



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

Avis en date du 30 janvier 2019 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet d'aménagement Chemin des Carrières situé à Orly (Val-de-Marne)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet d'aménagement « Chemin des Carrières », situé au nord-ouest de la ville d'Orly (94). Il est émis dans le cadre de la procédure de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Chemin des Carrières et du dossier de déclaration d'utilité publique. Le projet vise à implanter 770 logements (collectifs et individuels) ainsi que quelques commerces dans un secteur urbain hétérogène actuellement composé de bâtiments d'activités et de logistique et de pavillons résidentiels. Le projet est localisé à proximité de l'aéroport de Paris-Orly.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent la pollution des sols, l'ambiance sonore, la qualité de l'air, la gestion des déplacements ainsi que l'intégration paysagère.

L'étude aborde l'ensemble des thématiques environnementales. Les analyses nécessiteraient toutefois d'être approfondies pour caractériser plus précisément la sensibilité environnementale du site d'implantation ainsi que les effets induits par le projet.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- étayer l'analyse des effets des démolitions en présentant notamment les bâtiments concernés, les modalités de gestion des matériaux à évacuer et de réduction des émissions de poussières produites ;
- présenter une cartographie précise de l'état des sols sur l'ensemble du périmètre de la ZAC en approfondissant les premiers diagnostics menés ;
- mieux évaluer l'ambiance sonore du site au moyen d'une campagne de mesures acoustiques réalisée sur une durée plus longue ;
- compte tenu des sources de pollution existantes, analyser l'état de la qualité de l'air à l'appui d'une campagne de mesures ;
- exposer précisément le niveau de couverture du projet par les transports en commun en fonction de cartes isochrones ;
- développer les analyses d'insertion paysagère du projet ;
- analyser précisément les effets cumulés du chantier du projet avec ceux du projet de transport en commun en site propre Senia-Orly notamment en matière d'incidence sur le trafic routier.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

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

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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

Le projet d'aménagement du Chemin des Carrières à Orly est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39^{o1}).

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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

Le présent avis est rendu dans le cadre de la procédure de création de ZAC ainsi que dans le cadre du dossier de déclaration d'utilité publique². Il porte sur l'étude d'impact en date d'octobre 2018³.

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

1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² et les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m².

2 Le dossier (cf. p 17) indique que la présente étude d'impact sera insérée dans le dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) en expliquant que des expropriations sont envisagées dans le cadre du projet et qu'une procédure de DUP valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme sera nécessaire pour la mise œuvre du projet.

3 Sauf mention contraire, les numéros de page figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

2 Contexte et description du projet

Le projet d'aménagement du Chemin des Carrières est situé sur la commune d'Orly (environ 23 300 habitants en 2016), dans le département du Val-de-Marne à environ 10 kilomètres au sud de Paris (cf illustration 1). La commune fait partie du territoire de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre créé au 1^{er} janvier 2016 et regroupant 24 communes.



