturel/semi-naturel. La zone d'inventaire la plus proche est la ZNIEFF de type 1 « Le coteau des Vignes » (110320023) localisée à environ 3,4 km au sud du site du projet. Les milieux présents sur l'emprise étudiée ne montrent aucune interaction avec ces espaces d'inventaire du patrimoine naturel. Aucune incidence sur de tels milieux naturels/semi-naturels n'est donc à prévoir.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'établit sur une parcelle en friche, très fortement remaniée avec présence de remblais. Le site du projet est situé en zone UZ du PLU, zone correspondant à l'emprise de la plateforme aéroportuaire, destinée à accueillir prioritairement des activités et équipements spécifiques liés à l'exploitation et au bon fonctionnement des aéroports. Elle peut accueillir des activités (notamment immobilier d'entreprises et services) dès lors que cela ne contrevient pas au bon fonctionnement de l'activité aéronautique et s'inscrit dans la cohérence de la planification spatiale locale.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dans un rayon de 200 m autour du site de projet, aucun risque potentiel ou avéré n'est recensé ; il n'est ainsi pas directement concerné par des risques technologiques. Dans un rayon de 500 m sont recensés une ICPE, 5 sites ayant eu une vocation industrielle et désormais identifiés dans la CASIAS, et un site pollué ou potentiellement pollué au niveau de la plateforme aéroportuaire.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site du projet est situé en dehors des zones du PPRI de la Marne et de la Seine. Le site Internet <i>Géorisques</i> ne recense aucune cavité souterraine au droit du site. Selon la carte établie par le BRGM, l'aléa retrait et gonflement des argiles est moyen au niveau du site du projet. Le site du projet est situé en dehors des zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe et inondations de cave. Orly est localisée dans une zone de sismicité très faible (niveau 1 sur 5).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas de nature à engendrer des risques sanitaires spécifiques, et il n'est pas concerné par de tels risques.
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet sera générateur de trafic à la hauteur du nombre d'usagers de l'immeuble. Au global, le projet Hégoa amènera une évolution des flux de l'ordre de 100 véhicules aux heures de pointes (cf Impact circulaire en Annexe). Cette augmentation n'est pas significative. Ces études montrent que l'impact du projet sur la circulation générale aura un impact très modéré et ne remet pas en cause les conditions de fonctionnement des carrefours du secteur. Il est à noter qu'une importante part des déplacements pourra être réalisée via les modes de déplacement doux (proximité de la piste cyclable, garage à vélos en rez-de-chaussée...) ou l'utilisation des transports en commun (arrivée de la ligne 14 du métro à l'ouverture du bâtiment et de la ligne 18 à l'horizon 2030, bus 183 / 480/ 91-10/ Orlybus, Tram 7, Orlyval).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas de nature à générer des nuisances sonores significatives, en dehors des périodes de chantier (impact temporaire). Le site du projet est concerné dans une certaine mesure (identification au sein des cartes de bruits stratégiques du PPB Orly) par des nuisances sonores liées à la proximité de l'aéroport d'Orly.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La vocation tertiaire du projet HEGOA n'est pas de nature à générer des odeurs.</p> <p>Le projet n'est par ailleurs pas concerné par des nuisances olfactives.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas de nature à générer des vibrations, en dehors des périodes de chantier (circulation et mouvements des engins de chantier : impact temporaire).</p>
	<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>Le projet va générer des émissions lumineuses propres à l'éclairage extérieur du site. Cet éclairage sera étudié pour ne pas occasionner de nuisances, et notamment limiter tout risque d'éblouissement, notamment des pilotes.</p> <p>Le site d'étude s'inscrit au contact d'un tissu urbain préexistant faisant l'objet d'un éclairage significatif.</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les émissions issues du projet seront liées aux rejets des véhicules accédant au site ; les différents accès via les modes doux ou de transports en communs concourront à limiter cet impact.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Eu égard à la situation actuelle (contexte urbain marqué par une importante imperméabilisation), le projet HEGOA n'induirait pas une modification significative des modalités d'écoulement des eaux de ruissellement dans le secteur. La gestion de ces eaux pluviales sera conforme au règlement des PLU d'Orly et de Paray-Vieille-Poste, au règlement du service public d'assainissement du syndicat de l'Orge et à l'arrêté interpréfectoral du 28 décembre 2021 autorisant le groupe ADP à rejeter dans l'Orge les eaux pluviales de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly. Pour assurer la gestion des eaux pluviales, il est envisagé la création d'un bassin d'orage en sous-sol, et des entités végétales limitant le ruissellement des eaux : patio végétalisé, jardinières en terrasse, pleine terre sur la voie diagonale à l'ouest du projet.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet va nécessairement produire des effluents durant son exploitation, à hauteur du nombre d'usagers présents au sein de l'immeuble de bureaux.</p> <p>Les eaux usées seront raccordées au réseau d'assainissement tel que prévu par le PLU et le règlement du service public d'assainissement du syndicat de l'Orge.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet va nécessairement produire des déchets liés à l'aménagement en lui-même (chantier), mais également durant son exploitation (emballages, ordures ménagères qui seront gérés selon les modalités de tri sélectif en vigueur sur le territoire).</p>



Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Comme vu précédemment, le site du projet ne s'inscrit pas dans le périmètre de protection d'un site d'intérêt patrimonial et n'est donc pas susceptible de porter atteinte à ce type d'entité.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendre une modification de l'occupation des sols, du fait de l'évolution d'une parcelle en friche vers un espace aménagé. Le site était avant cela un vaste parking imperméabilisé qui a été démoli. Actuellement, le site peut être caractérisé de sous influence anthropique, avec une dynamique récente de recolonisation par la végétation spontanée suite à l'abandon temporaire de la parcelle avec dépôt de remblais.

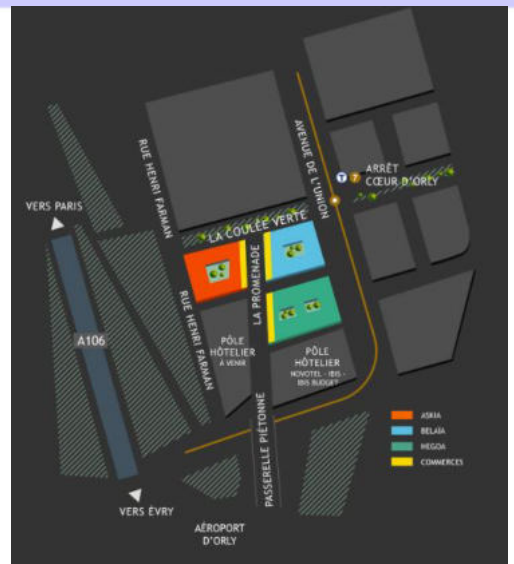
**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Le projet HEGOA constitue la dernière tranche de l'ensemble de bureaux développé au sein du quartier d'affaires Cœur d'Orly, après Askia (1er immeuble de bureaux du quartier Cœur d'Orly, livré en 2015) et Bélaïa (livré en 2020).

Conçu dans le cadre d'un projet d'ensemble, aucune incidence particulière du projet HEGOA n'est identifiée comme susceptible de se cumuler avec d'autres projets existants ou approuvés.

Ci-contre, la philosophie du projet Cœur d'Orly



**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 :

Blank area for providing details on transboundary effects.

**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

Afin de suivre les prescriptions du diagnostic Flash biodiversité selon la séquence Eviter et Réduire, il sera porté une attention spécifique à la gestion des terres dans le cadre d'une charte de chantier vertueux afin d'éviter une dissémination avant mise en décharge agréée. Il sera également veillé à ce qu'aucune nidification n'ait eu lieu sur le site au démarrage des travaux (inventaire préalable). Les espaces paysagers auront pour objectifs de répondre aux recommandations de conception biophilique des bâtiments (attention à l'hospitalité du bâtiment pour la faune, attention portée aux risques de collisions) et espaces attenants (travail sur les alignements d'arbres en périphérie, façades et toitures, approche biosourcée pour limiter les impacts indirects en matière de biodiversité grise). D'une façon générale, le projet paysager de l'immeuble Hegoa vise à favoriser un espace de qualité aux abords du quartier urbain de Cœur d'Orly. La démarche d'évitement et de réduction sera appliquée sur le site.

Dans un souci de conception environnementale, il sera visé l'obtention de certifications vertueuses dans le cadre de ce projet, afin d'être plus ambitieux que le projet initial (abandonné pour obsolescence) : BREEAM et HQE à minima très performant.

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

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

Le projet constitue une opération de densification urbaine, visant la valorisation d'une friche dans le cadre d'une OAP prévue à cet effet et en complément/insertion de bâtiments déjà construits. La séquence Eviter/réduire sera déclinée au stade chantier puis dans la conception et le traitement paysager de la parcelle de manière à maintenir des éléments de mosaïque de végétation (herbacée, arbustes, arbres) et à lutter contre la propagation des espèces invasives qui se sont installées sur le site.

Eu égard au fait que le projet a fait l'objet d'un diagnostic Flash biodiversité ne révélant pas d'enjeu écologique sur le site, au fait que l'immeuble HEGOA du Cœur d'Orly proposera un accès privilégié à des modes de déplacements doux (proximité de la piste cyclable, garage à vélos en rez-de-chaussée...) et de transports en commun (arrivée de la ligne 14 du métro à l'ouverture du bâtiment et de la ligne 18 à l'horizon 2030, bus 183 / 480/ 91-10/ Orlybus, Tram 7, Orlyval), qu'il propose des aménagements paysagers forts, il peut être estimé qu'il n'y a pas lieu de réaliser une évaluation environnementale dans le cadre de ce projet.

Anciennement vaste parking imperméabilisé, le projet Hegoa constitue en effet une opération de revalorisation urbaine et paysagère au sein de Cœur d'Orly et favorise une philosophie d'aménagement intégrant pleinement les enjeux environnementaux.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : 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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

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

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

Objet	
<ul style="list-style-type: none"><li>Annexe 7 : Sites naturels sensibles</li><li>Annexe 8 : Prélocalisation des zones humides</li><li>Annexe 9 : Occupation du sol du site d'étude</li><li>Annexe 10 : Extrait de la carte des composantes du SRCE IDF</li><li>Annexe 11 : Extrait de la carte des objectifs du SRCE IDF</li><li>Annexe 12 : Patrimoine culturel et paysager</li><li>Annexe 13 : Aléa retrait/gonflement des argiles</li><li>Annexe 14 : Risque de remontées de nappes</li><li>Annexe 15 : Nuisances et pollutions</li><li>Annexe 16 : Extrait du plan de zonage du Plan Local d'Urbanisme d'Orly</li><li>Annexe 17 : Extrait de l'OAP Cœur d'Orly Domaine aéroportuaire</li><li>Annexe 18 : Extrait du plan des servitudes d'utilité publique d'Orly</li><li>Annexe 19 : Plan de Prévention du Risque Inondation de la Seine</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Annexe 20 : Plan de Prévention du Risque Technologique SMCA</li><li>Annexe 21 : Compte rendu de Flash biodiversité</li><li>Annexe 22 : HEGOA Impact circuloire</li><li>Annexe 23 : Extrait de la Charte Chantier Vertueux GA à mettre en œuvre dans le cadre des travaux</li></ul>

## 9. Engagement et signature

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

Fait à

le,

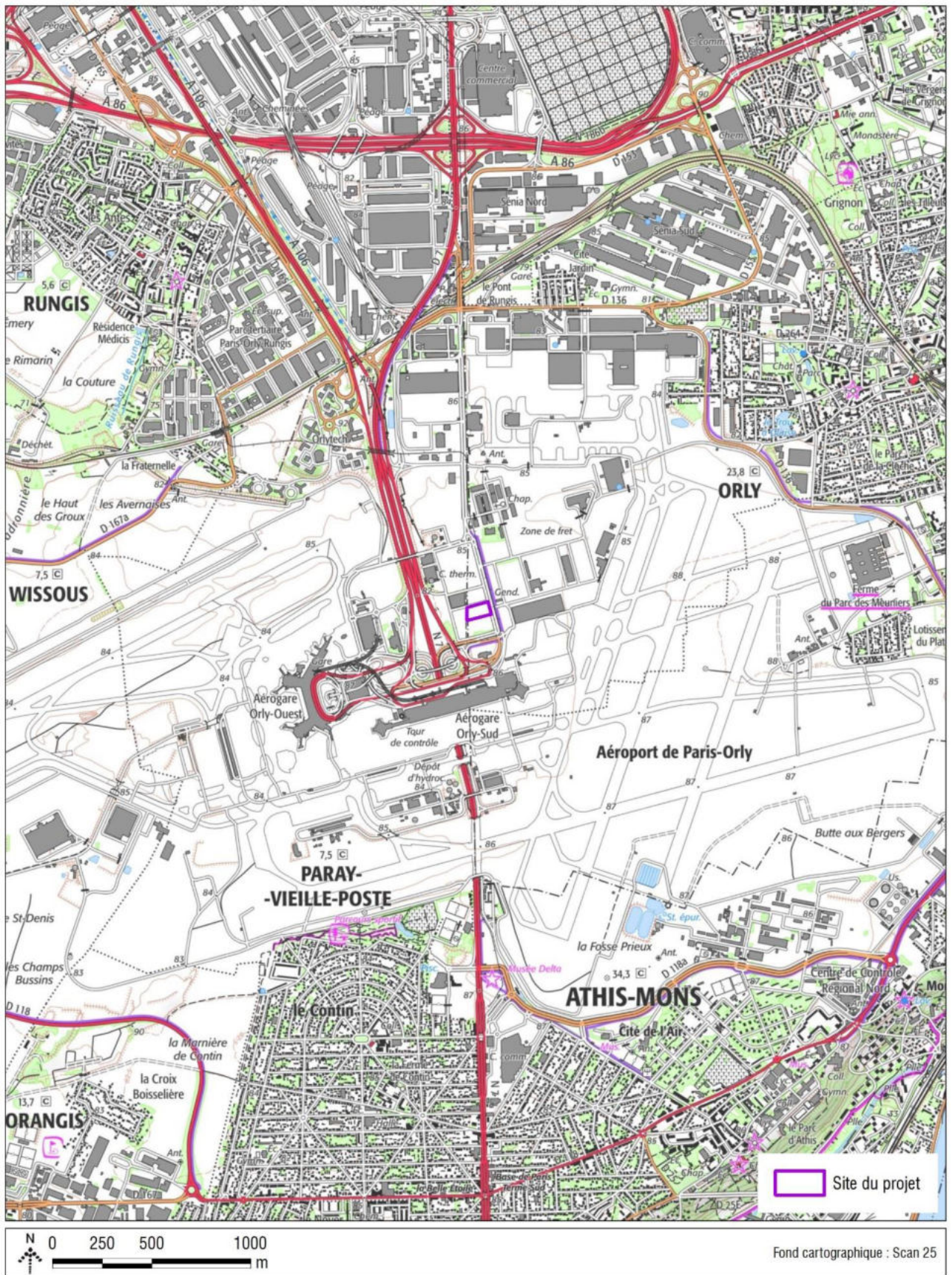
Signature

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

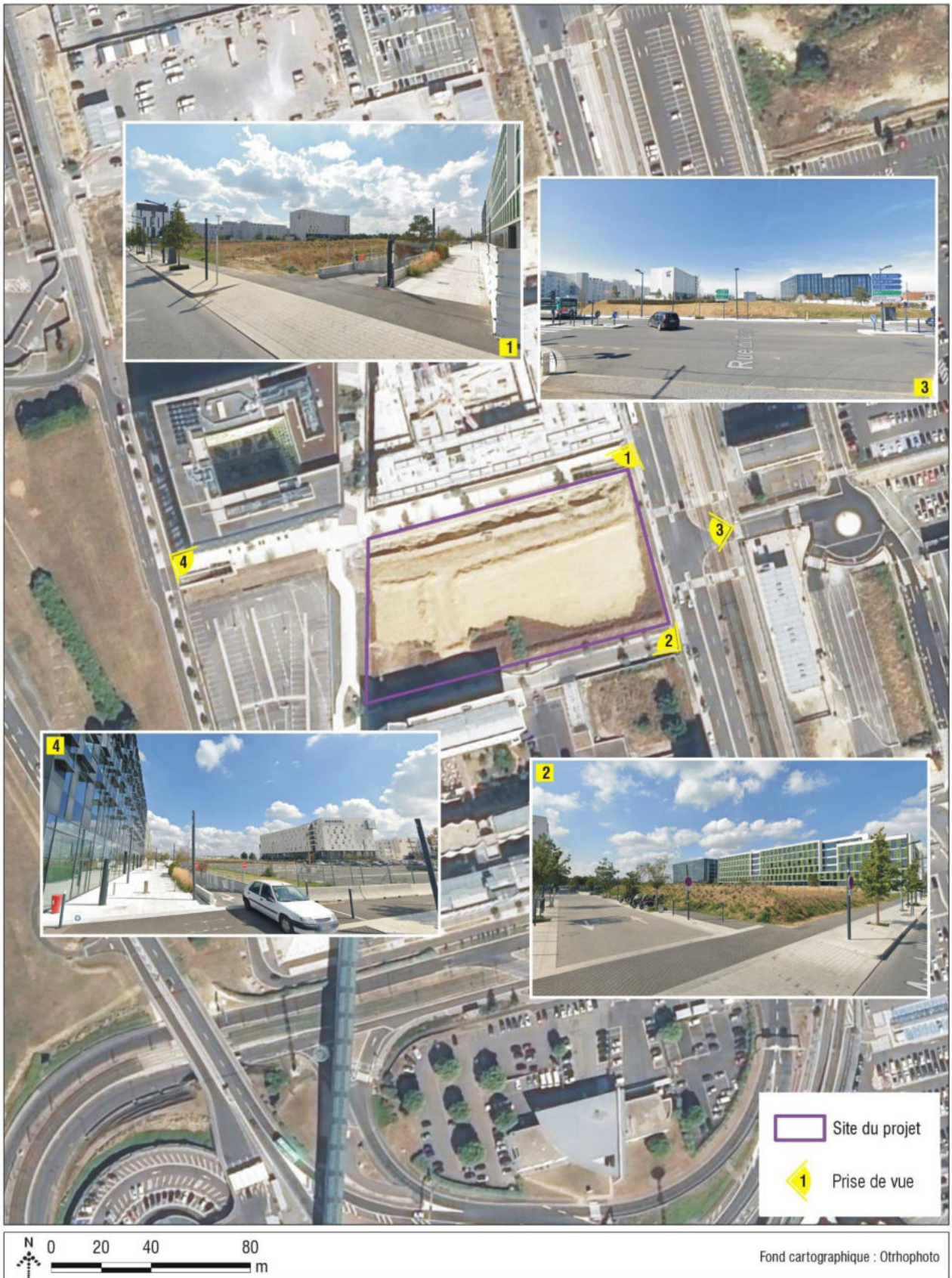
DocuSigned by:

Olivier Esteve

4EC2CD820A644D1...