Illustration 1 : Localisation de la commune d'Orly

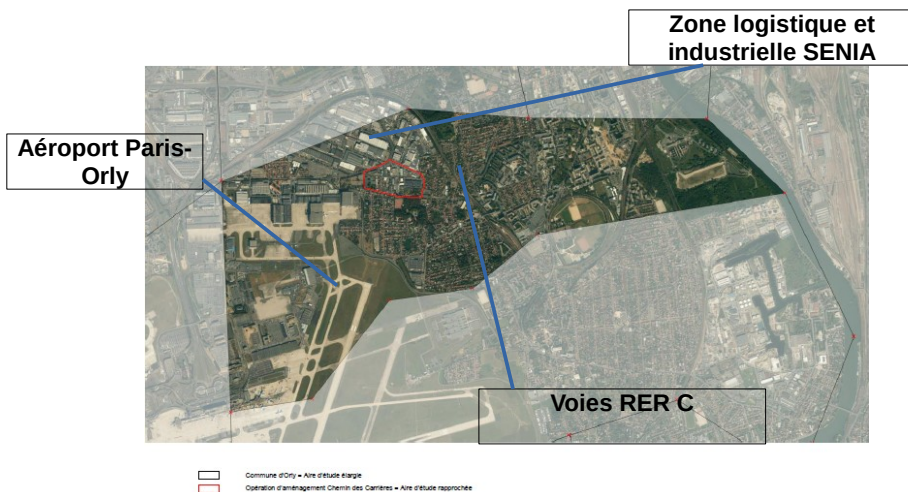


Illustration 2 : Localisation du projet au sein de la commune d'Orly - Source : Etude d'impact p 20 + annotations DRIEE-IF

Le projet, porté par l'établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPA ORSA), est situé (cf. illustration 2) à l'ouest de la ville entre la zone industrielle « Senia », l'aéroport Paris-Orly, le centre ancien et les voies ferroviaires du RER C.



Illustration 3 - Périmètre du projet - Source : Etude d'impact

Le site d'une superficie de 6,3 hectares est actuellement occupé (cf. illustration 3) par des locaux et entrepôts logistiques vétustes ainsi que par quelques pavillons résidentiels. Il présente un tissu hétérogène. Le dossier indique que des démolitions sont prévues sans toutefois expliquer clairement si tous les bâtiments du périmètre seront concernés.

La MRAe recommande de présenter l'ensemble des bâtiments qui seront démolis de préciser leur mode d'occupation actuel en expliquant le devenir des pavillons situés dans le périmètre de la ZAC.

De façon plus large, le site du projet est bordé :

- à l'ouest, par le cimetière d'Orly (cf illustration 3) ;
- à l'est, par la Voie nouvelle ;
- au nord, par les rues Bas Marin (RD153) et Maillard ;
- au sud, par l'avenue de la Victoire (RD264).

Le site est par ailleurs marqué par la proximité de l'aéroport Paris-Orly ainsi que par le parc Georges Méliès.

Le projet prévoit une programmation (cf. illustrations 4 et 5) principalement résidentielle avec la création de 770 logements dont 20 % de logements sociaux, soit 50 835 m² de surface de plancher. Des activités et commerces seront également installés avec respectivement 425 m² et 1 471 m² de surface de plancher. Les logements seront constitués d'habitats collectifs (de R+3 à R+5), d'habitats intermédiaires (de R+1 à R+2) et de maisons (à R+1).

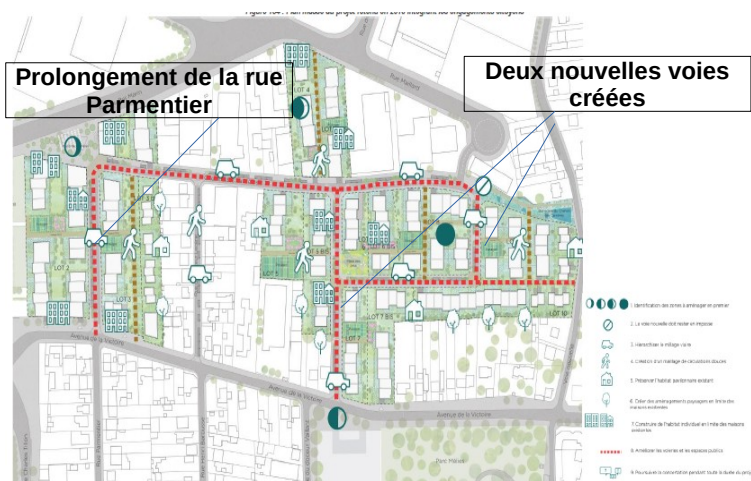


Illustration 4 : Plan masse du projet - Source : Etude d'impact p 178 + Annotations DRIEE-IF



Illustration 5 : Localisation des activités (en rose) et des commerces (en rouge) - Source : Etude d'impact p 179

Une reprise du réseau viaire (cf. illustration 4) est prévue par le projet avec un prolongement de la rue Parmentier permettant d'assurer une connexion avec la rue du chemin des Carrières. Seule cette nouvelle voie principale sera empruntée par les véhicules poids lourds. Par ailleurs, deux nouvelles voies seront créées sur la partie est du projet, de façon à assurer une liaison entre le sud (avenue de la Victoire) et le nord (rues Maillard et Bas Marin) via la rue du Docteur Lecène.

Le phasage opérationnel du projet est succinctement présenté. L'étude d'impact indique simplement que le projet sera réalisé en quatre phases (cf. illustration 7), avec une première phase débutant en 2022 et une quatrième et dernière phase commençant après 2025.

La MRAe recommande d'une part, de préciser la durée estimée de chacune des phases en indiquant explicitement les dates de fin de chantier et d'autre part d'indiquer le calendrier opérationnel de réaménagement des voiries.

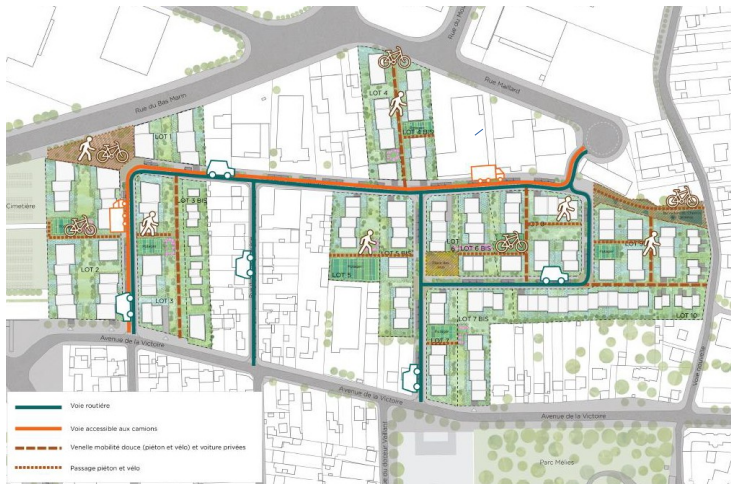


Illustration 6 : Plan de circulation viaire et de parcours doux - Source : Etude d'impact p188



Illustration 7 : Phasage du projet - Source : étude d'impact p 192

Le projet fait partie du périmètre de l'opération d'intérêt national Orly Rungis Seine Amont et s'inscrit plus précisément au sein du pôle Orly-Rungis qui est en pleine mutation (cf. illustrations 8 et 9). Ce pôle va par ailleurs accueillir le transport en commun en site propre (TSCP) Sénia-Orly qui desservira directement la ZAC Chemin des Carrières au niveau de la rue Bas Marin et dont la mise en service est prévue, selon l'étude d'impact, en 2022.

Le projet participe ainsi de la volonté de prolonger l'urbanisation depuis le centre-ville d'Orly jusqu'à la gare du Pont de Rungis (RER C) et à la future gare du Grand Paris Express (ligne 14 sud). En ce sens, le site est localisé à proximité des futures ZAC Courson Alouettes et 15 Arpents destinées à accueillir des programmations mixtes (résidences, équipements et commerces).

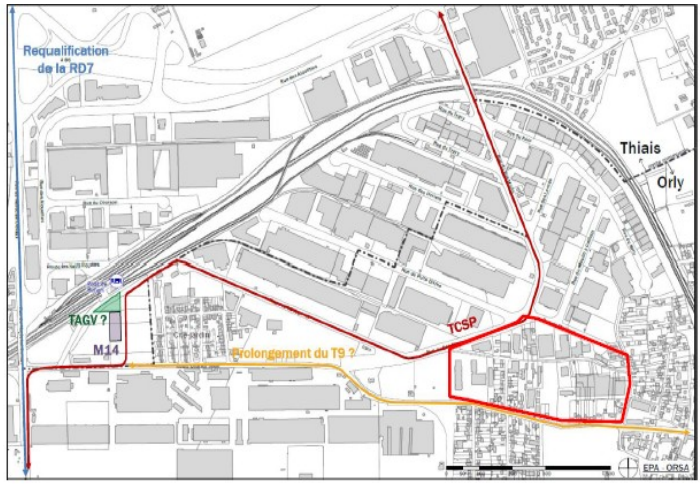


Illustration 8 : Présentation des futurs projets de transports sur le secteur d'étude - Source : Etude d'impact p 146