Annexe 2 : Plan de situation

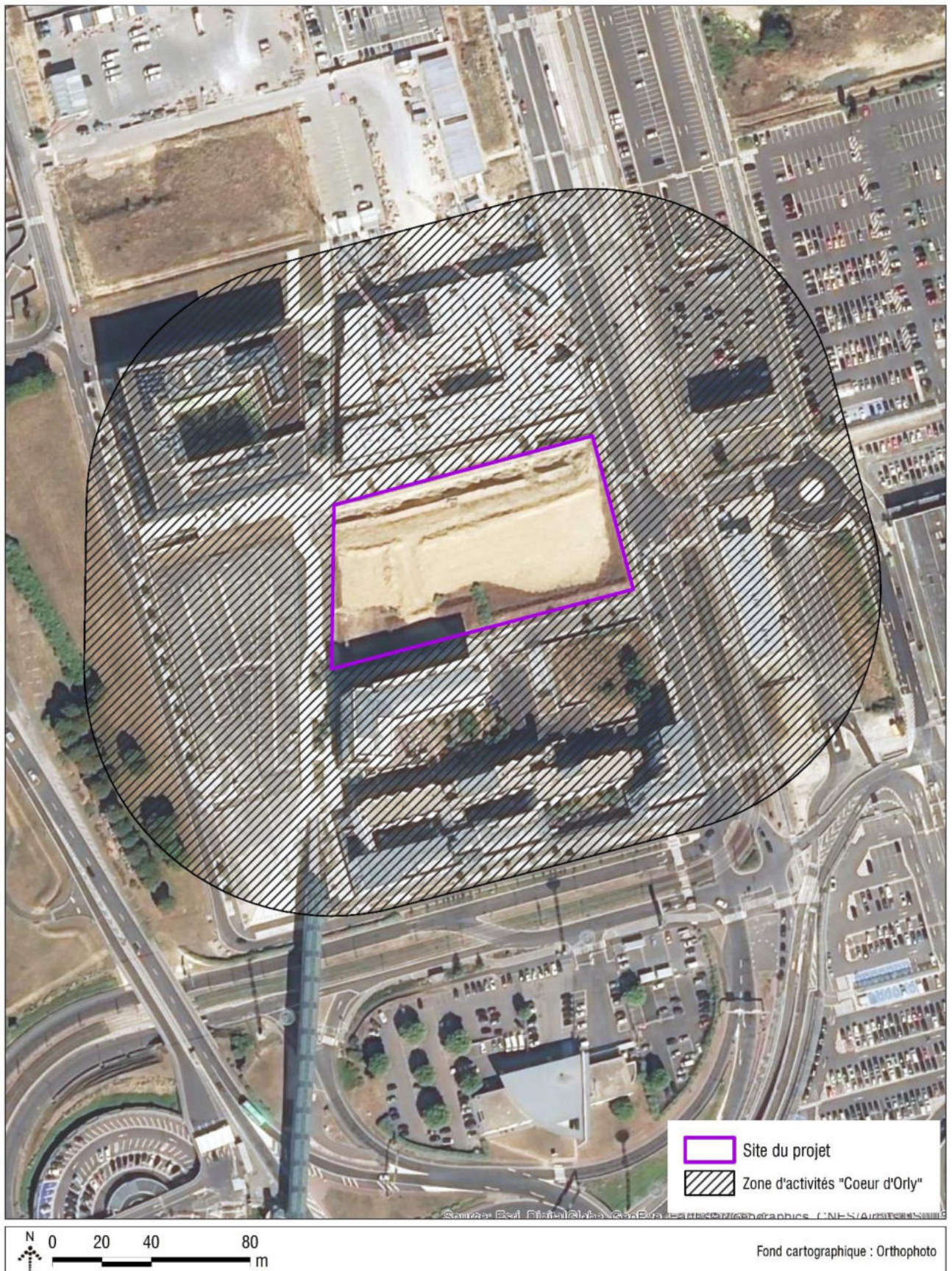


Annexe 3 : Localisation des prises de vues

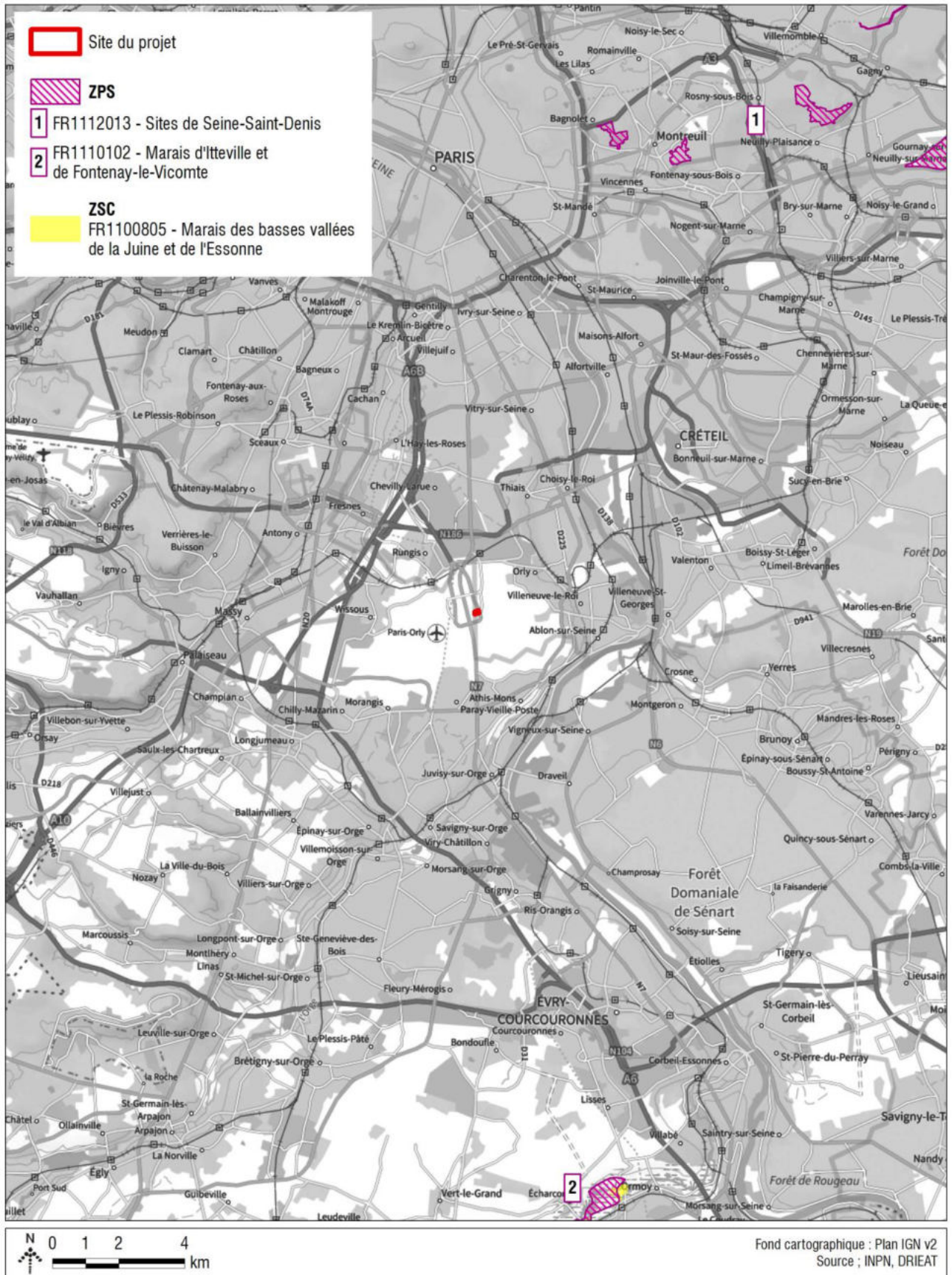
# Plan masse

Un projet franchissable d'Est en Ouest



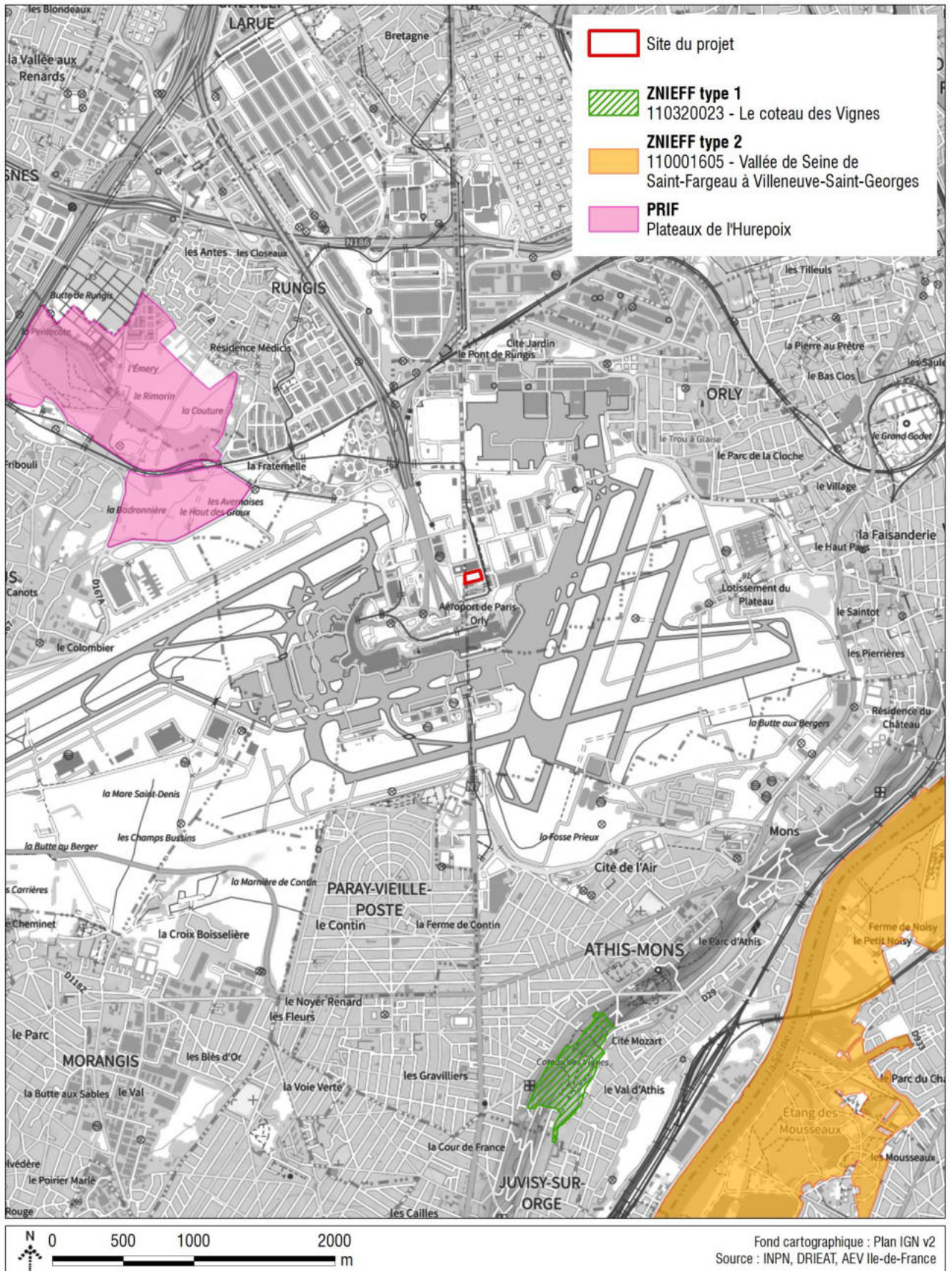


Annexe 5 : Plan des abords du projet

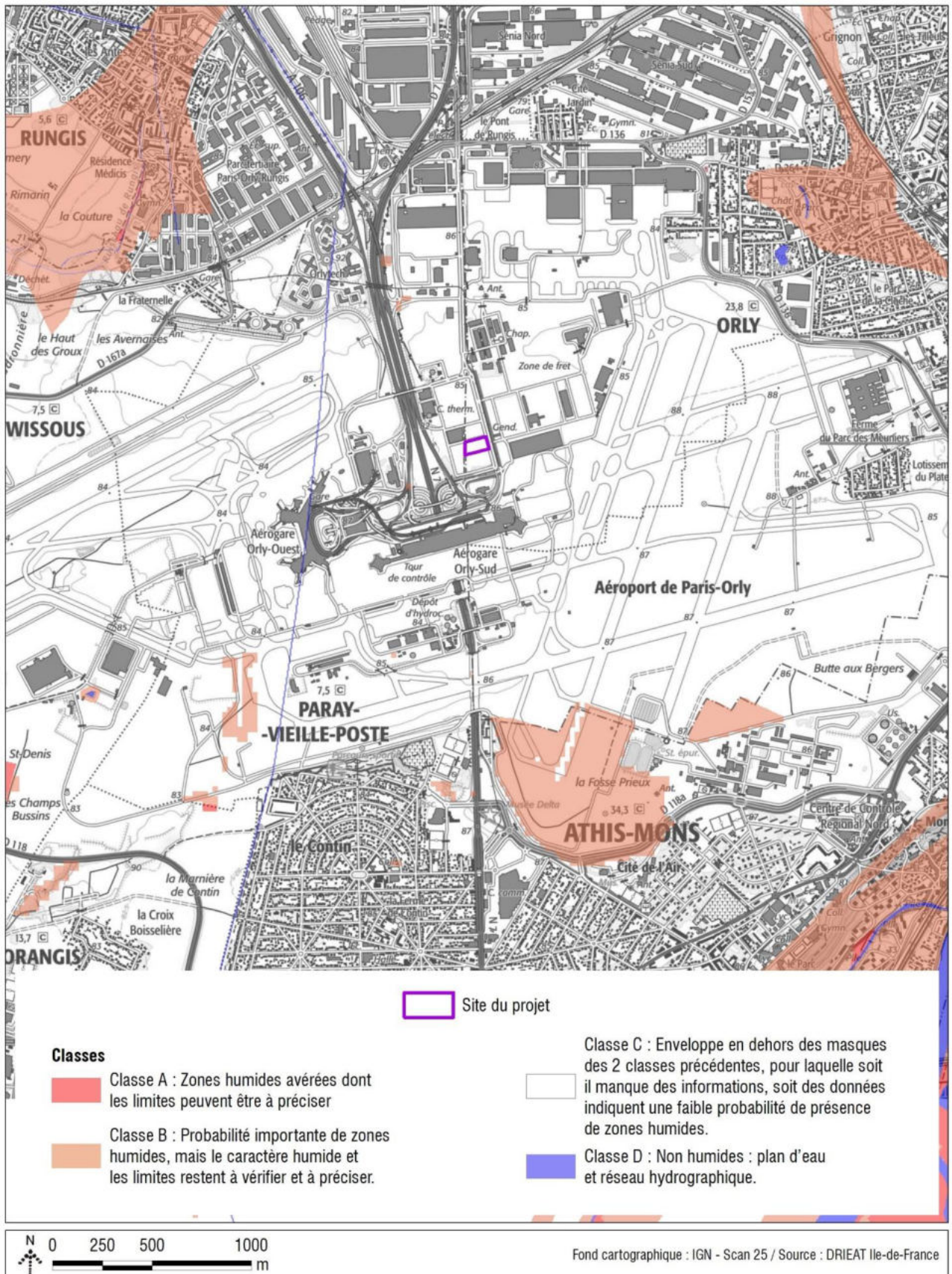


Annexe 6 : Sites Natura 2000

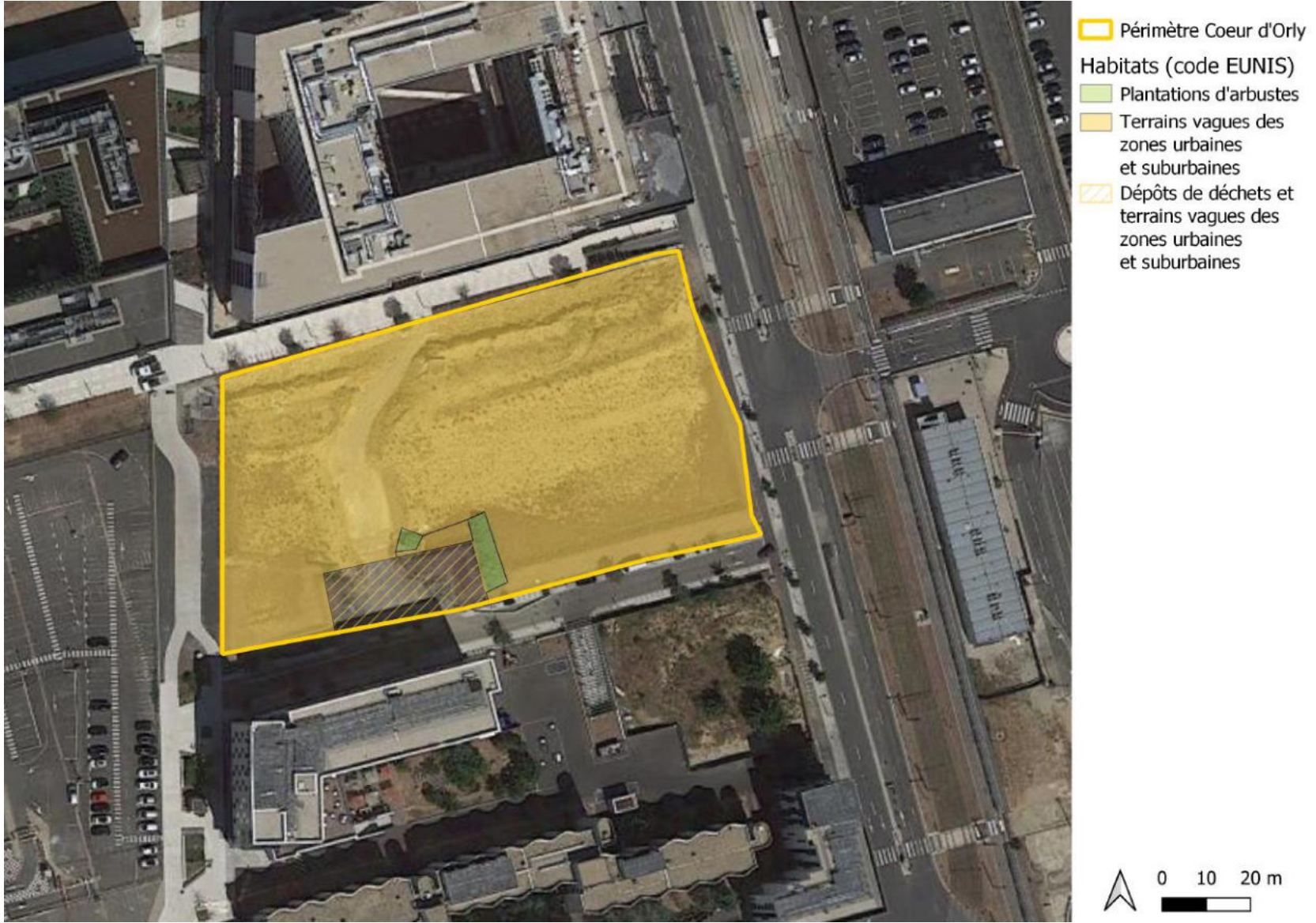




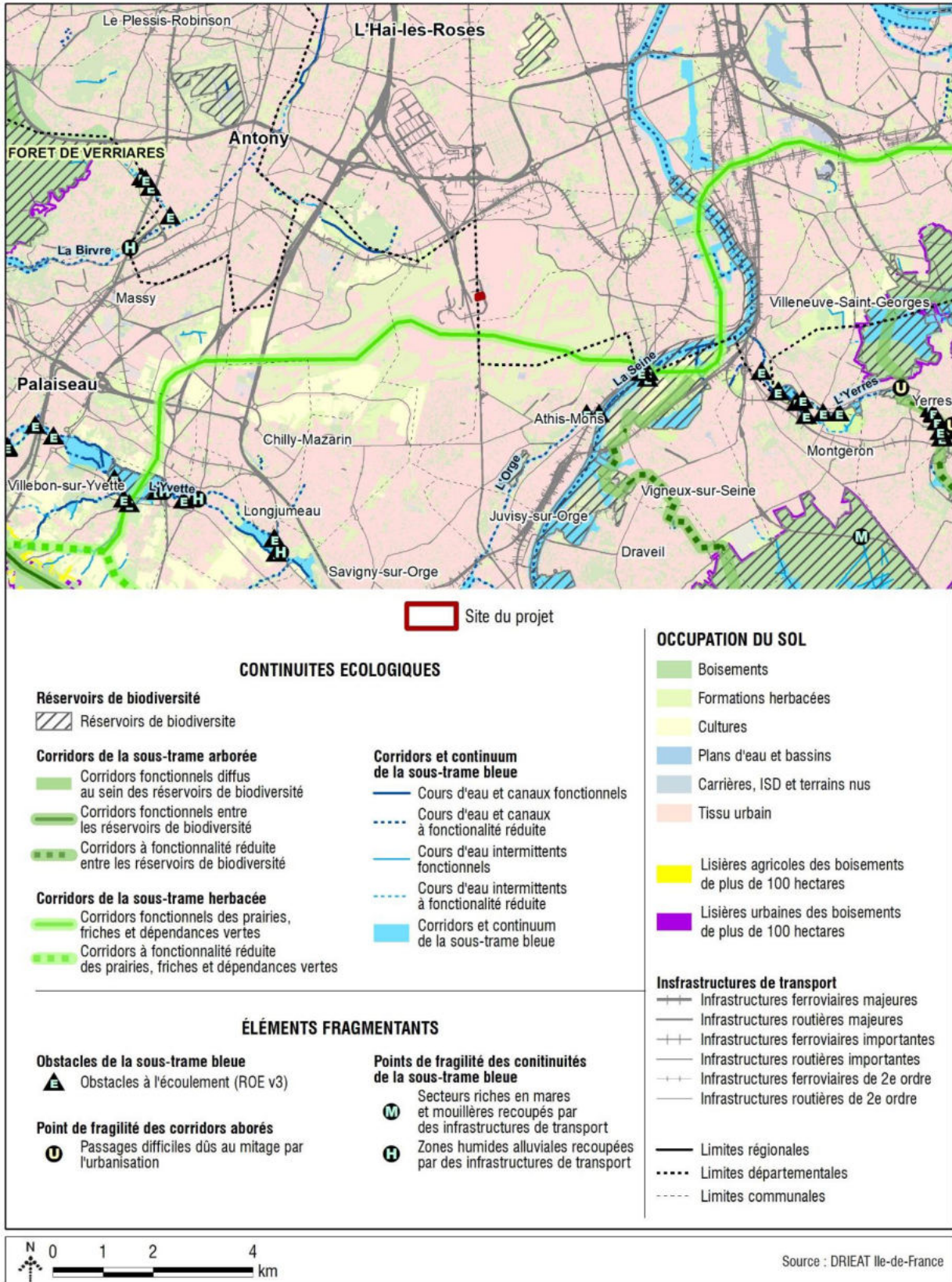
Annexe 7 : Sites naturels sensibles

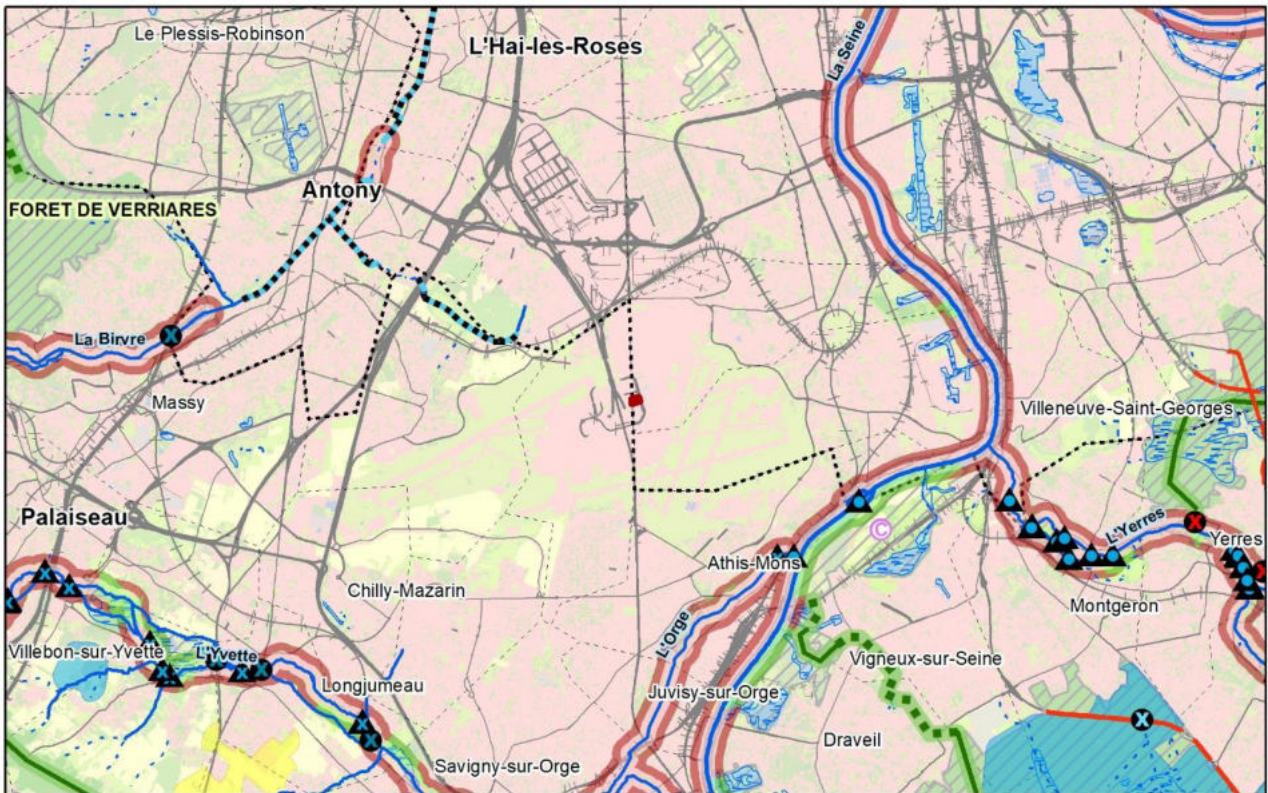


Annexe 8 : Prélocalisation des zones humides



Annexe 9 : Occupation du sol du site d'étude (source : TransFaire, octobre 2021)





## CORRIDORS À PRÉSERVER OU RESTAURER

### Principaux corridors à préserver

- Corridors de la sous-trame arborée
- Corridors de la sous-trame herbacée

### Corridors alluviaux multitrames

- Le long des fleuves et rivières
- Le long des canaux

### Principaux corridors à restaurer

- Corridors de la sous-trame arborée

Corridors alluviaux multitrames en contexte urbain

- Le long des fleuves et rivières
- Le long des canaux

### Réseau hydrographique

- Autres cours d'eau intermittents à préserver et/ou à restaurer
- Cours d'eau à préserver et/ou à restaurer

### Connexions multitrames

- Autres connexions multitrames

Site du projet

## ÉLÉMENTS À PRÉSERVER

- Réservoirs de biodiversité
- Milieux humides

## ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS À TRAITER PRIORITAIREMENT

### Obstacles et points de fragilité de la sous-trame arborée

Coupures des réservoirs de biodiversité par les infrastructures majeures ou importantes

Points de fragilité des corridors arborés

### Obstacles et points de fragilité de la sous-trame bleue

Obstacles à traiter d'ici 2017 (L.214-17 du code de l'environnement)

Obstacles sur les cours d'eau

Secteurs riches en mares et moulières recoupés par des infrastructures de transport

Milieux humides alluviaux recoupés par des infrastructures de transport

## AUTRES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT MAJEUR pour le fonctionnement des continuités écologiques

- Secteurs de concentration de mares et moulières
- Mosaïques agricoles
- Lisières agricoles des boisements de plus de 100 ha situés sur les principaux corridors arborés

## OCCUPATION DU SOL

- Boisements
- Formations herbacées
- Cultures
- Plans d'eau et bassins
- Carrières, ISD et terrains nus
- Tissu urbain