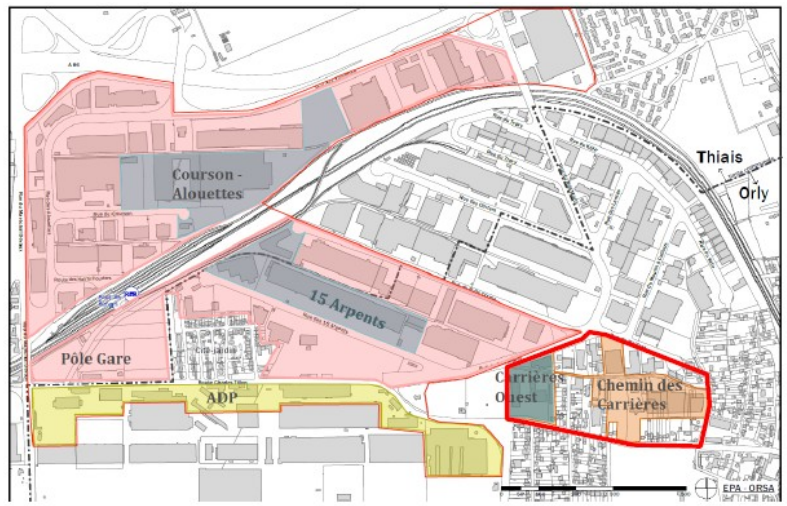


Illustration 9 : Présentation des projets urbains avoisinants - Source : Etude d'impact p 146

3 L'analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux

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

- la pollution des sols ;
- l'ambiance sonore ;
- la qualité de l'air ;
- les déplacements ;
- l'intégration paysagère du projet.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales concernant le site. Les analyses menées nécessitent toutefois d'être approfondies ou complétées pour permettre de caractériser plus précisément les enjeux environnementaux.

3.1 Pollution des sols

Se référant aux bases de données BASOL (inventaire historique des sites et sols pollués⁴) et BASIAS⁵ (inventaire historique des activités de service et industrielles), l'étude d'impact indique que trois sites BASIAS⁶ potentiellement pollués sont recensés au droit du projet. Deux diagnostics de sols ont été réalisés sur deux parcelles correspondant à un ancien site d'Air France (station de distribution de carburant et d'un transformateur) et au site Elipson (dépôt de liquide inflammable). L'étude d'impact présente succinctement, sans donnée quantitative, les résultats des investigations menées. Les premiers éléments du diagnostic des sols du site d'Air France mettent en évidence la présence de remblais de qualité médiocre avec des traces d'hydrocarbures et de PCB (polychlorobiphényle). En revanche, il n'est pas mis en évidence de pollution pour le site d'Elipson.

La MRAe relève que la méthodologie d'échantillonnage employée est insuffisante, au plan quantitatif, pour le site Ellipson (seulement deux sondages pour 1 000 m²) et que les diagnostics ne permettent pas d'analyser l'état des eaux souterraines.

La MRAe souligne que la prise en compte de la qualité des sols constitue un enjeu fort du projet eu égard au passé industriel et d'activités du site ainsi qu'au changement de destination d'usage du site qui prévoit l'installation de logements et d'espaces verts (notamment des jardins potagers et des haies comestibles). Le site est également bordé par de nombreuses activités de services et industrielles susceptibles d'avoir engendré des pollutions des sols et des eaux ayant pu contaminer le site d'étude.