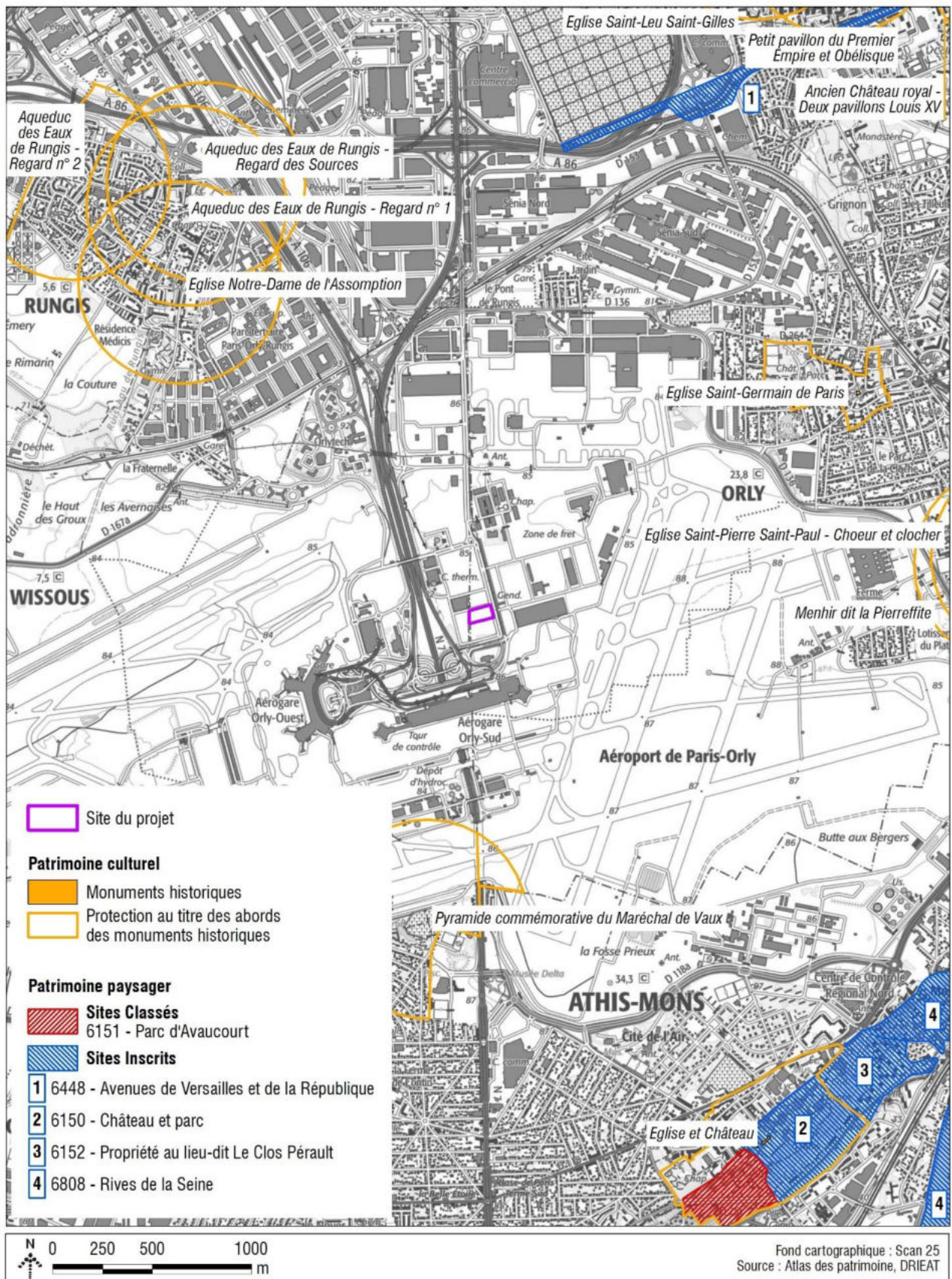
## Infrastructures de transport

- Infrastructures ferroviaires majeures
- Infrastructures routières majeures
- Infrastructures ferroviaires importantes
- Infrastructures routières importantes
- Infrastructures ferroviaires de 2e ordre
- Infrastructures routières de 2e ordre

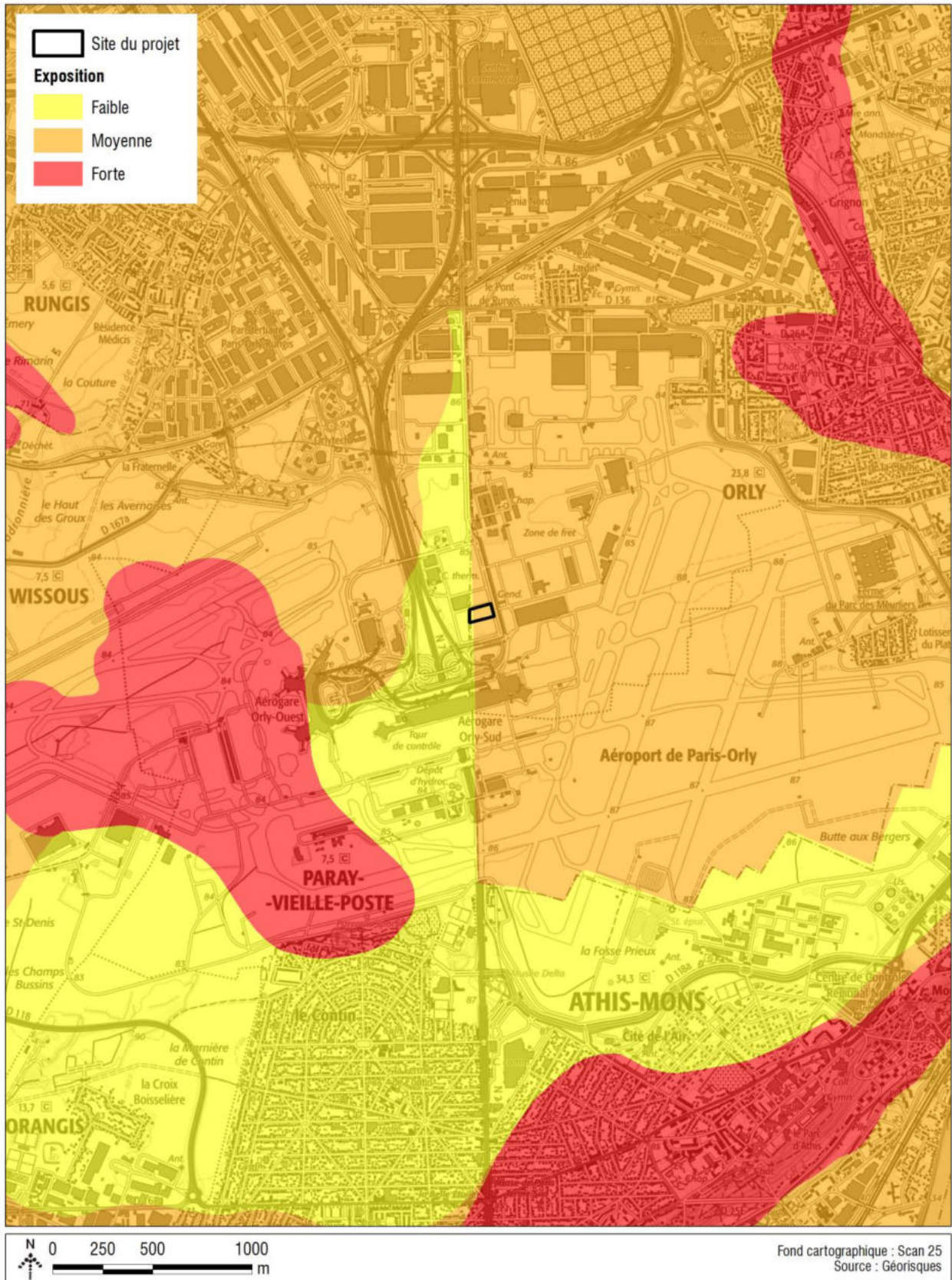
- Limites régionales
- Limites départementales
- Limites communales



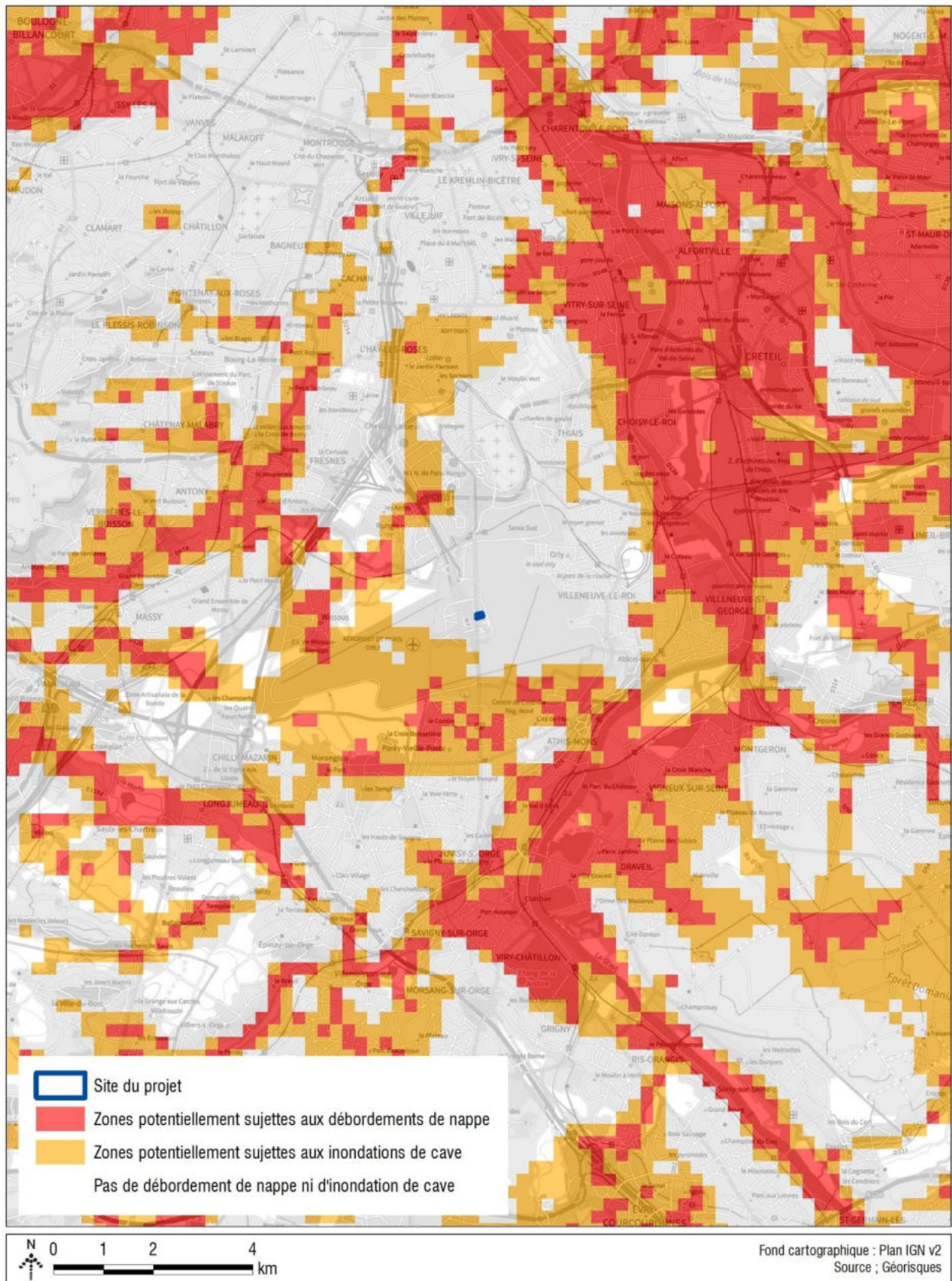
Source : DRIEAT Ile-de-France



Annexe 12 : Patrimoine culturel et paysager

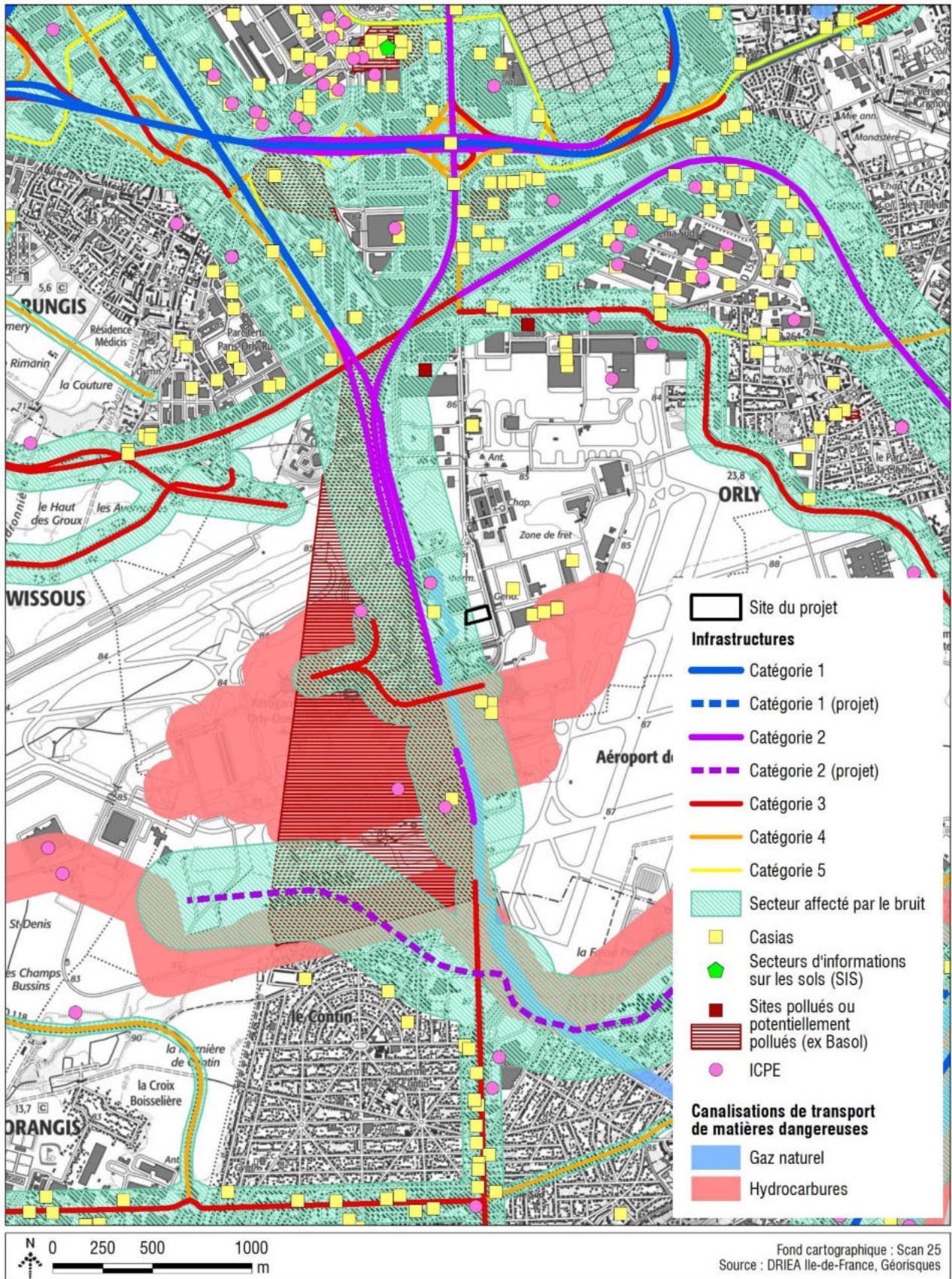


Annexe 13 : Aléa retrait/gonflement des argiles

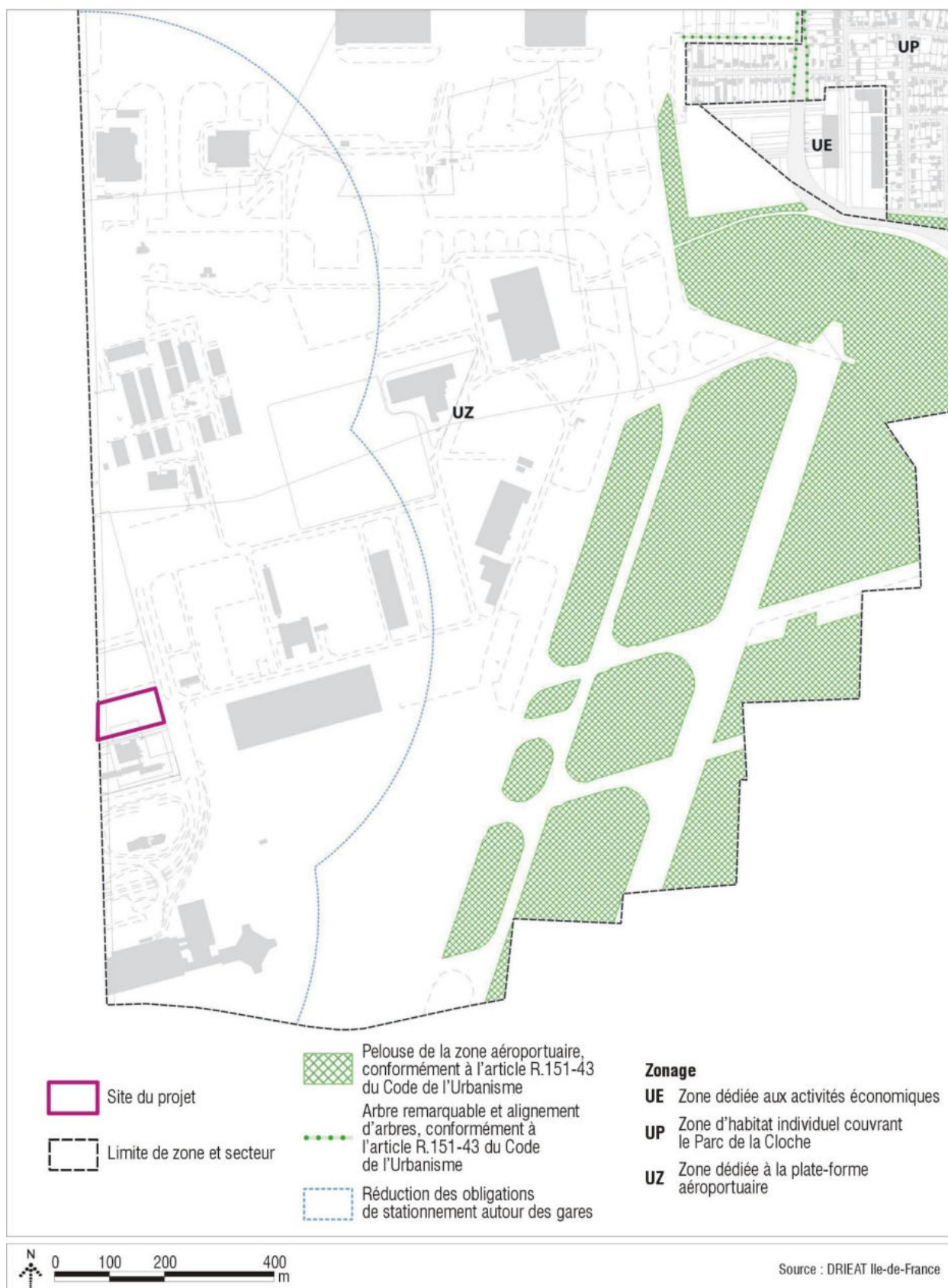


Annexe 14 : Risque de remontée de nappes





Annexe 15 : Nuisances et pollutions



Annexe 16 : Extrait du plan de zonage du Plan Local d'Orly

Annexe 17 : Extrait de l'OAP Cœur d'Orly Domaine aéroportuaire

## 5. Cœur d'Orly

# Domaine aéroportuaire

## >>> OAP - Cœur d'Orly • Domaine aéroportuaire

Le secteur aéroportuaire est un secteur unique dans le paysage orlyzien. La plateforme aéroportuaire occupe un tiers de la superficie communale avec les pistes et les terminaux, mais également avec la zone de fret et une zone industrielle de réparation des avions (Air France Industries, au nord du site). C'est un site clos du fait des contraintes de sécurité du site aéroportuaire et peu perméable au reste de la ville, mais qui évolue cependant vers une ville aéroportuaire. Le domaine aéroportuaire est un secteur de flux, notamment avec ceux générés par le trafic aérien. Sa desserte est locale et essentiellement routière, complétée désormais par le tramway T7 qui dessert l'aéroport mais aussi Orlytech, la zone industrielle et le M.I.N. de Rungis.

### Un secteur stratégique à l'intégration paysagère complexe

Le domaine aéroportuaire possède un rayonnement international. De nombreuses opportunités foncières existent, dans le contexte de la transformation des aéroports en véritables pôles d'activités et de commerces. Par ailleurs, le réseau de transports en commun est en cours de renforcement et permettra des accès améliorés au site depuis Paris mais aussi depuis la banlieue et Orly : prolongement de la ligne de métro 14 depuis Bibliothèque François Mitterrand, création de la ligne de métro 18 (Aéroport d'Orly <> Versailles-Chantiers), prolongement des tramways T7 vers Juvisy-sur-Orge et T9 depuis Orly-Gaston Viens, et TSCP SÉNIA (Aéroport d'Orly <> Thiais-Résistance).

L'intérêt écologique du domaine aéroportuaire est riche sur les espaces protégés, notamment les pelouses, qui participent à la grande trame verte et bleue d'Orly qui va de la Seine au plateau de Longboyau. C'est un site en partie artificialisé, mais qui doit s'intégrer au projet communal de trame verte et bleue. Son intégration paysagère est complexe mais adaptée à l'activité et à la sécurité aéroportuaire (péril animalier). Cependant, les franges aéroportuaires constituent une entrée de ville dont le traitement paysager peut être amélioré, en particulier en limite avec le Vieil Orly et les quartiers ouest de la commune (Parc de la Cloche, Clos Pantin, Chaudronniers...).

Le réseau de chaleur existant forme un potentiel de développement durable à conforter.

### L'aéroport, une source de nuisances et de risques

L'activité aéroportuaire génère de nombreuses nuisances, notamment sonores avec le survol des avions, mais aussi avec le trafic routier sur la RD136 (route Charles Tillon). Les activités industrielles peuvent gêner les habitants des zones résidentielles voisines. Enfin, il existe également des risques liés aux conduites d'hydrocarbures qui passent sous le domaine aéroportuaire.



Photos et esquisses : ADP, EPT

### Objectifs de l'OAP - Cœur d'Orly • Domaine aéroportuaire

- ♦ **Permettre le développement du projet Cœur d'Orly et le renouvellement des franges nord de l'aéroport, en lien étroit avec la modernisation de la plateforme aéroportuaire**

Porté par Aéroports de Paris, le projet Cœur d'Orly doit accompagner le déploiement de la plateforme aéroportuaire en assurant une meilleure intégration dans le territoire métropolitain et en développant également des services utiles et accessibles aux Orlysiens et aux populations riveraines, en contribuant notamment à la croissance des emplois locaux. Cœur d'Orly doit constituer, à terme, un quartier d'affaires et de services de référence à l'échelle du sud de l'agglomération parisienne. Des bureaux, des commerces, des services et un pôle hôtelier sont ainsi prévus pour satisfaire aux demandes des usagers. Parallèlement au déploiement de Cœur d'Orly, les franges nord de la plateforme aéroportuaire seront progressivement restructurées pour accueillir sur certaines emprises disponibles des activités plus urbaines, en synergie avec le développement des quartiers environnants. Si Orly souhaite le maintien de l'aéroport Paris-Orly et le développement des activités aéroportuaires, celui-ci doit se faire dans la réglementation actuelle (maintien du couvre-feu, plafonnement des mouvements annuels...) afin de ne pas amplifier les nuisances dont souffrent les riverains de l'aéroport.

Les orientations d'aménagement pour le Cœur d'Orly et le domaine aéroportuaire sont de :

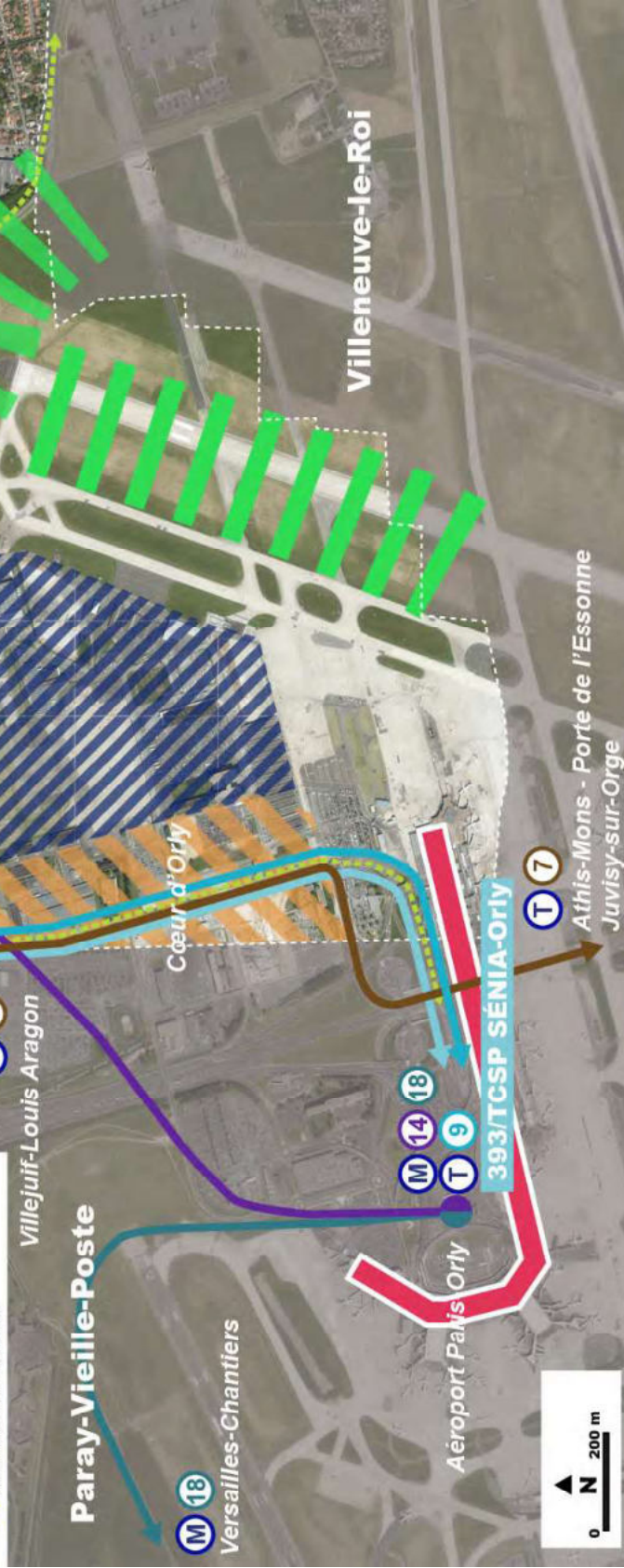
- organiser les fonctions du site, entre la zone d'activités, les franges de l'aéroport et les emprises nécessaires dédiées au trafic aérien. La diversification des fonctions urbaines sur le site aéroportuaire doit s'appuyer un projet à dominante tertiaire, tout en maintenant les activités aéroportuaires et favorisant l'intensification des activités de la zone de fret,
- inscrire l'aménagement de ce quartier d'affaires majeur à l'échelle métropolitaine dans le cadre d'un projet à haute performance environnementale : optimisation des choix énergétiques en couvrant une partie des besoins au moyen d'installations d'énergie renouvelable (notamment géothermique), haute performance énergétique des constructions nouvelles, limitation de l'imperméabilisation des sols, utilisation de dispositifs de gestion alternative des eaux pluviales s'intégrant à la trame paysagère, bonne gestion de l'eau et des déchets...

## **Plan Local d'Urbanisme d'Orly**

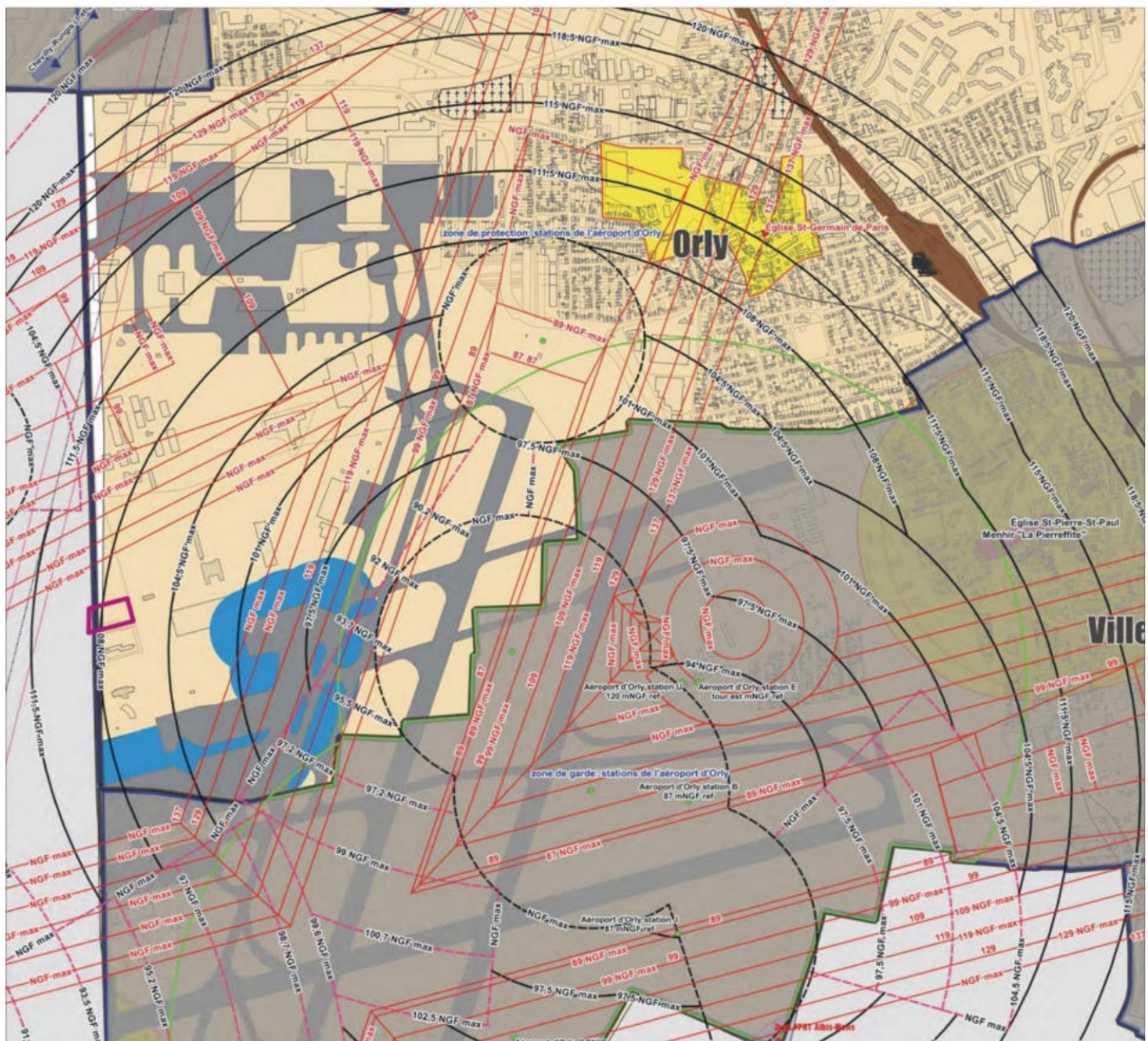
- poursuivre l'amélioration de la qualité des infrastructures et équipements aéroportuaires (terminaux, pavillon d'honneur...),
- anticiper le renforcement du caractère multimodal du secteur, où de nombreux modes de transport collectifs vont se croiser (métros 14 et 18, Orlyval, bus, tramways T7 et T9, TCSP SÉNIA, bus). Il convient de favoriser les déplacements alternatifs à la voiture. L'aéroport doit être mieux relié aux quartiers périphériques, notamment au reste du territoire communal avec le prolongement du T9 depuis Orly-Gaston Viens et une connexion avec le Pont de Rungis (RER C, M14 et gare TGV). Parallèlement, les déplacements doux devront être favorisés et les espaces publics devront être requalifiés et plus visibles. Le pôle Aéroport d'Orly doit ainsi rester un pôle performant à l'échelle métropolitaine,
- renforcer l'intérêt écologique du site, notamment avec les alignements d'arbres et les pelouses et friches aéroportuaires, qui sont des éléments importants de la grande trame verte et bleue d'Orly,
- créer une entrée de ville qualitative sur le plan paysager, et permettant une perméabilité avec le reste de la commune,
- protéger les habitants contre les nuisances sonores et les risques technologiques.












**OAP : CŒUR D'ORLY - DOMAINE AÉROPORTUAIRE - AÉROPORT PARIS-ORLY**

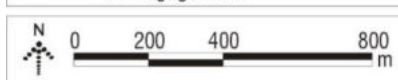
-  Cœur d'Orly : concevoir un quartier d'affaires majeur à haute qualité environnementale
-  Franges Nord : mutation du site vers des fonctions plus urbaines, dans le prolongement de Cœur d'Orly et en lien avec le projet sur le SÉNIA
-  Maintenir les activités aéroportuaires tout en permettant des activités de diversification
-  Favoriser l'intensification des activités liées à l'aéroport
-  Faire émerger un pôle multimodal au Pont-de-Rungis (gare TGV, RER, métro, tramway, TCSP, bus...)
-  Prolonger le tramway T9 d'Orly-Gaston Viens jusqu'à l'aéroport
-  Traitement paysager des franges du domaine aéroportuaire
-  Poursuite de l'amélioration de la qualité des équipements aéroportuaires (terminaux, pavillon d'honneur, bâtiment de jonction...)
-  Liaisons douces arborées







 Site du projet		
<p><b>AC1</b> - Servitudes de protection des monuments historiques classés et inscrits</p> <p> Périmètre de protection des monuments</p> <p><b>SUP1</b> - Maîtrise de l'urbanisation autour des canalisations de transport de gaz naturel assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques</p> <p> Zone tampon autour des canalisations</p> <p><b>T5</b> - Servitude aéronautique de dégagement</p> <p> Limite cotée de zone de dégagement</p>	<p><b>T1</b> - Servitude relative aux chemins de fer</p> <p> Zone ferroviaire</p> <p><b>PT1</b> - Protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électro-magnétiques</p> <p> Zone de garde radioélectrique</p> <p> Zone de protection</p> <p><b>PT2LH</b> - Servitudes concernant la protection contre les obstacles des liaisons hertziennes</p> <p> Zone spéciale de dégagement</p> <p> Faisceaux hertziens</p>	<p><b>PT2</b> - Servitudes concernant la protection contre les obstacles des stations radioélectriques</p> <p> PT2-1 Zone primaire de dégagement</p> <p> PT2-2 Secteur de dégagement</p> <p> PT2-3 Zone secondaire de dégagement</p> <p> Stations radioélectriques</p> <p><b>PM1</b> - Plan de prévention des risques de mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols</p> <p> Zone soumise au PPRMT (toute la commune)</p>

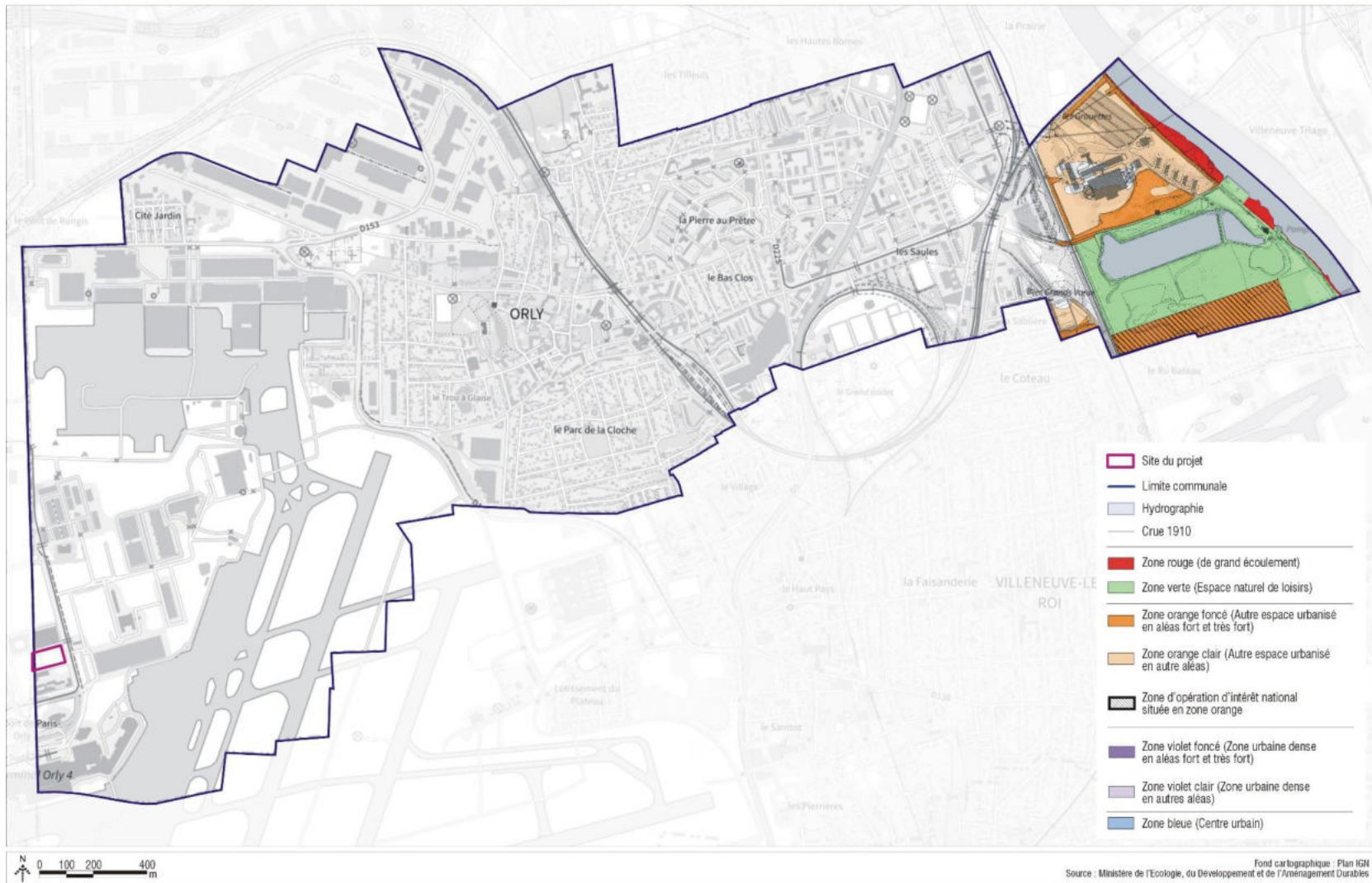


Source : DRIEAT Ile-de-France

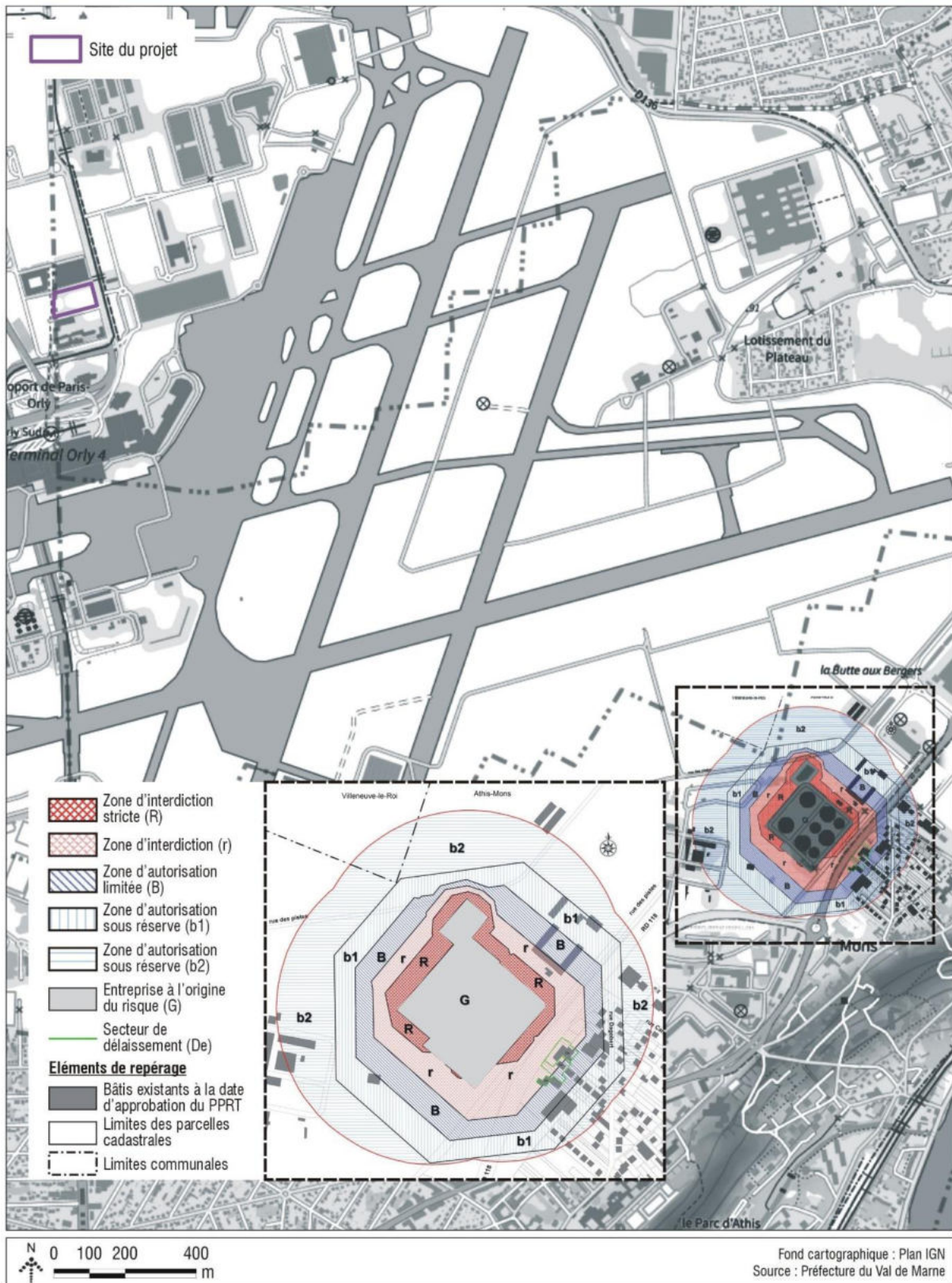
Annexe 18 : Extrait du plan des servitudes d'utilité publique d'Orly



## PLAN DE PRÉVENTION DU RISQUE NATUREL INONDATION ZONAGE RÉGLEMENTAIRE

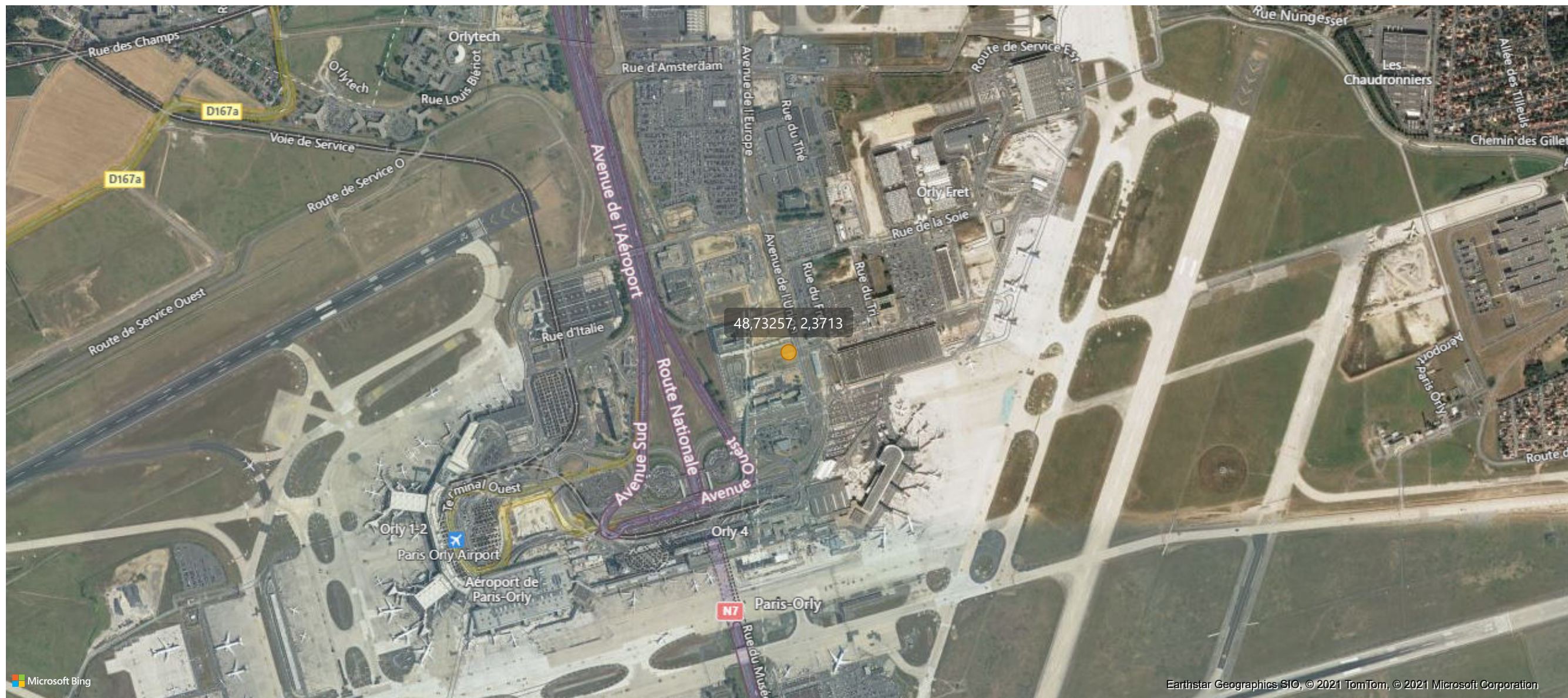


Annexe 19 : Plan de Prévention du Risque Inondation de la Seine



Annexe 20 : Plan de Prévention du Risque Technologique SMCA à Athis-Mons

## Annexe 21 : Compte rendu de Flash biodiversité



Microsoft Bing

Earthstar Geographics SIO, © 2021 TomTom, © 2021 Microsoft Corporation

# Compte-rendu de flash biodiversité

3 passage Boutet 94110 Arcueil  
 01 45 36 15 00 / contact@trans-faire.net  
 www.trans-faire.net

**La créativité environnementale pour être BIEN EN VILLE !**

Mission	MOA	Site	Titre	Rédacteur(s)	Date du rapport	Date de la visite de site
7797 O	Groupe ADP	Orly Cœur	Flash biodiversité	Philippe Beros	mardi 30 novembre 2021	vendredi 1 octobre 2021

# Contexte

Mission	MOA	Site	Titre	Rédacteur(s)	Observateur(s)	Date du rapport	Date de la visite de site
7797 O	Groupe ADP	Orly Cœur	Flash biodiversité	Philippe Beros	Philippe Beros	mardi 30 novembre 2021	vendredi 1 octobre 2021

## ▲ Précisions méthodologiques

Le flash biodiversité correspond à une expertise rapide du potentiel biodiversité d'un site, et n'est pas assimilable à un inventaire même si des données sont collectées à l'occasion du passage sur le terrain. Il a pour but de pré-identifier des enjeux dans une logique d'aide à la conception et à la conduite de projet. Il analyse successivement la biodiversité en termes de réseaux écologiques, habitats et espèces. Des comptes-rendus d'observation de flore et d'oiseaux sont joints à ce document.

## Intentions

Détail non communiqué. Réalisation d'un bâtiment en cohérence avec les parcelles construites adjacentes.

# Réseaux écologiques

Enjeux potentiels	Situation locale
Connectivité grand paysage	L'aéroport ORY est reconnu comme un élément important de la trame verte et bleue régionale, avec une responsabilité particulière dans les trames herbacées essentiellement.
Connectivité locale	Le site considéré apparaît comme très isolé, du fait d'une fragmentation par des infrastructures minérales et des bâtiments tout autour. Il s'agit d'une dernière dent creuse en friche dans un tissu urbain constitué. Ceci rend difficile les échanges biologiques en particulier pour les éléments non volants.
Rôle de réservoir	Même si le site accueille des espèces floristiques et faunistiques, il est difficile de le considérer comme un réservoir de biodiversité à l'échelle de la plateforme aéroportuaire, compte tenu de sa surface réduite et de son isolement. Cela peut toutefois être un espace relais temporaire dans une logique de connexion écologique en pas japonais. Les espèces d'oiseaux observées conduisent à ce constat.

## Habitats

### Enjeux

Enjeux potentiels	Situation locale
Présence d'habitats patrimoniaux	Le site ne présente pas de potentiel en matière d'habitats patrimoniaux. Il s'agit d'un espace qui est de longue date sous influence anthropique, avec une dynamique récente de recolonisation par la végétation spontanée suite à l'abandon temporaire du site avec dépôt de remblais.
Présence de boisements soumis à autorisation de défrichage	Le site ne présente pas de végétation de type sylvicole pouvant avoir plus de 30 ans. Une haie ornementale se trouve dans la parcelle, mais sans vocation ni valeur sylvicole.
Présence de zones humides	Le site ne présente pas d'indices de zones humides.
Présence de zones d'alerte zones humides	Sur la cartographie de la DRIEAT Ile-de-France, le site est localisé hors zone d'alerte zones humides.

### Inventaire

Eunis	Nom	Description
FB	Plantations d'arbustes	Une haie de Eleagnus est présente, issue de plantation.
J1.51	Terrains vagues des zones urbaines et suburbaines	Cela concerne tout le site. C'est la résultante d'un abandon d'espaces imperméabilisés pour l'essentiel. S'y développe spontanément une végétation herbacée.
J6	Dépôts de déchets	Sans pouvoir être qualifié de décharge, le site présente en plusieurs endroits des dépôts de déchets.