Compte tenu de ces éléments, l'analyse de l'état des sols du site est actuellement insuffisante pour caractériser leur qualité. Des compléments sont donc attendus aux stades ultérieurs d'autorisation du projet.

4 BASOL : base de données nationale qui, sous l'égide du ministère chargé de l'Environnement, récolte et conserve la mémoire de plusieurs milliers (3 900 sites en 2007) de « sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif ».

5 BASIAS : Base de données recensant des sites industriels et des activités de service abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution. C'est un outil au service de la stratégie nationale en matière de gestion et de réhabilitation de sites pollués.

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

La MRAe recommande d'approfondir et compléter les diagnostics afin de présenter, pour le dossier de réalisation de la ZAC , une cartographie précise de l'état des sols et des eaux souterraines sur l'ensemble du périmètre du projet, en vue de pouvoir apprécier les partis pris d'aménagement (localisation des espaces verts notamment).

3.2 Ambiance sonore

La ville d'Orly est impactée par les nuisances sonores dues aux transports terrestres mais également par le transport aérien de l'Aéroport Paris Orly, situé à proximité du secteur d'étude.

L'étude d'impact identifie clairement les principales infrastructures bruyantes affectant le site. Il s'agit des voies du RER C, de la RD 136 ainsi que l'avenue de la Victoire classées respectivement en catégorie 2, 3 et 4 au titre de la réglementation vis-à-vis du bruit. S'agissant de la proximité de l'aéroport, l'étude indique que le site n'est pas couvert par le plan de gêne sonore (PGS) qui délimite les zones pour lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation. Toutefois, il est rapidement rappelé que le site est entièrement inclus en zone C du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport d'Orly, à savoir des zones où les constructions individuelles non groupées dans un secteur déjà urbanisé sont autorisées ainsi que les opérations de renouvellement urbain si elles n'augmentent pas fortement la capacité d'accueil.

Une campagne de mesures acoustique a été réalisée sur une durée de 24 heures en mai 2018 au moyen de quatre points de mesures. Les modélisations obtenues indiquent deux environnements sonores distincts : un environnement acoustique bruyant à proximité des voiries routières RD153, RD136 et RD264 et un environnement acoustique beaucoup plus modéré voire calme à l'intérieur du périmètre du projet.

La MRAe relève que les résultats de mesure acoustique apparaissent comme relativement bas compte tenu de la localisation du projet et que les données ne corroborent pas les niveaux sonores mesurés par Bruitparif. En tout état de cause, le temps de mesure appliqué pour la campagne de mesures n'apparaît pas suffisant.

La MRAe recommande :

- **de réaliser une campagne de mesures sur une durée plus longue⁷ ;**
- **d'apporter des éléments d'informations sur la position du site par rapport au trafic aérien (situation par rapport aux pistes, fréquence des vols, hauteur de survol,...) en s'appuyant notamment sur la campagne Survol⁸ consacrée aux nuisances sonores dues à la plateforme aéroportuaire d'Orly.**

Par ailleurs, le site est inscrit dans une zone logistique et industrielle, dont les activités sont susceptibles de générer de façon continue ou spontanée des nuisances sonores. A ce titre, la MRAe indique que des plaintes pour nuisances sonores ont été déposées à plusieurs reprises par les riverains de la rue Maillard à l'encontre d'activités logistiques.

La MRAe recommande de cartographier dans l'étude d'impact les activités bruyantes.

7 Dans sa contribution du 27 décembre 2018, l'Agence régionale de santé préconise une campagne de mesures sur une durée minimum de sept jours.

8 www.survol.bruitparif.fr

3.3 Qualité de l'air

L'étude d'impact présente l'état de la qualité de l'air en se référant aux données issues de la station de mesures d'Airparif située à Orly ainsi qu'aux données provenant de la campagne Survol⁹. Il est expliqué que l'impact de la plateforme aéroportuaire sur la qualité de l'air est local et que les niveaux les plus élevés de polluants (dioxyde d'azote (NO₂) de particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5})) sont localisés le long des axes routiers.