Enjeux potentiels	Situation locale
Présence de flore patrimoniale	Le cortège floristique semble dominé par des espèces communes à très communes, dont une partie non indigène.
Présence de flore exotique envahissante	Comme classiquement sur des friches urbaines, le site présente plusieurs espèces exotiques à caractère envahissant, par exemple <i>Erigeron canadensis</i> , <i>Galega officinalis</i> ou <i>Senecio inaequidens</i> .
Présence d'insectes patrimoniaux	Peu favorables aux papillons ou odonates, le site présente cependant un potentiel d'accueil pour les orthoptères, à rechercher plus tôt dans la saison, notamment sur les plages plus minérales hors secteurs de remblais.
Présence d'amphibiens patrimoniaux	Le potentiel est faible, voire nul, en l'absence d'eaux de surface.
Présence de reptiles patrimoniaux	Le potentiel est faible compte tenu de l'environnement minéral et fragmenté du site, à l'exception d'une espèce comme le Lézard des murailles par exemple (plusieurs micro habitats minéraux où l'espèce peut se réchauffer au soleil).
Présence d'oiseaux patrimoniaux	Plusieurs espèces patrimoniales et / ou protégées ont été observées (voir compte-rendu dédié). La présence de ces espèces nécessite de décliner la séquence ERC, et de maintenir dans le site des éléments de mosaïque de végétation (herbacées + arbustes + arbres). Leur statut d'utilisation du site reste cependant à préciser. Le contexte urbain ne rend pas favorable l'utilisation pour la nidification (espèces observées à l'automne).
Présence de mammifères patrimoniaux	Potentiel faible.
Présence de faune exotique	Le site fait l'objet de survols par la Perruche à collier, espèce traditionnellement fréquente autour des aéroports franciliens, et bien implantée à Orly.



# Impacts potentiels

Ci-dessous figurent les impacts potentiels, compte tenu de l'état actuel de connaissance du site et du projet. De même que des pistes de mesures pour éviter, réduire et / ou compenser les impacts négatifs.

## Impacts potentiels

- Consommation de ressources naturelles
- Dérangement de l'espèce en phase chantier
- Dérangement lié à la pollution lumineuse
- Dérangement par les activités humaines
- Destruction d'individus en phase chantier
- Destruction d'individus par collision avec un bâtiment
- Destruction d'individus par collision avec un véhicule
- Propagation d'espèces exotiques envahissantes

Type	Mesures préconisées à ce stade
Réduction phase chantier	Intervention dans les périodes de moindre Impact
Réduction phase chantier	Lutte contre la pollution
Réduction phase chantier	Tri des terres
Réduction phase chantier	Gestion des déchets
Réduction phase chantier	Gestion des dépôts
Réduction phase exploitation	Gestion des milieux
Accompagnement	Conception biophilique du projet d'aménagement et de construction

# Orientations et conclusions

## Recommandations

---

Bien qu'il accueille quelques espèces patrimoniales à l'automne, le site ne présente pas d'enjeu écologique fort : site très fortement remanié, présence de remblais avec espèces exotiques envahissantes, périphérie complètement occupées de voiries et/ou de bâti, déconnexion des continuités écologiques majeures aux échelles de l'aéroport ou du grand paysage.

La présence d'espèces protégées conduit néanmoins à conduire une démarche d'évitement et de réduction des impacts reposant sur :

- \* Une gestion d'attente visant à limiter le développement de la biodiversité.
- \* Une attention très spécifique à la gestion des terres.
- \* Une intervention pour les terrassements en dehors des périodes de nidification des oiseaux.
- \* Une conception biophilique des bâtiments et espaces attenants à venir (travail sur les alignements d'arbres en périphérie, façades et toitures + approche biosourcée pour limiter les impacts indirects en matière de biodiversité grise + attention à l'hospitalité du bâtiment pour la faune \_ attention portée aux risques de collisions notamment).
- \* Un complément d'inventaire au printemps, focalisé sur les oiseaux nicheurs.

## Liste des annexes

### Annexes

---

▲  
Périmètre d'étude

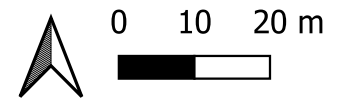
Cartographie des habitats

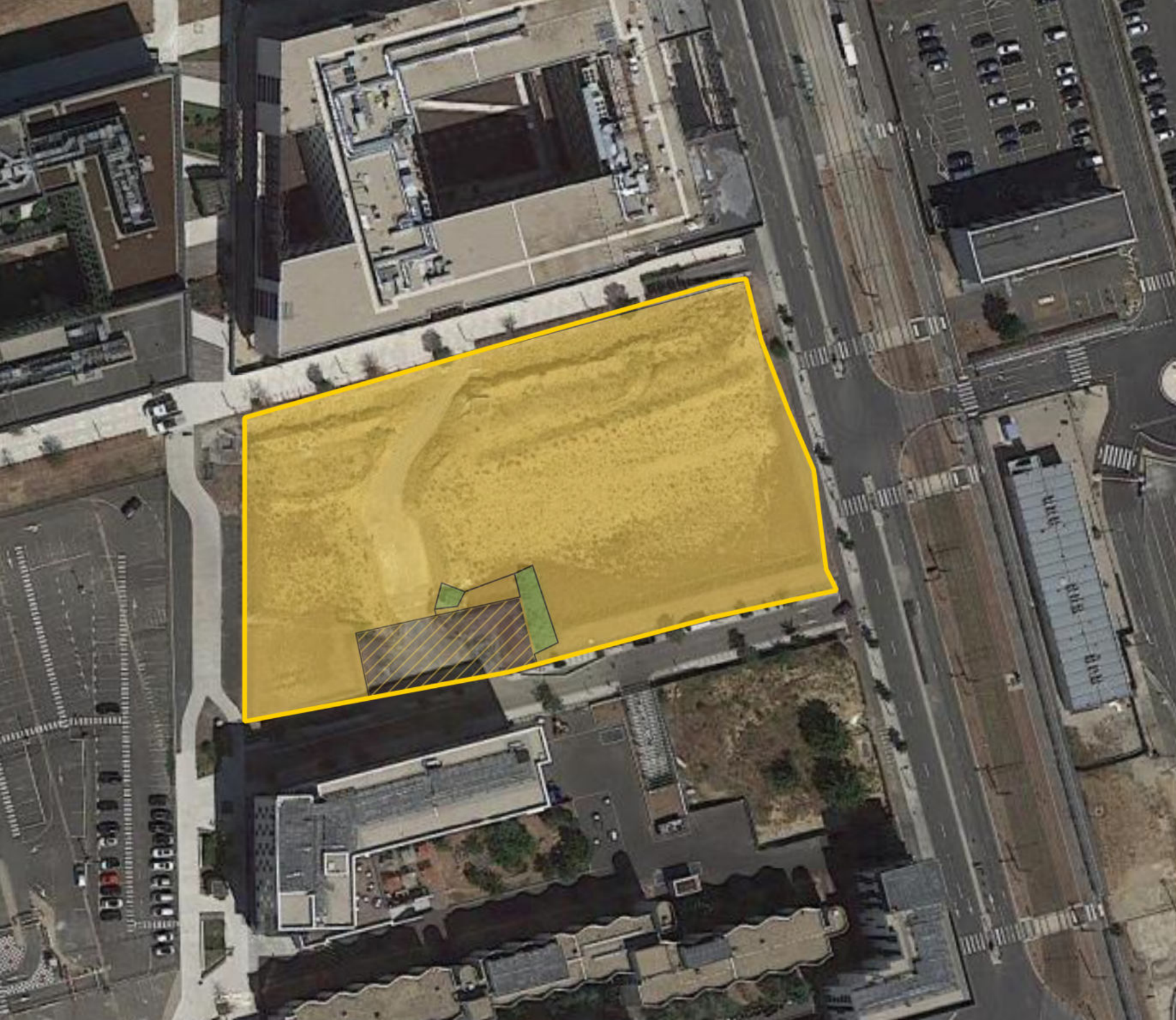
Planche photographique


Données floristiques

Données oiseaux

 Périmètre Coeur d'Orly







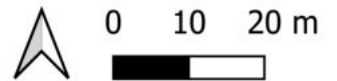
 Périmètre Coeur d'Orly

Habitats (code EUNIS)

 Plantations d'arbustes

 Terrains vagues des zones urbaines et suburbaines

 Dépôts de déchets et terrains vagues des zones urbaines et suburbaines





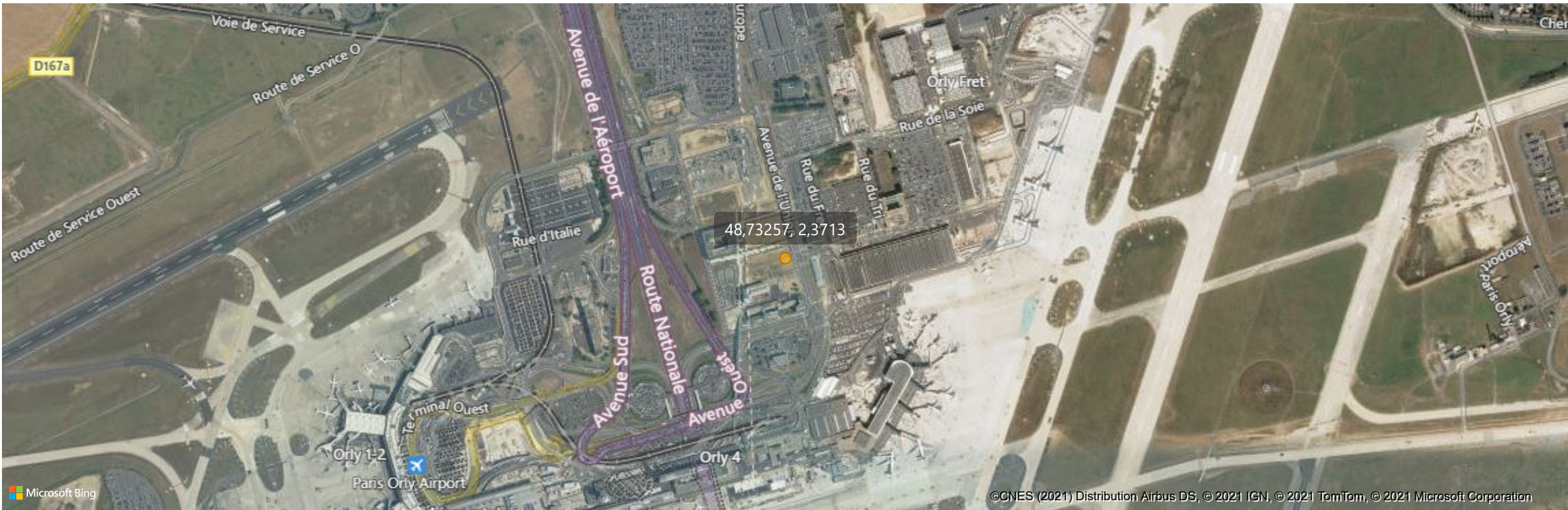
# Compte-rendu de relevé flore

Référence : 8803  
Date : 211001  
Observateur : Philippe Beros  
Conditions : Beau temps, pas de vent, frais (9 °C)

Relevé	X	Y	Départ	Fin
Site	48.73257	2.3713	08h15	12h00

## Localisation des relevés

Relevé ● Site



# Statistiques

Nombre d'espèces      dont indigènes

**32**

**28**

dont protégées France      dont protégées région

**(Vide)**

**(Vide)**

dont Directive Habitats      dont ZNIEFF

**(Vide)**

**(Vide)**

dont menacées      dont peu fréquentes

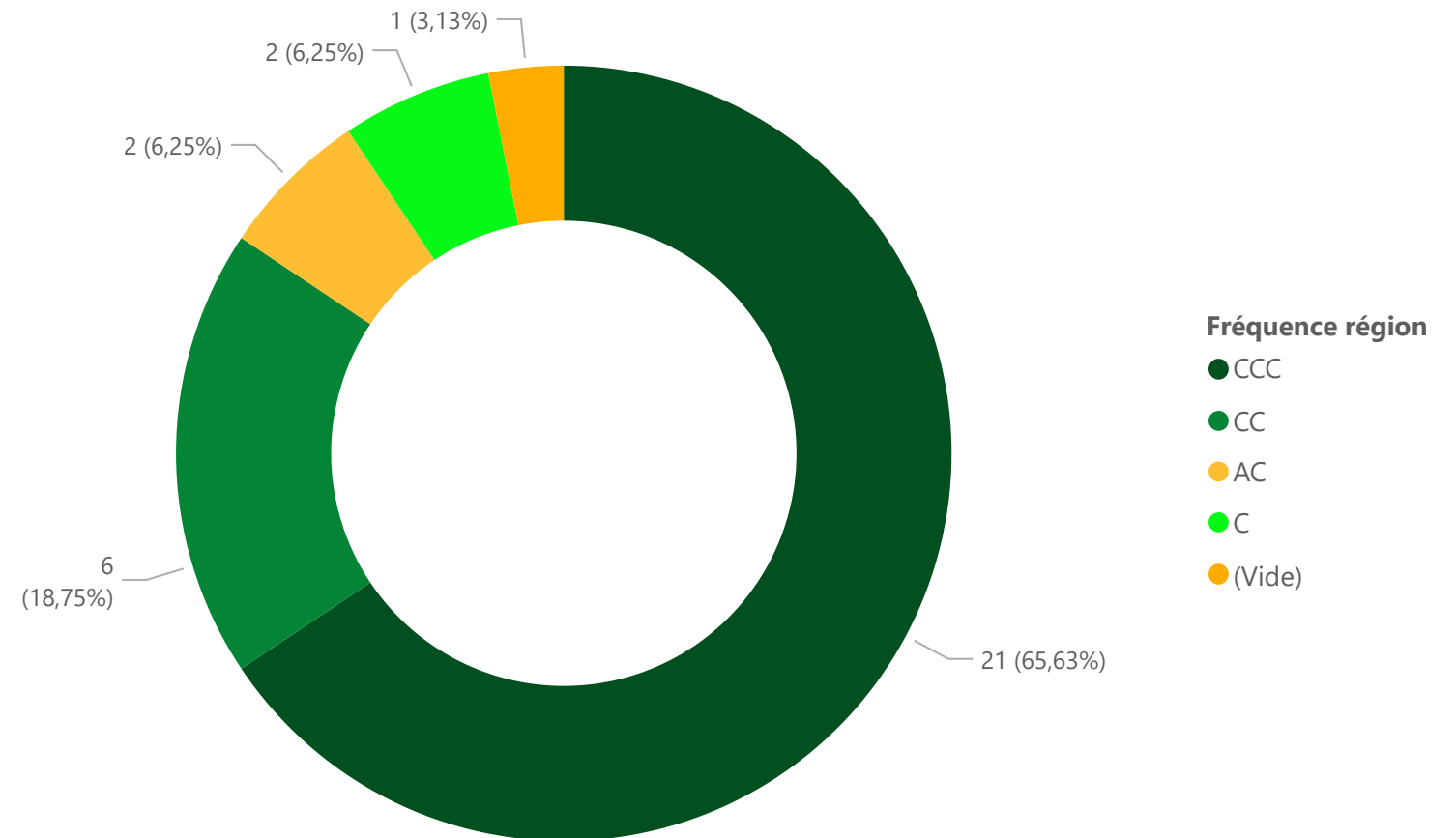
**(Vide)**

**2**

dont zones humides      dont EEE

**(Vide)**

**3**



# Espèces remarquables

## Espèces protégées nationales

Nom scientifique

---

## Espèces protégées régionales

Nom scientifique

---

## Espèces Directive Habitats

Nom scientifique

---

## Espèces ZNIEFF

Nom scientifique

---

## Espèces menacées

Nom scientifique

UICN région



## Espèces peu fréquentes

Nom scientifique

Fréquence région

Statut région

Galega officinalis L., 1753

AC

Eurynaturalisé

Senecio inaequidens DC., 1838

AC

Eurynaturalisé

## Espèces de zones humides

Nom scientifique

---

## Espèces exotiques envahissantes

Nom scientifique

EEE région

Erigeron canadensis L., 1753

Potentielles implantées

Galega officinalis L., 1753

Avérées implantées

Senecio inaequidens DC., 1838

Potentielles implantées



# Relevés

Nom scientifique	Statut région	Fréquence région	Prot_Nat	Prot_Région	Ar_ZH	Cot_UICN_Nat	UICN région	Dir_Hab	Dét_ZNIEFF	EEE région
Achillea millefolium L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			
Arrhenatherum elatius (L.) P.Beauv. ex J.Presl & C.Presl, 1819	Indigène	CCC				LC	LC			
Artemisia vulgaris L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			
Atriplex prostrata Boucher ex DC., 1805	Indigène	C				LC	LC			
Chenopodium album L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			
Cirsium arvense (L.) Scop., 1772	Indigène	CCC				LC	LC			
Elaeagnus pungens Thunb., 1784										
Erigeron canadensis L., 1753	Eurynaturalisé	CCC				NA				Potentielles implantées
Euphorbia helioscopia L., 1753	Indigène	CC				LC	LC			
Fumaria officinalis L., 1753	Indigène	CC				LC	LC			
Galega officinalis L., 1753	Eurynaturalisé	AC				NA				Avérées implantées
Helminthotheca echioides (L.) Holub, 1973	Indigène	CCC				LC	LC			
Linaria vulgaris Mill., 1768	Indigène	CCC				LC	LC			
Lolium perenne L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			
Lotus corniculatus L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			
Medicago sativa L., 1753	Indigène	CC				LC	LC			
Melilotus albus Medik., 1787	Indigène	C				LC	LC			
Persicaria maculosa Gray, 1821	Indigène	CCC				LC	LC			
Plantago lanceolata L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			
Polygonum aviculare L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			
Potentilla reptans L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			
Poterium sanguisorba L., 1753	Indigène	CC				LC	LC			
Reseda lutea L., 1753	Indigène	CC				LC	LC			
Rumex crispus L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			

# Relevés

Nom scientifique	Statut région	Fréquence région	Prot_Nat	Prot_Région	Ar_ZH	Cot_UICN_Nat	UICN région	Dir_Hab	Dét_ZNIEFF	EEE région
Senecio inaequidens DC., 1838	Eurynaturalisé	AC				NA				Potentielles implantées
Senecio vulgaris L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			
Solanum nigrum L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			
Sonchus asper (L.) Hill, 1769	Indigène	CCC				LC	LC			
Trifolium pratense L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			
Trifolium repens L., 1753	Indigène	CCC				LC	LC			
Tripleurospermum inodorum (L.) Sch.Bip., 1844	Indigène	CCC				LC	LC			
Tussilago farfara L., 1753	Indigène	CC				LC	LC			

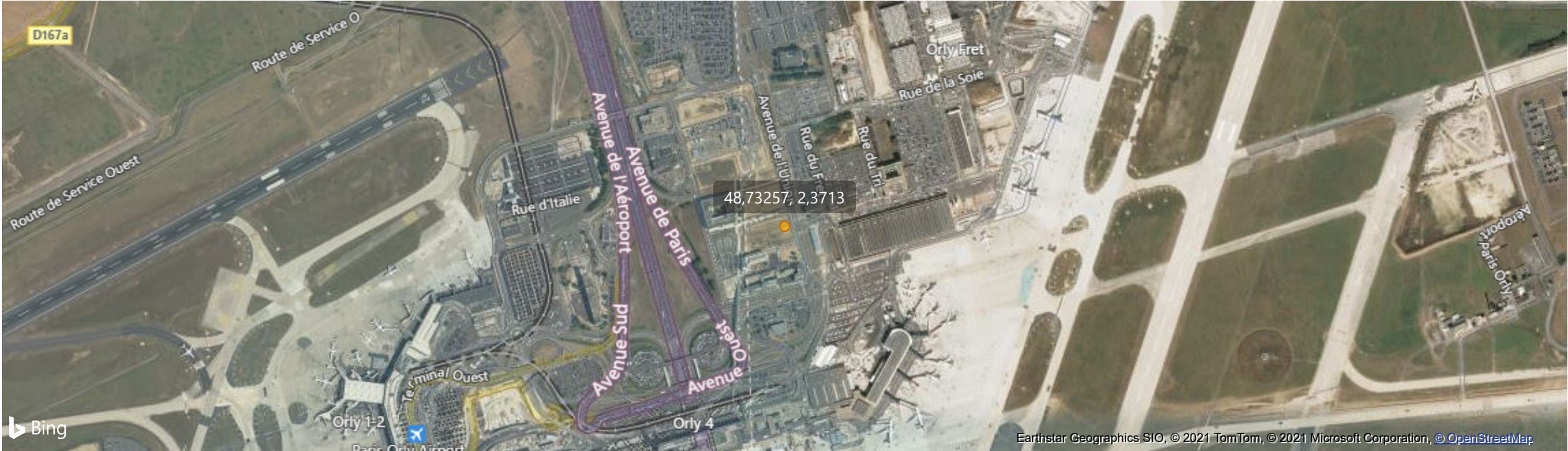
# Compte-rendu de relevé oiseaux

Référence : 77970  
Date : 211001  
Observateur : Philippe Beros  
Conditions : Beau temps, pas de vent, frais (9 °C)

Point	X	Y	Départ	Fin
Site			08h15	10h00
Point A	48.73257	2.3713	08h28	08h38
Hors site				

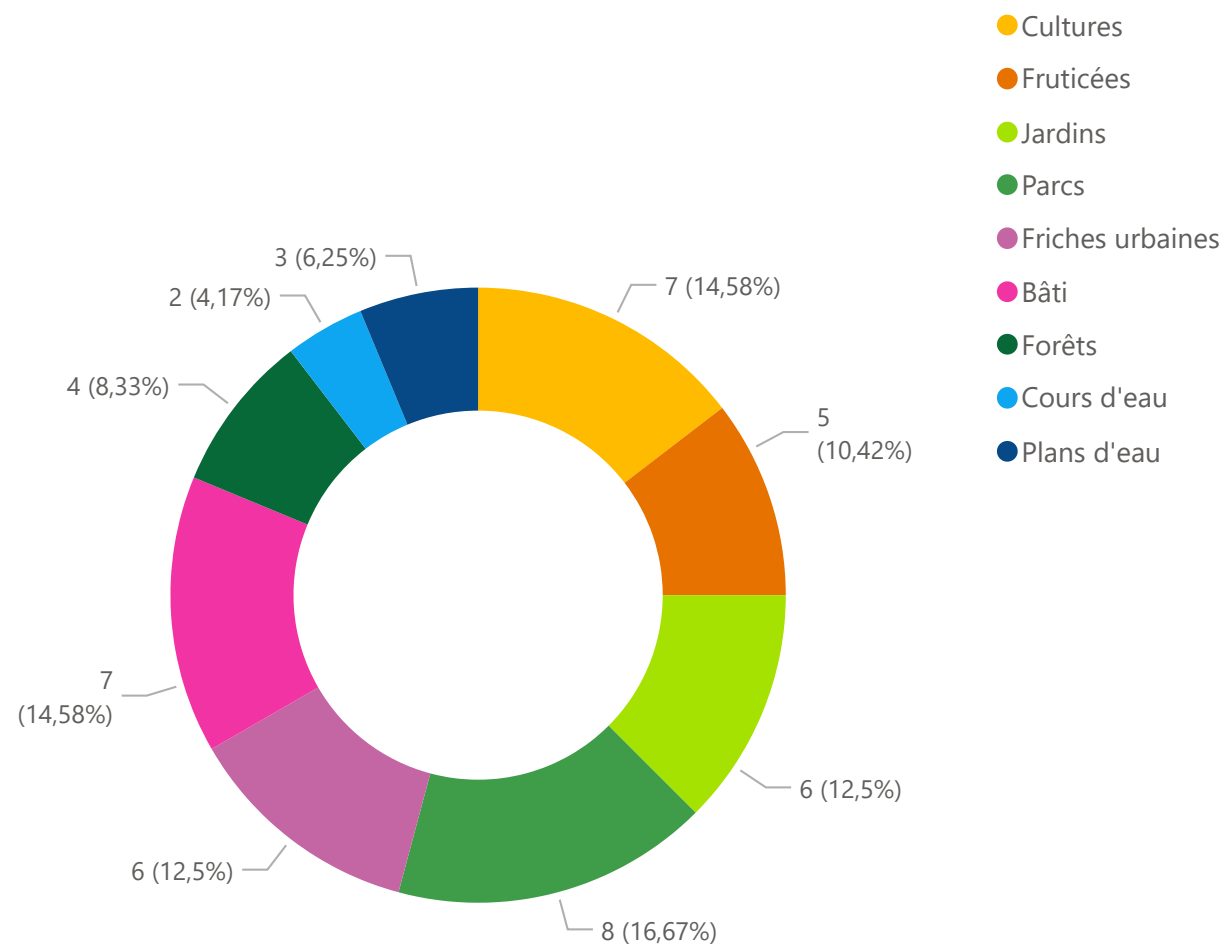
## Localisation des points d'écoute

Point ● Point A



# Relevés

Nom	A	Hors site	Site	Total
Bergeronnette grise ( <i>Motacilla alba</i> )			1	1
Faucon crécerelle ( <i>Falco tinnunculus</i> )		1		1
Fauvette grisette ( <i>Sylvia communis</i> )	1			1
Perruche à collier ( <i>Psittacula krameri</i> )	3			3
Pie bavarde ( <i>Pica pica</i> )	1			1
Pigeon biset domestique ( <i>Columba livia</i> )	1			1
Pigeon ramier ( <i>Columba palumbus</i> )	1			1
Rougequeue noir ( <i>Phoenicurus ochruros</i> )	1			1
Tarier pâtre ( <i>Saxicola rubicola</i> )	2			2
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>12</b>



# Statistiques

Nombre d'espèces

9

dont protégées

5

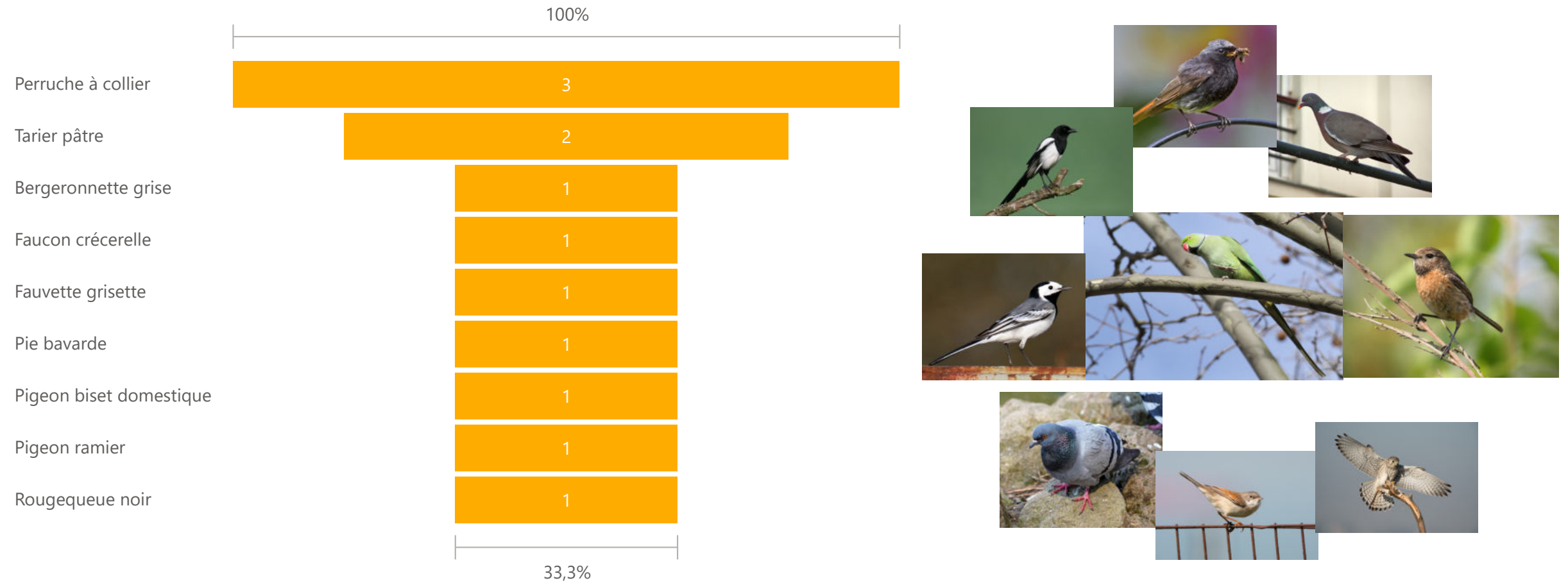
dont patrimoniales

3

dont exotiques

1

Nombre d'individus par espèce



# Statuts

Nom	Protection nationale	Directive oiseaux	Liste rouge France Nicheur	Liste rouge IDF Nicheur	ZNIEFF / TVB
Bergeronnette grise ( <i>Motacilla alba</i> )	PN	-	LC	NT	-
Faucon crécerelle ( <i>Falco tinnunculus</i> )	PN	-	NT	NT	-
Fauvette grisette ( <i>Sylvia communis</i> )	PN	-	LC	LC	-
Perruche à collier ( <i>Psittacula krameri</i> )	-	-	NA	NA	-
Pie bavarde ( <i>Pica pica</i> )	-	-	LC	LC	-
Pigeon biset domestique ( <i>Columba livia</i> )	-	-	DD	LC	-
Pigeon ramier ( <i>Columba palumbus</i> )	-	-	LC	LC	-
Rougequeue noir ( <i>Phoenicurus ochruros</i> )	PN	-	LC	LC	-
Tarier pâtre ( <i>Saxicola rubicola</i> )	PN	-	NT	VU	-

# Espèces remarquables

## Espèces protégées

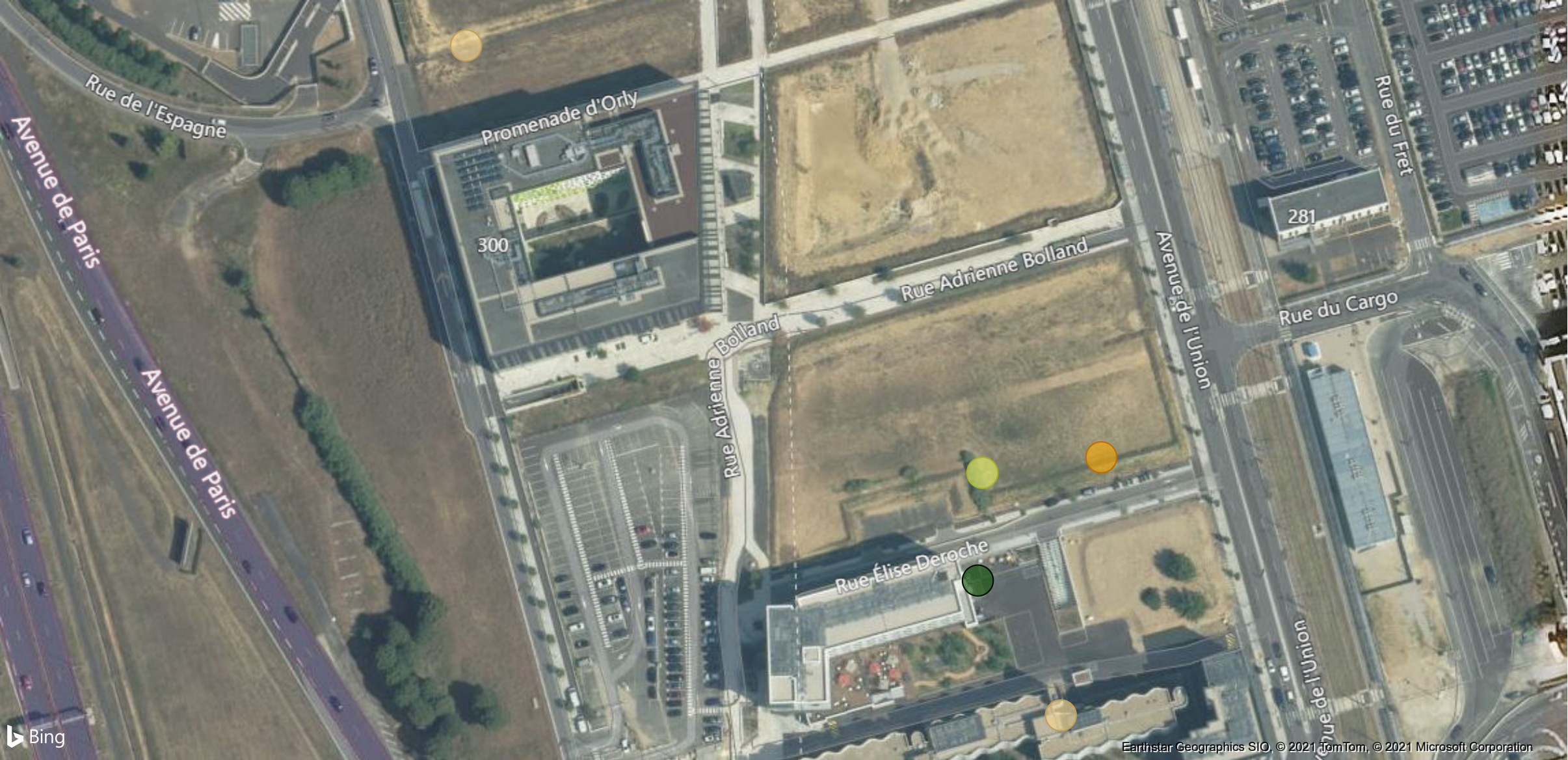
Nom	Protection nationale	Directive oiseaux	Liste rouge France Nicheur	Liste rouge IDF Nicheur	ZNIEFF / TVB
Bergeronnette grise ( <i>Motacilla alba</i> )	PN	-	LC	NT	-
Faucon crécerelle ( <i>Falco tinnunculus</i> )	PN	-	NT	NT	-
Fauvette grisette ( <i>Sylvia communis</i> )	PN	-	LC	LC	-
Rougequeue noir ( <i>Phoenicurus ochruros</i> )	PN	-	LC	LC	-
Tarier pâtre ( <i>Saxicola rubicola</i> )	PN	-	NT	VU	-

## Espèces patrimoniales

Nom	Protection nationale	Directive oiseaux	Liste rouge France Nicheur	Liste rouge IDF Nicheur	ZNIEFF / TVB
Bergeronnette grise ( <i>Motacilla alba</i> )	PN	-	LC	NT	-
Faucon crécerelle ( <i>Falco tinnunculus</i> )	PN	-	NT	NT	-
Tarier pâtre ( <i>Saxicola rubicola</i> )	PN	-	NT	VU	-

# Espèces à enjeu (hors en vol)

Nom français ● Bergeronnette grise ● Faucon crécerelle ● Fauvette grisette ● Rougequeue noir ● Tarier pâtre





## Annexe 22 : HEGOA Impact Circulatoire



LABORATOIRE – ECPTLX : POLE QUALITE DE L'EXPLOITATION  
SECTION CIRCULATION ET FLUX

**DIFFUSION RESTREINTE**

# PARIS – ORLY

## COEUR D'ORLY

### HEGOA – IMPACT CIRCULATOIRE

Version	Date	Nature des modifications
V1	25/04/2022	Emission initiale

Vérifié par : Zakarya BOUAZZAOUI	Validé par : Samuel BENYAMINE (CDS)	Approuvé par : Pascal NOVAIS (CDP)

## ARCHIVAGE

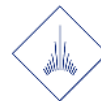
Destinataire(s) :	O. RICARD-MANDEL
Nature :	Etude de flux

Archivage :	C@PE
Type dossier :	Projet/Ingénierie
Site :	ORLY
Statut :	Privée
Forme :	Electronique
Catégorie :	F4 - Projet/Ingénierie
Droits :	ECPTLX
Lieu :	ORLY
Nom Projet/Ouvrage :	Laboratoire Groupe ADP ; Pôle Qualité de l'exploitation ; Section Circulation et Flux ; Etude de flux ; 2022_R_ORLY_IMOD_Etude.de.flux.HEGOA_V1
Détail (= Mots clés) :	Rapport du 25/04/2022 – V1
Archivage :	20 ans par défaut – Révision automatique
Classification :	Restreint



# SOMMAIRE

	<b>Pages</b>
<b>1 SYNTHÈSE.....</b>	<b>2</b>
<b>2 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE .....</b>	<b>3</b>
<b>3 HYPOTHÈSES.....</b>	<b>4</b>
<b>3.1 HYPOTHÈSES GÉNÉRALES.....</b>	<b>4</b>
<b>3.2 HORIZON.....</b>	<b>4</b>
<b>3.3 ACCÈS IMMEUBLE HEGOA.....</b>	<b>4</b>
<b>4 ANALYSE CIRCULATOIRE.....</b>	<b>5</b>
<b>4.1 MODÈLE DE SIMULATION.....</b>	<b>5</b>
<b>4.2 HORIZON 2025.....</b>	<b>5</b>
<b>4.3 HORIZON 2030.....</b>	<b>13</b>
<b>4.4 HORIZON 2035.....</b>	<b>21</b>



## 1 SYNTHÈSE

L'impact de la réalisation de l'immeuble Hegoa a été estimé du point de vue circulatoire aux horizons 2025, 2030 et 2035.

Les simulations de trafic montrent que les évolutions de flux sont modérées à horizon constant. Le fonctionnement des carrefours ne sera pas fondamentalement modifié.

Par ailleurs, l'évolution des parts modales au fur et à mesure de la montée en puissance des transports collectifs et des autres modes de déplacements alternatifs à la voiture, réduira l'impact du projet dans le temps.



## 2 OBJECTIFS DE L'ETUDE

Groupe ADP et ses partenaires poursuivent le développement de Cœur d'Orly. L'objectif de ce document est d'analyser les impacts d'un point de vue circulaire de la mise en service d'Hegoa aux horizons 2025, 2030 et 2035.



## 3 HYPOTHESES

### 3.1 Hypothèses générales

Les hypothèses retenues sont conformes aux derniers travaux menés pour le compte de la Direction de l'Immobilier de Groupe ADP. Elles tiennent compte :

- De l'évolution du trafic passager,
- Des hypothèses de développement immobilier sur l'ensemble de la plateforme,
- De l'ensemble des projets situés à proximité de la plateforme aéroportuaire (SENIA, parc ICADE).

### 3.2 Horizon

L'étude est réalisée avec les hypothèses relatives aux horizons 2025, 2030 et 2035.

Il est pris en compte en 2025 pour l'immeuble Hegoa une surface de plancher de 10.000 m<sup>2</sup>. A partir de 2030, cette surface est supposée être de 27.000 m<sup>2</sup>.

### 3.3 Accès immeuble HEGOA

L'hypothèse a été retenue d'une offre en stationnement disponible sous Hegoa avec un accès en entrée / sortie en tourne à droite sur l'Avenue de l'Union . Cet accès serait situé au niveau de la rue Elise Deroche.



## 4 ANALYSE CIRCULATOIRE

### 4.1 *Modèle de simulation*

Pour tester l'impact de la mise en service de l'immeuble Hegoa, un modèle de simulation de trafic fonctionnant aux heures de pointe du matin et du soir pour un jour de semaine moyen a été utilisé. Celui-ci permet d'estimer la charge de trafic sur les différentes voiries sur la base d'hypothèses déterminées en appliquant un principe de recherche de plus court chemin pour chaque paire Origine / Destination.

Un code couleur traduisant les conditions de circulation prévisibles est ensuite appliqué au regard de la charge de trafic et de la capacité de la section considérée.

Cette estimation des conditions de circulation doit cependant être confortée par une analyse de fonctionnement de carrefours qui peut le cas échéant relativiser les capacités des sections évaluées à priori.

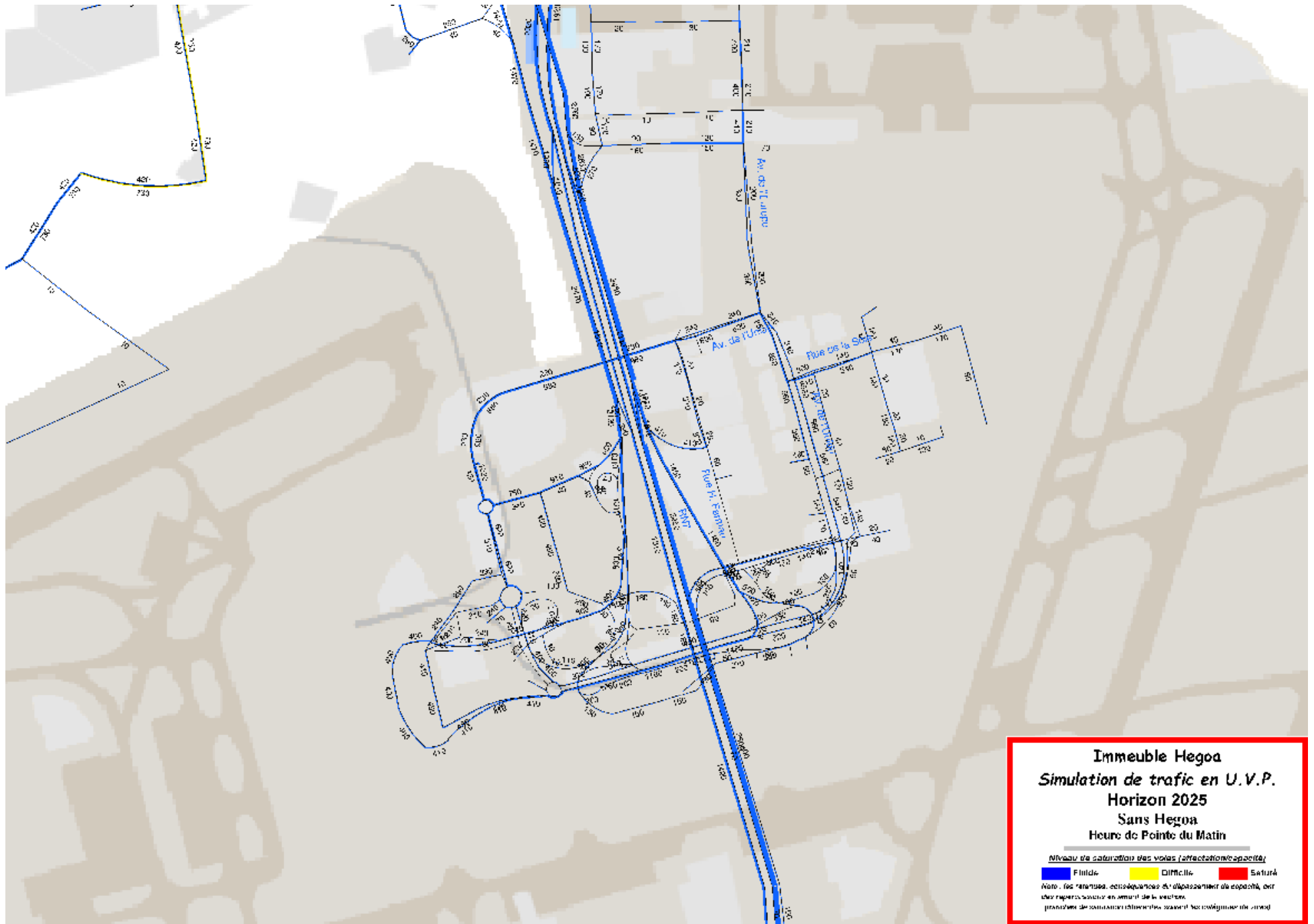
### 4.2 *Horizon 2025*

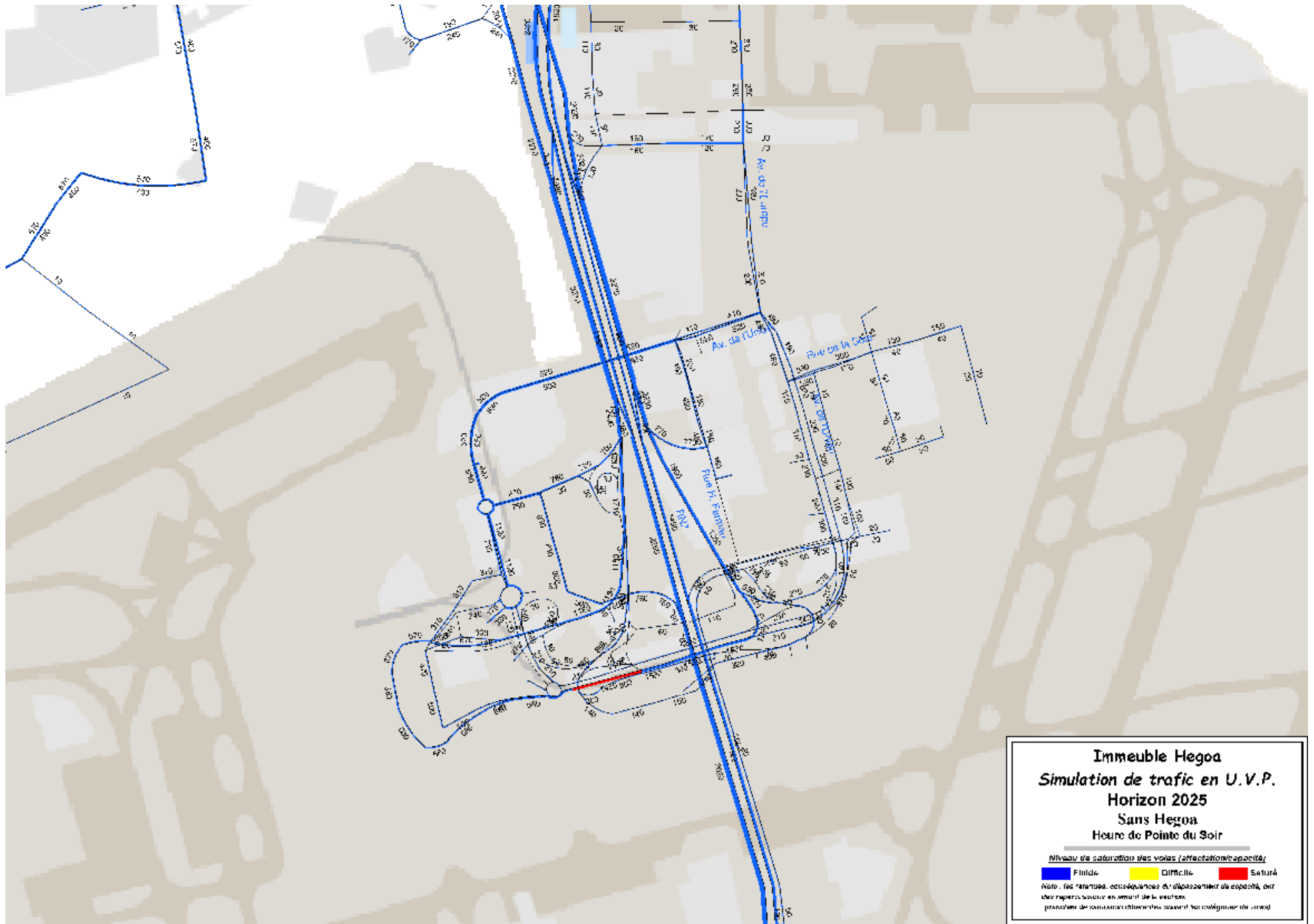
#### 4.2.1 **Sans Hegoa**

A l'horizon 2025 sans la réalisation d'Hegoa, les conditions de circulation sur l'Avenue de l'Union sont satisfaisantes. Il n'y a pas d'alertes particulières sur le fonctionnement des différents carrefours.