L'étude d'impact considère que la qualité de l'air sur le site d'étude représente un enjeu faible alors qu'il est mentionné (cf. p135) « *que les concentrations de NO₂ et de particules PM₁₀ relevées sur le domaine d'étude restent problématiques, avec des dépassements importants de certaines valeurs limites.* »

Par ailleurs, l'analyse de l'état initial n'apporte pas d'éléments d'information sur de possibles rejets d'émissions polluantes pouvant provenir des zones d'activités avoisinants le site du projet.

La MRAe rappelle que selon le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) d'Ile-de-France, la ville d'Orly est située en zone sensible au titre de la qualité de l'air et recommande de considérer cet enjeu comme étant potentiellement fort pour le projet et de procéder à une campagne de mesures in situ.

3.4 Déplacements

Le site du projet est principalement desservi par la RD153 (rue Bas Marin), par la RD 136 (avenue de la Victoire) ainsi que par la RD264 (avenue de la Victoire). Il est par ailleurs localisé à proximité (environ 2 km) des autoroutes A86 et A106.

Une étude de circulation au moyen de comptages automatiques et d'une enquête origine destination a été menée en 2015 et actualisée en 2018. Il en ressort que le site constitue très majoritairement une zone de transit en direction du marché de Rungis. Le trafic est en ce sens plus important le matin que le soir.

S'agissant des volumes de flux, les résultats font état d'un trafic moyen journalier important (environ 18 000 véhicules sur la RD136 et 13 700 sur la RD153) à l'origine de zones de saturation. Le dossier explique que le carrefour Air France Industrie/Charles Tillon qui permet la jonction entre la RD153 et la RD136 a été réaménagé suite à la première étude de 2015, permettant de réduire les remontées de files. Celles-ci, à un moindre niveau, demeurent toutefois toujours persistantes. L'étude d'impact explique en ce sens que le trafic s'est densifié sur la zone d'étude entre 2015 et 2018.

Compte tenu des niveaux de circulations aux heures de pointe, l'étude d'impact souligne la persistance d'un itinéraire de shunt (c'est-à-dire de contournement)¹⁰ au niveau de la rue du Docteur Lecène.

En matière de transport en commun et de déplacements doux (voies piétonnes et pistes cyclables), l'étude d'impact se limite à une présentation superficielle des réseaux ne permettant pas, en l'état, d'appréhender précisément les capacités de desserte actuelles et à venir du site. Il est indiqué que le site est desservi par trois lignes de bus (183, 396 et Noctilien 31) et qu'il se

9 Survol.airparif est un observatoire qui met à disposition des riverains de Paris-Charles de Gaulle, Le Bourget et Paris-Orly une information quotidienne sur les niveaux de pollution atmosphérique auxquels ils sont exposés. <http://survol.airparif.fr/index.php>

10 Un shunt constitue dans le domaine routier un itinéraire de contournement ayant généralement pour effet l'emprunt d'une voie initialement non destinée à cet usage.

situé dans sa partie sud-est à 850 mètres de la gare Orly Ville du RER C. Le dossier explique par ailleurs (dans la partie « Autres projets » p 147) que le site sera desservi directement (via la rue Bas Marin) par la ligne TCSP Senia Orly qui rejoindra directement la gare Pont de Rungis où sera accueillie la future gare TGV ainsi que le prolongement de la ligne 14. Le dossier fait également état du possible prolongement de la ligne 9 du tramway.