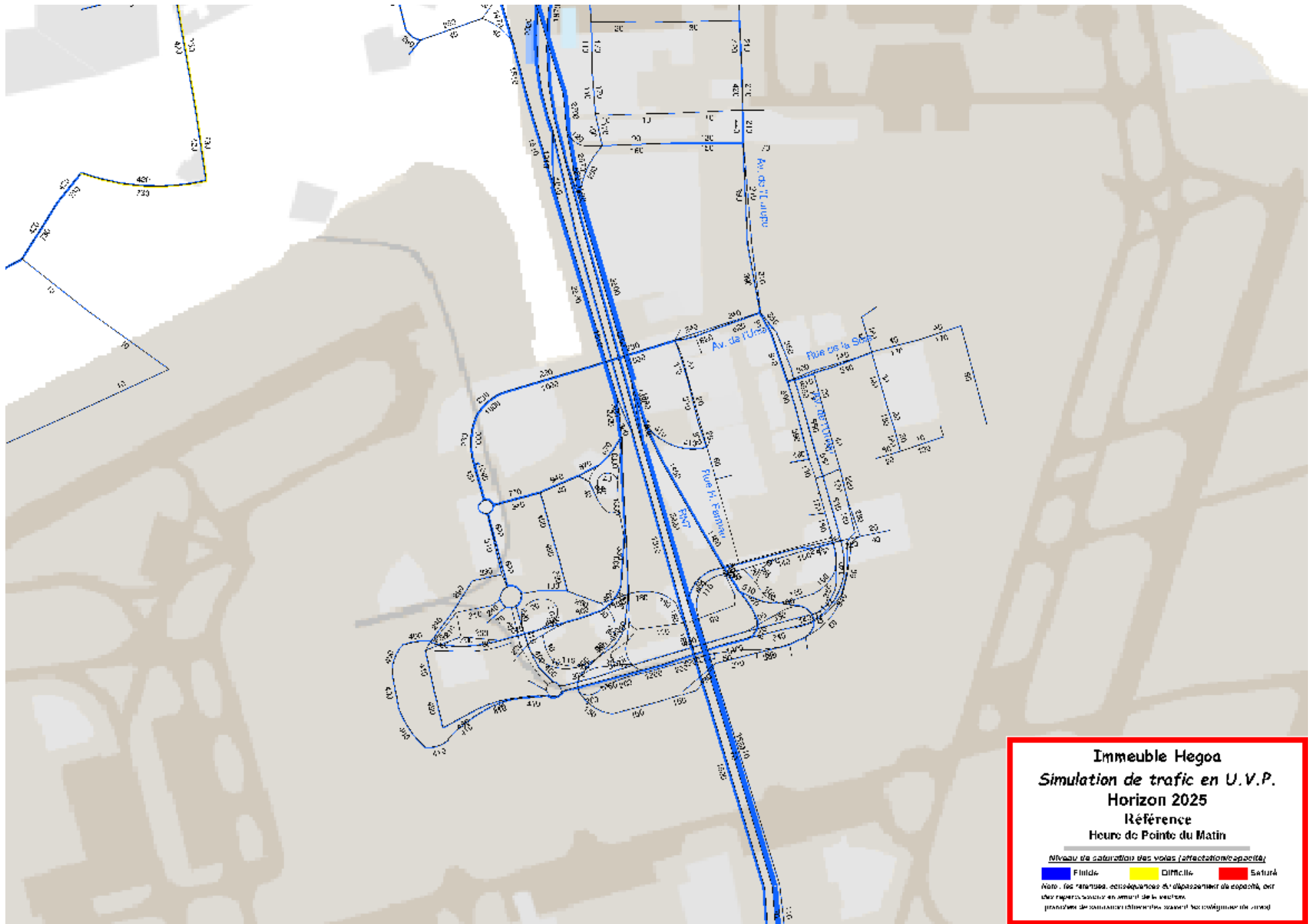


#### 4.2.2 Avec Hegoa

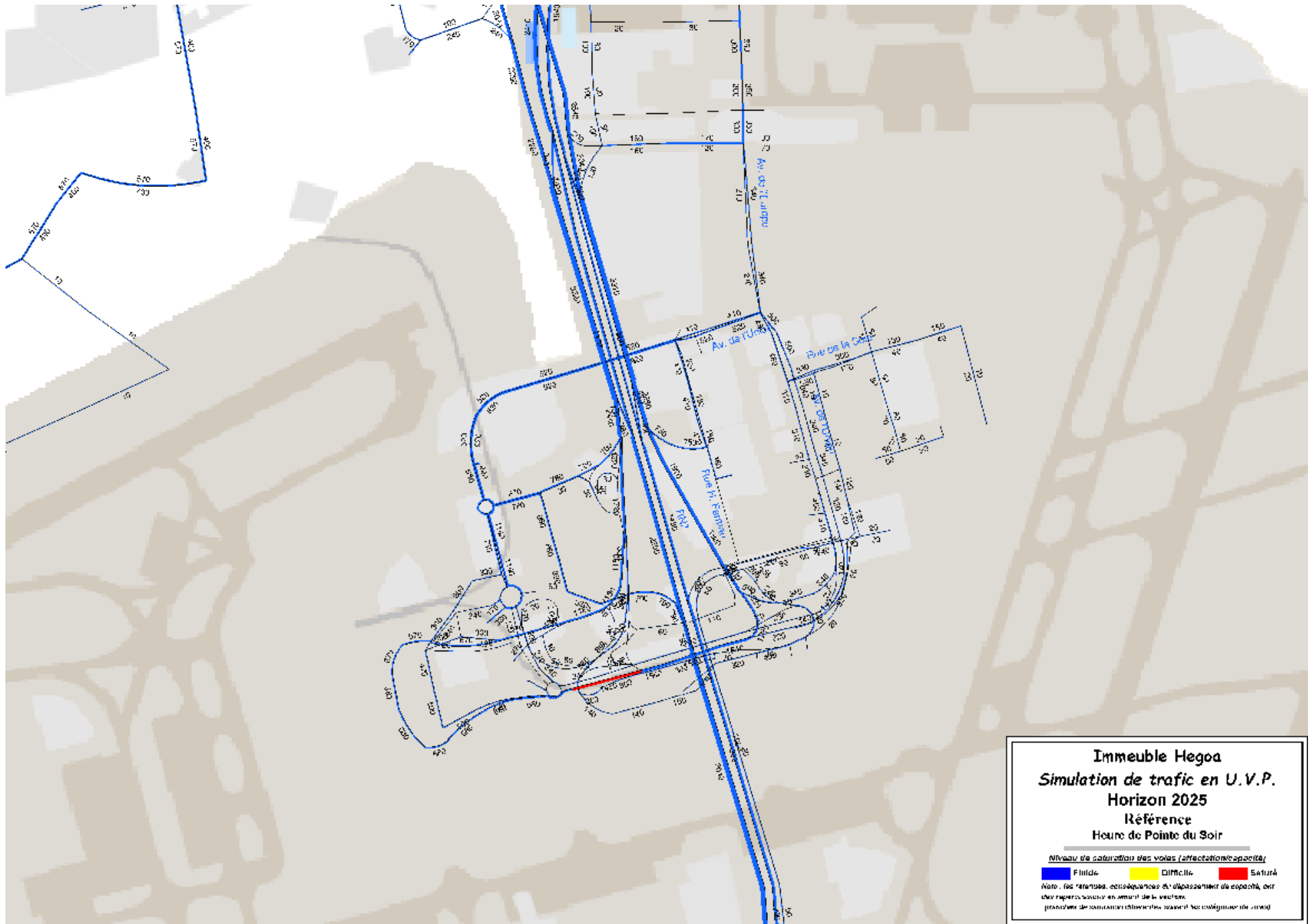
L'impact de la mise en service de la première tranche d'Hegoa est très modéré sur l'Avenue de l'Union. Les évolutions de flux n'excèdent pas 100 véhicules par heure et par sens. Au vu de la configuration de l'accès au parking, des cheminements via la voie parallèle à l'Avenue de l'Union et par la rue du Cargo pourrait se développer. Le fonctionnement des carrefours n'est pas foncièrement modifié.

Par ailleurs, l'impact sur les voies d'accès aux aérogares est quasi imperceptible.











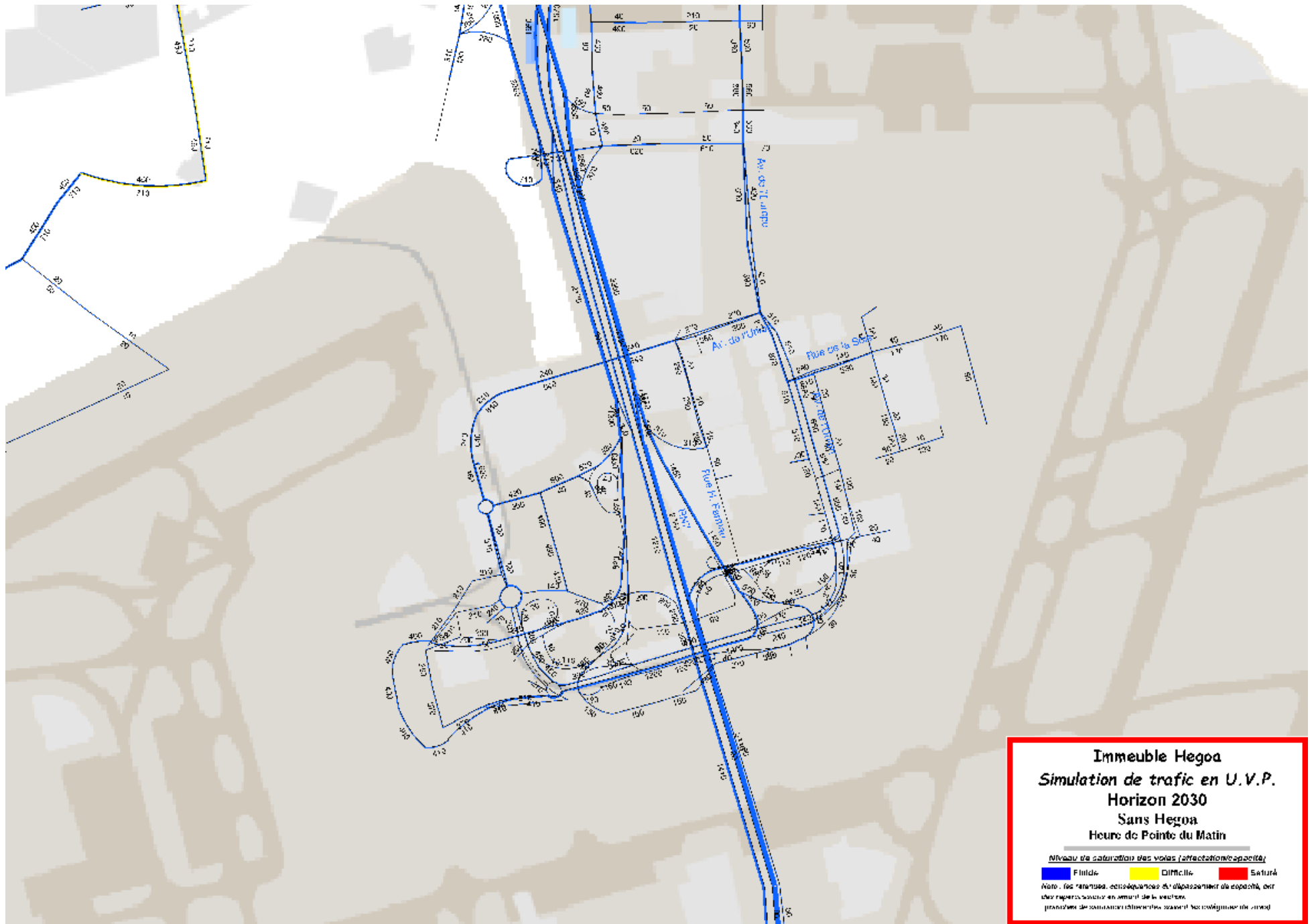
## 4.3 Horizon 2030

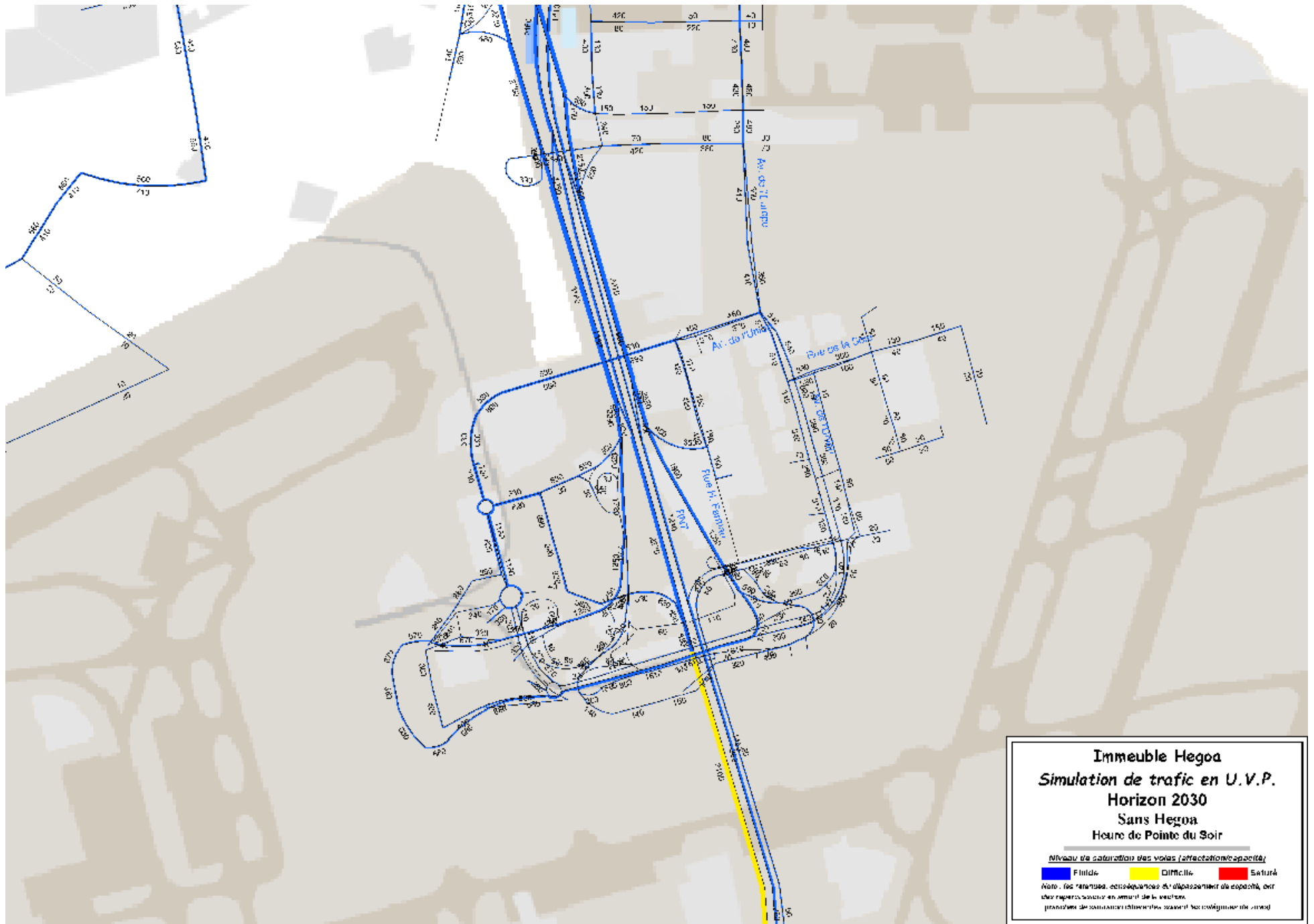
### 4.3.1 Sans Hegoa

Les niveaux de circulation évoluent par rapport à 2025, le trafic aéroportuaire et les développements immobiliers se poursuivant sur la plateforme.









**Immeuble Hegoa**  
**Simulation de trafic en U.V.P.**  
**Horizon 2030**  
**Sans Hegoa**  
**Heure de Pointe du Soir**

---

*Niveau de saturation des voies (affectation/capacité)*  
■ Finis    ■ Difficile    ■ Saturation

*Note : les ralentis, conséquences de l'apaisement de capacité, ont été représentés en amont de la section.*  
*pratiques de saturation affectées seront les mêmes que celles*



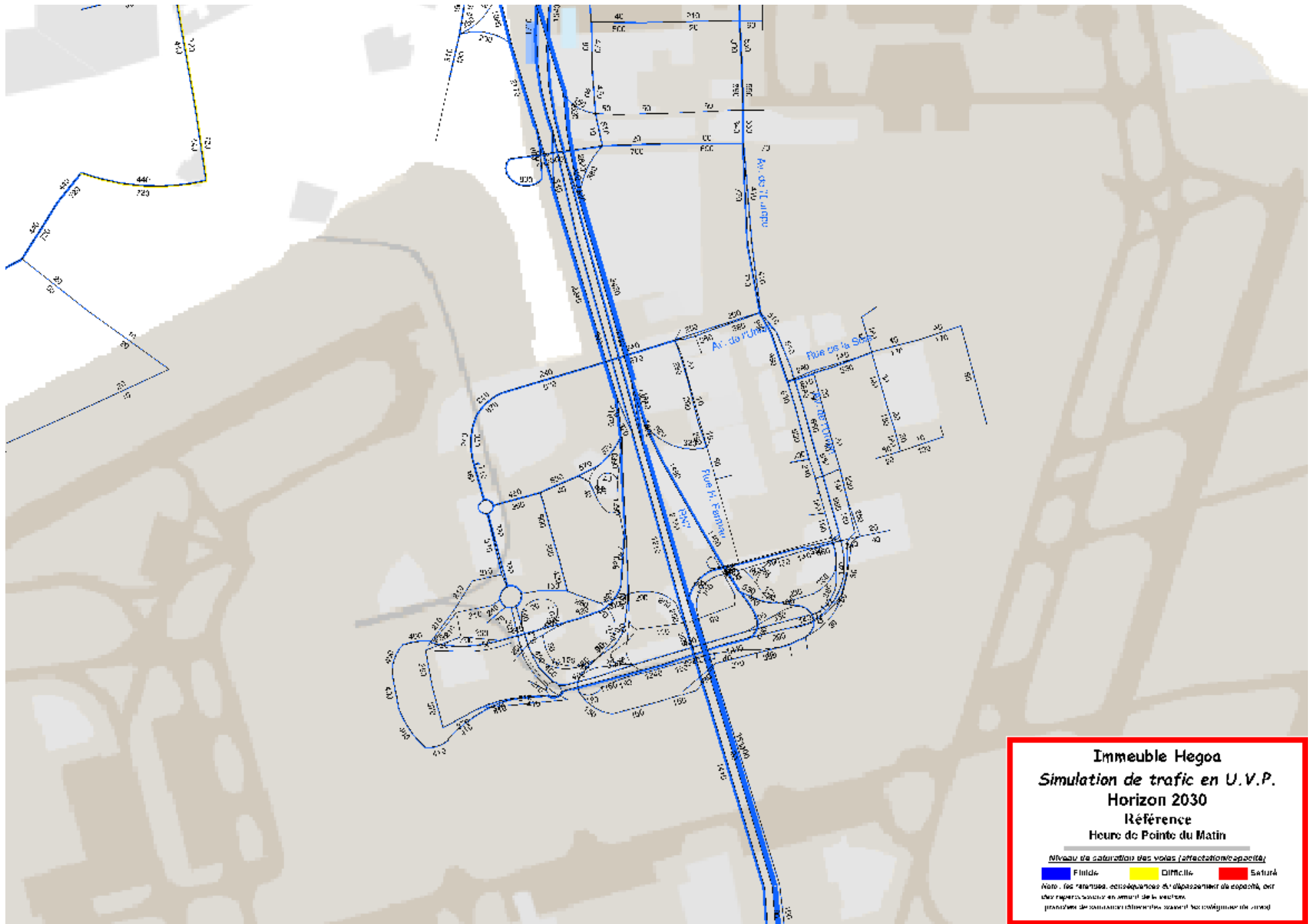
### 4.3.2 Avec Hegoa

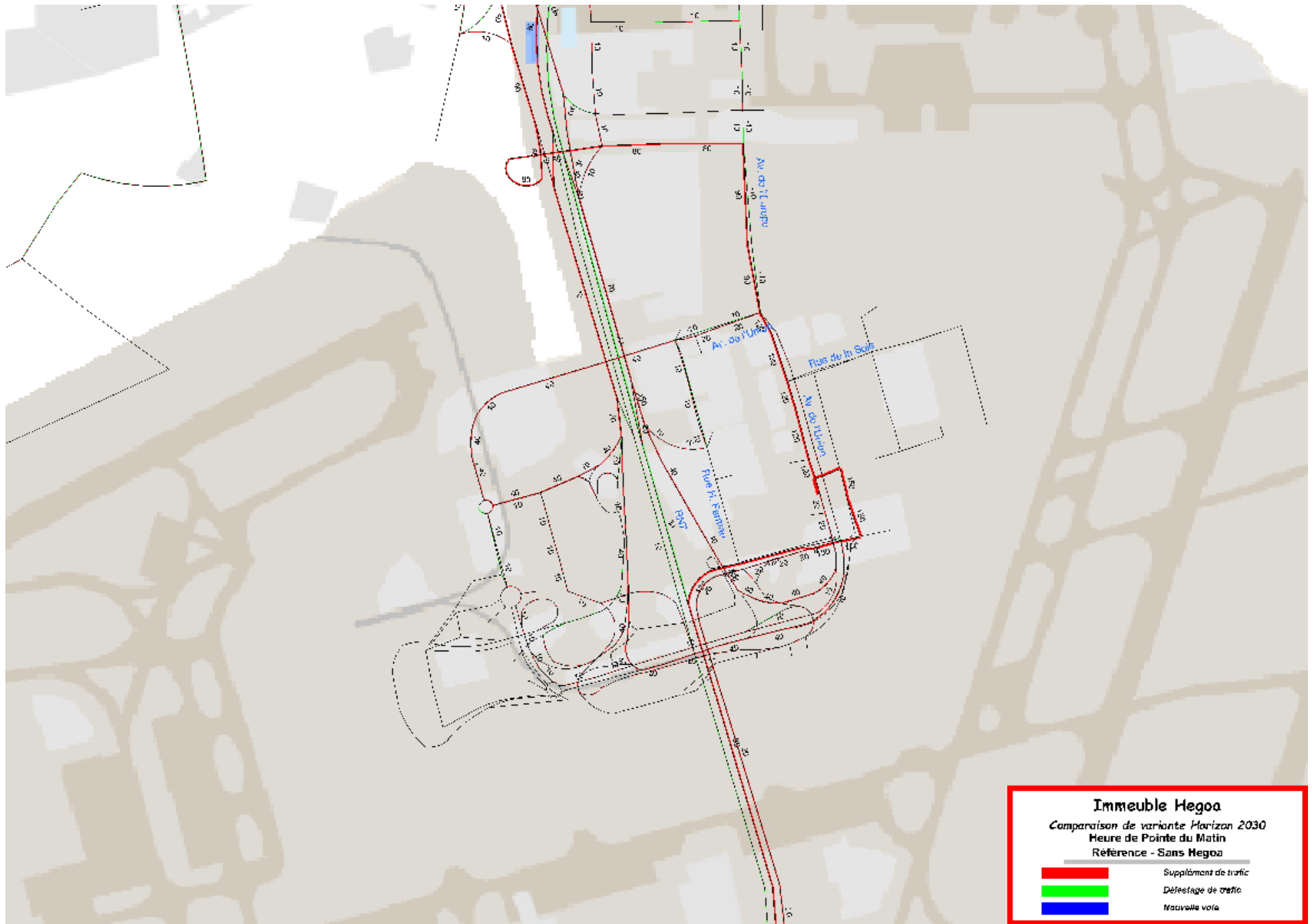
L'impact de la réalisation d'Hegoa est plus visible qu'en 2025 (27.000 m<sup>2</sup> développés contre 10.000 m<sup>2</sup> en 2025). Globalement, les remarques restent cependant les mêmes. Les évolutions de flux sont surtout observables sur l'Avenue de l'Union. Les carrefours proches du projet ne devraient pas voir leur fonctionnement singulièrement modifié.

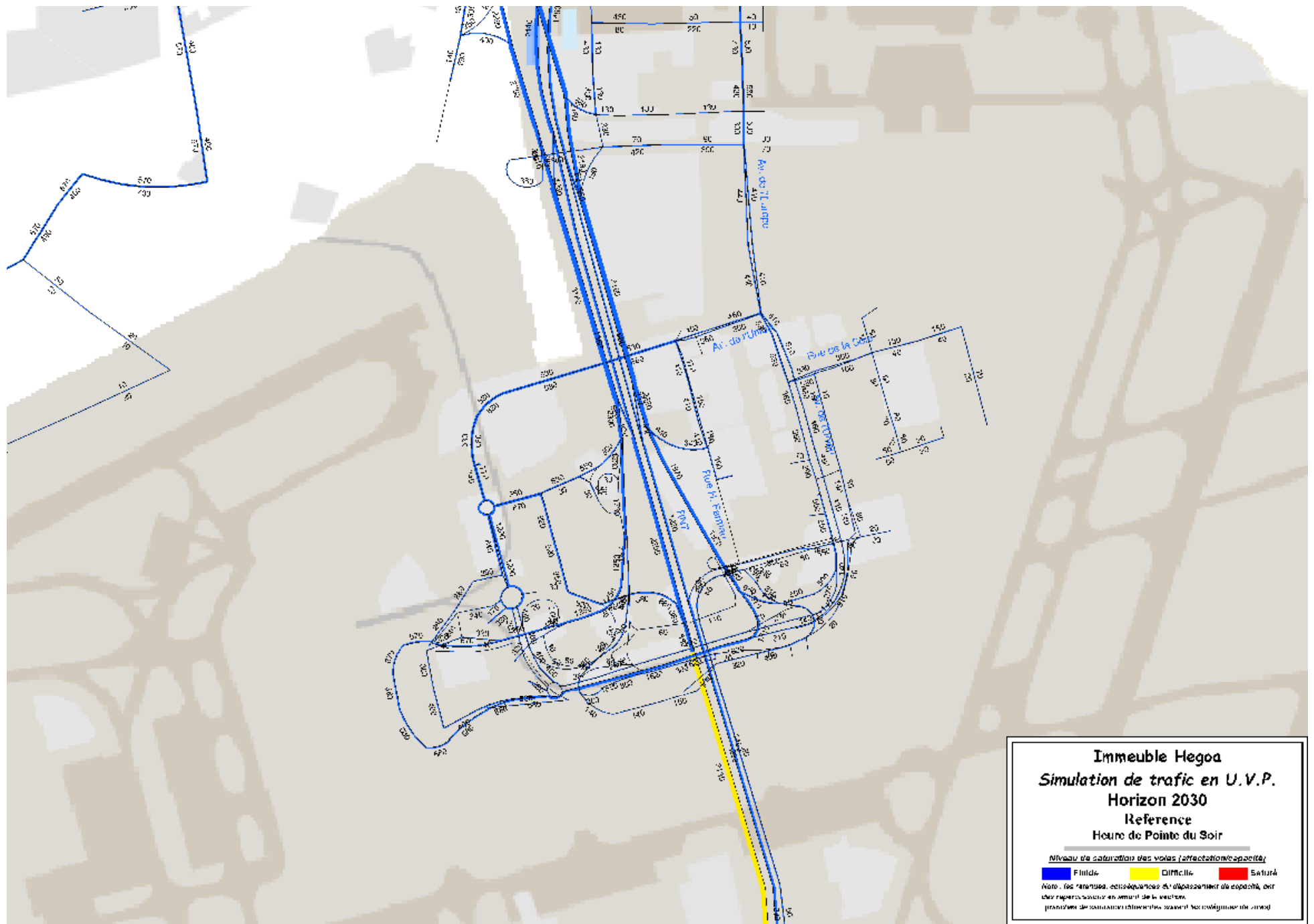
Concernant les carrefours de la Pergola et Union x Soie, les surplus de mouvements à gérer sont des mouvements « directs », ce qui ne constitue pas une difficulté en soi.

Sur le carrefour Union x Cargo comme sur le carrefour de l'Ibis, les évolutions modérées n'auront pas d'impact significatif sur les conditions de fonctionnement.











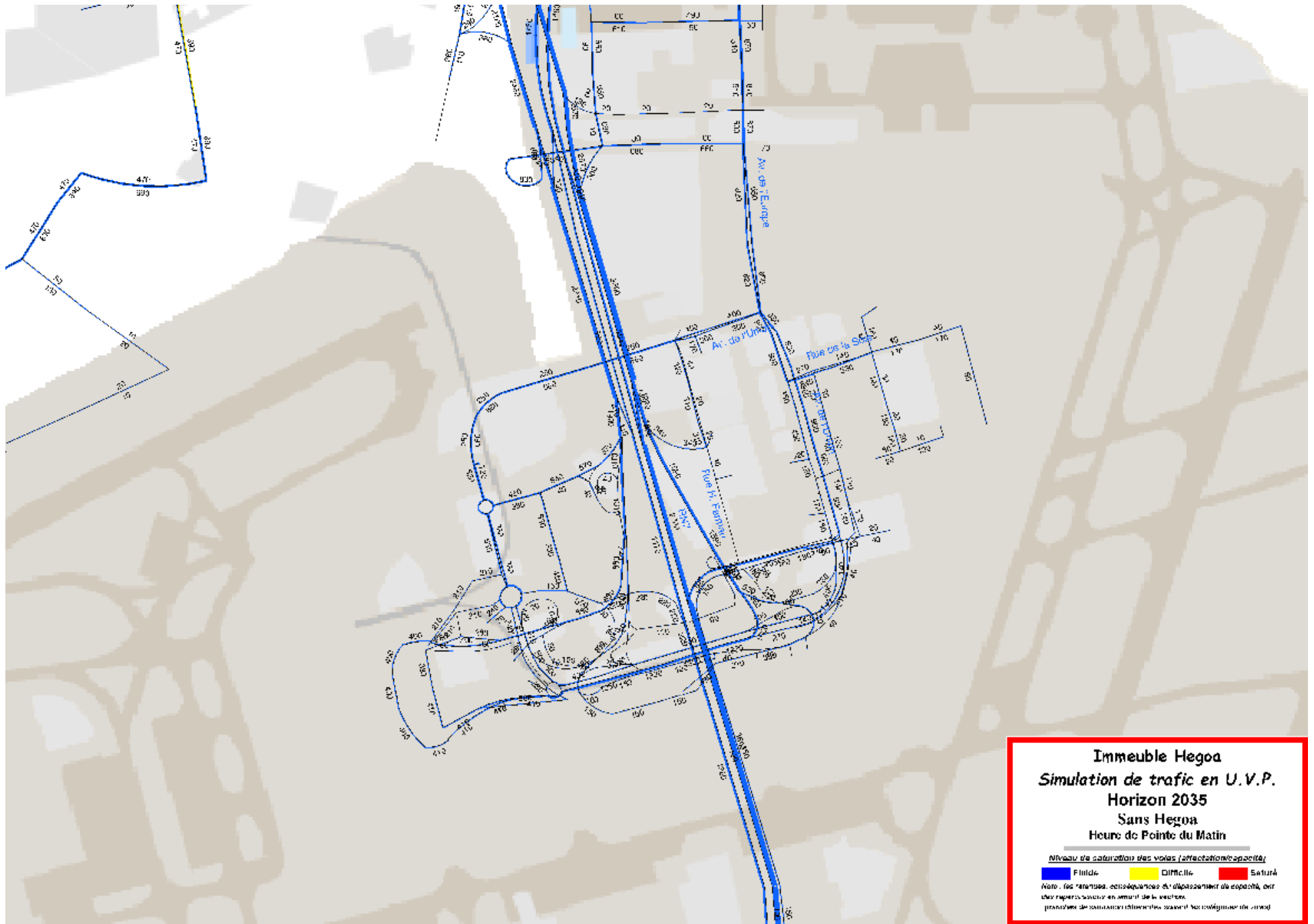
## 4.4 Horizon 2035

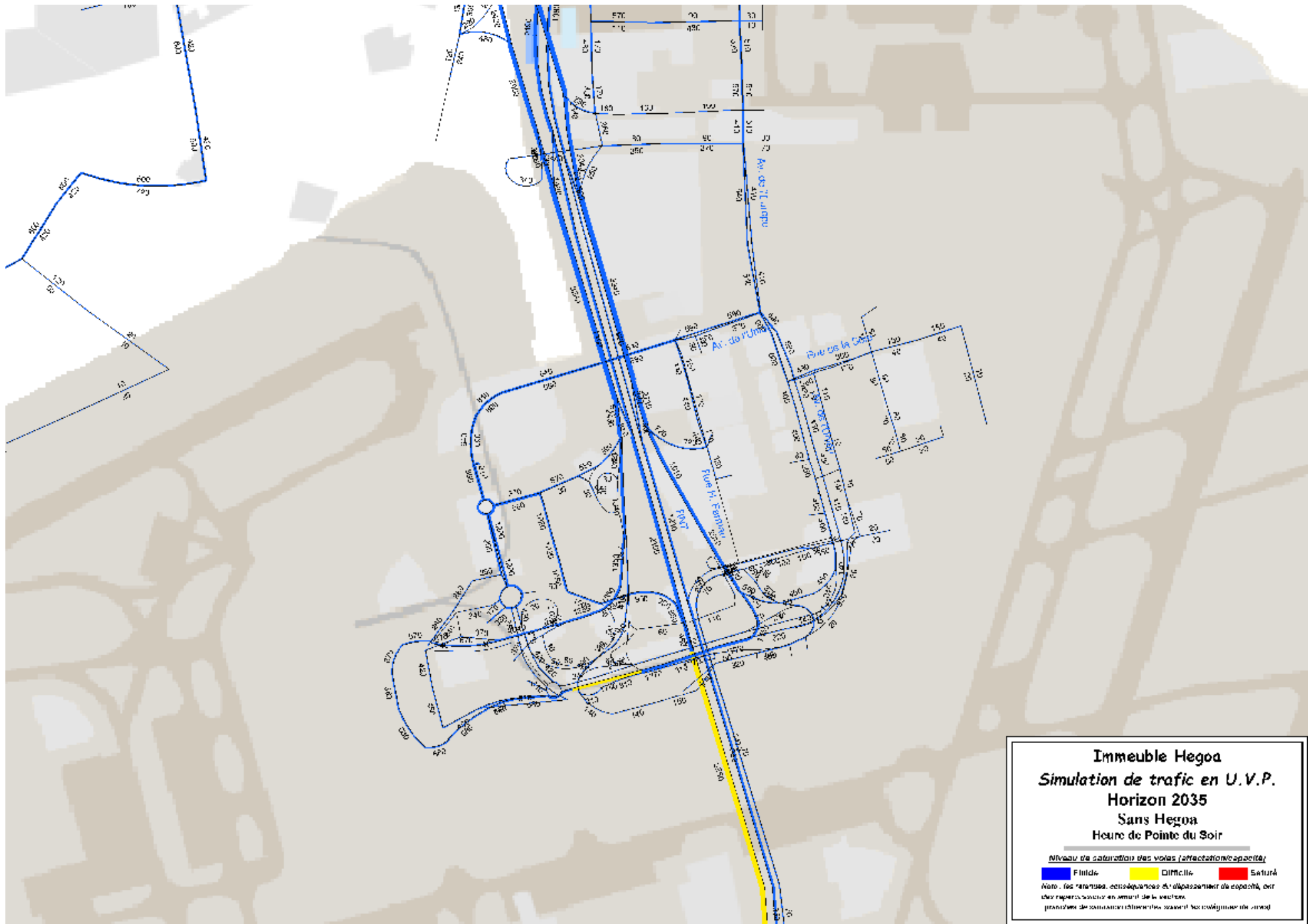
### 4.4.1 Sans Hegoa

Les niveaux de trafic continuent à évoluer mais les simulations ne montrent pas de modifications significatives des conditions de circulation.







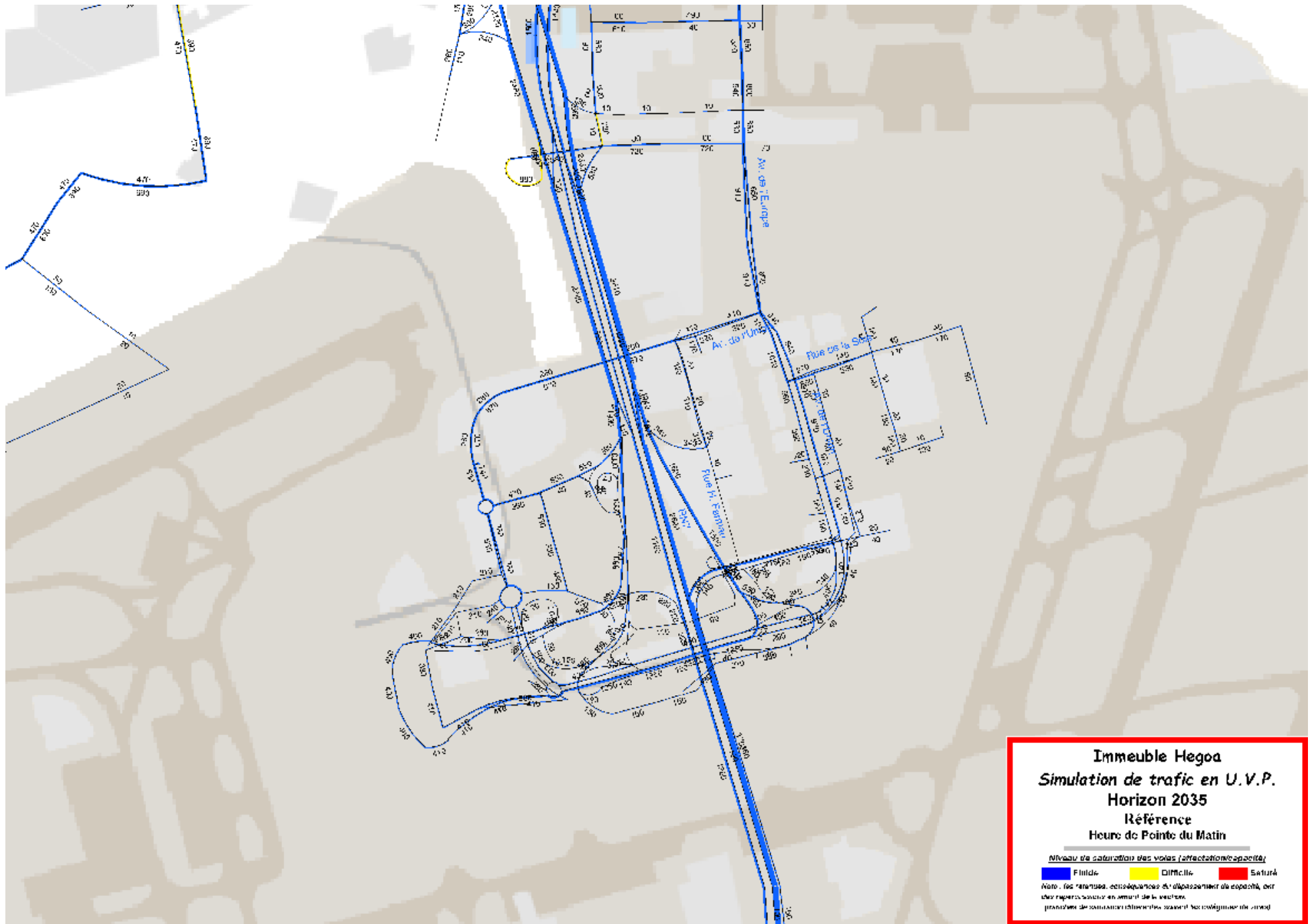


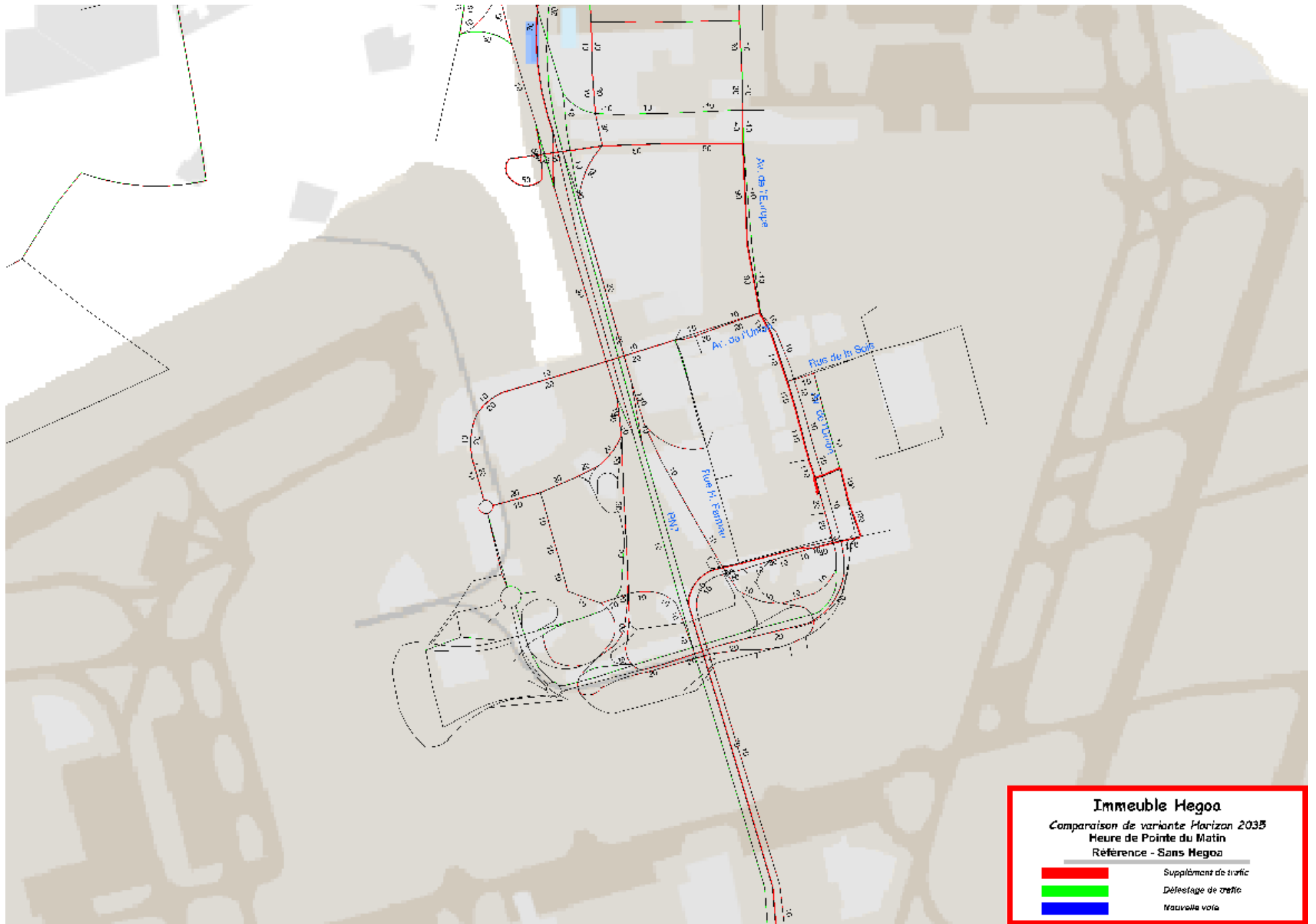
#### 4.4.2 Avec Hegoa

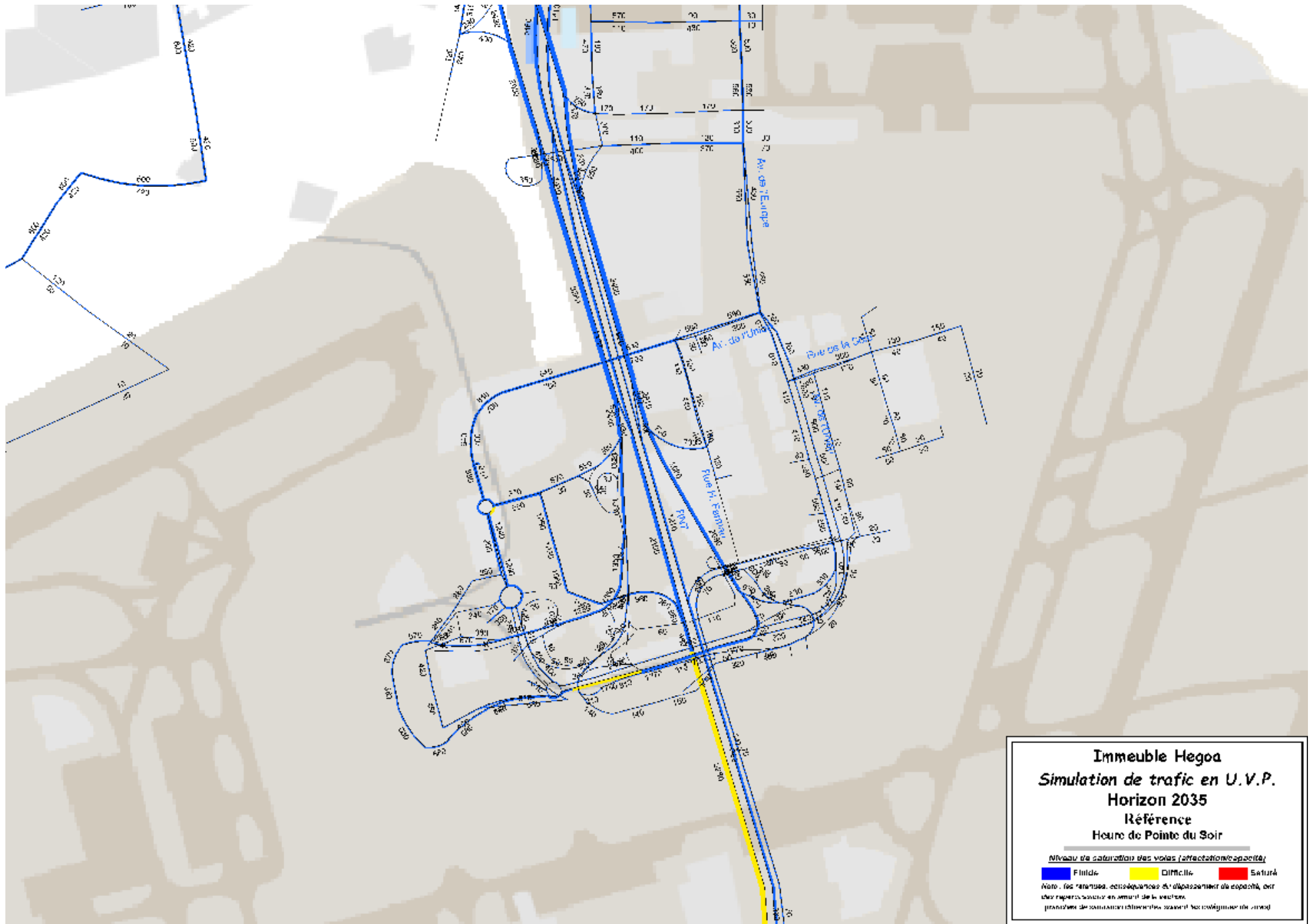
Les comparaisons de trafic sont semblables à celles observées pour l'horizon 2030. Elles sont même moins importantes du fait de la réduction de la part modale VP (au profit de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture).

La réalisation d'Hegoa ne remet pas en cause le fonctionnement des carrefours du secteur.











# CHARTRE CHANTIER VERTUEUX



## Document type

Auteur	Date	Version	Modification
xxxxxx	xx/xx/xxxxxx	V1	Version initiale



## TABLE DES MATIERES

Table des matières .....	2
PREAMBULE.....	4
1. ENGAGEMENT DES INTERVENANTS .....	4
2. PRESENTATION DE L'OPERATION .....	14
2.1. Généralités et contexte .....	14
2.2. Etudes de sensibilité du site .....	14
2.3. La démarche environnementale .....	16
3. SYNTHESE DES EXIGENCES ET DES JUSTIFICATIFS .....	20
4. MANAGEMENT DE CHANTIER .....	25
4.1. Rôles et responsabilités .....	25
4.2. Organisation générale du chantier .....	28
4.3. Communication .....	30
4.4. Hygiène et sécurité sur chantier .....	35
5. GESTION DES DECHETS DE CHANTIER .....	37
5.1. Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED).....	37
5.2. Démolition/Déconstruction préalable.....	37
5.3. Identification et quantification des déchets de chantier .....	38
5.4. Hiérarchisation des enjeux de la gestion des déchets .....	39
5.5. Economie circulaire .....	39
5.6. Réduction des déchets à la source .....	40
5.7. Filières de valorisation et d'élimination .....	41
5.8. Traçabilité des déchets.....	42
5.9. Organisation sur le chantier .....	42
6. GESTION DES NUISANCES.....	45

6.1.	Nuisances sonores et vibratoires .....	45
6.2.	Nuisances visuelles et optimisation de la propreté .....	46
6.3.	Nuisances Lumineuses.....	47
6.4.	Nuisances Olfactives.....	48
6.5.	Pollutions de l'air : poussières.....	48
6.6.	Nuisances liées au trafic .....	49
7.	REDUCTIONS DES POLLUTIONS .....	51
7.1.	Prévention de la pollution de l'eau et des sols.....	51
7.2.	Gestion du ruissellement d'eau.....	52
7.3.	Préservation de la valeur écologique du site .....	52
7.4.	Prévention de la pollution de l'air durant le chantier .....	53
7.5.	Prévention de la pollution de l'air pour la phase exploitation.....	53
8.	MAITRISE DES CONSOMMATIONS DE RESSOURCES SUR CHANTIER .....	55
8.1.	Réduction des consommations d'énergie .....	55
8.2.	Réduction des consommations d'eau .....	56
8.3.	Réduction des émissions de CO <sub>2</sub> dues au transport.....	57
8.4.	Réutilisation sur site des terres excavées.....	57
	ANNEXES .....	59
	Annexe 1 Obligations réglementaires .....	60
	Annexe 2 Affiches de sensibilisation .....	63