La MRAe recommande :

- ***d'étayer l'analyse de la capacité actuelle et à venir de desserte du site au moyen de cartes isochrones permettant ainsi d'appréhender distinctement les temps de déplacements pour se rendre aux stations et gares concernées depuis les différents secteurs du site d'implantation ;***
- ***d'élargir le périmètre d'analyse des liaisons douces de façon à apprécier l'état des continuités et discontinuités entre le site et les principaux pôles de centralité (équipements publics, centres commerciaux,...).***

3.5 Contexte paysager

Le site du projet n'est pas concerné par un périmètre de protection du paysage ou des monuments historiques. L'analyse du contexte paysager du secteur est néanmoins insuffisamment développée pour permettre de dégager les enjeux d'insertion du projet et d'identifier distinctement les sensibilités du site.

L'étude d'impact se limite à exposer une douzaine de photographies en indiquant le fait que le site se situe à l'articulation de plusieurs secteurs contrastés que sont la zone logistique SENIA au nord, le quartier du vieil Orly au sud-est et la plate-forme aéroportuaire Paris-Orly au sud-ouest. L'identité du site est brièvement commentée, en expliquant qu'elle repose sur un mélange d'entrepôts logistiques et de bâtiments pavillonnaires.

La MRAe recommande d'étayer l'analyse paysagère du secteur d'étude :

- ***en présentant les différentes unités paysagères qui composent le site d'implantation et ses alentours immédiats (Cimetière, Parc Georges Méliès, ...) et en expliquant les enjeux de transition ou de continuité paysagère soulevés ;***
- ***en précisant la qualité de l'ensemble des bâtiments destinés à être démolis ;***
- ***en exposant les niveaux de visibilité du site depuis des perceptions proches et lointaines, en fonction des conditions topographiques.***

4 Justification du projet retenu

L'étude d'impact explique que le projet s'inscrit dans une cohérence d'ensemble destinée à reconstituer la continuité urbaine depuis le vieux centre d'Orly vers les nouvelles infrastructures terrestres prévues, et notamment vers la gare de pont Rungis qui accueillera le prolongement de la ligne 14 du métro et qui sera directement desservie par la ligne TCSP Sénia-Orly.

Le présent projet s'implante dans un tissu urbain marqué par la proximité immédiate de pavillons résidentiels. En ce sens, le dossier met en avant le fait que le projet a été élaboré depuis 2013 selon une concertation participative (au moyen d'ateliers) permettant d'identifier les besoins et attentes des riverains. Les quatre scénarios d'aménagement qui ont ainsi évolué jusqu'au présent

projet sont correctement présentés.

La justification des choix d'aménagement est principalement motivée au regard des attentes exprimées par les habitants du secteur d'étude. La MRAe indique qu'il serait nécessaire également de justifier ces choix en fonction des avantages et inconvénients environnementaux que cela génère.

En particulier, le site du projet représente une sensibilité forte en matière d'ambiance sonore du fait de la proximité de la plate-forme aéroportuaire Paris-Orly. A ce titre, la MRAe souligne que le projet est localisé en zone C au titre du plan d'exposition au bruit (PEB)¹¹. En l'état, l'étude d'impact ne permet pas de démontrer (cf. infra) que le projet n'exposera pas un nombre important de nouvelles populations à des nuisances sonores.

La MRAe recommande de démontrer que le projet n'exposera pas une nouvelle population significative à des nuisances sonores.

5 Les impacts du projet et les mesures proposées par le maître d'ouvrage

5.1 Pollution des sols et gestion des déblais

En l'état, l'étude d'impact ne permet pas de caractériser la qualité actuelle des sols (cf. supra). Le pétitionnaire s'est toutefois engagé à analyser l'état des terres sur l'ensemble du périmètre opérationnel afin de déterminer si une pollution est avérée et définir, le cas échéant, un plan de gestion adapté.

La MRAe souligne que la réutilisation de terres excavées sur le site ou hors site, devra être conditionnée par des tests écartant tout risque de pollution des milieux récepteurs.

5.2 Déplacements

L'étude d'impact présente une estimation du trafic induit par les différents lots qui composeront la ZAC. Au total, il est indiqué que le projet engendrera à l'horizon 2025 un flux supplémentaire journalier de 849 véhicules en émission et réception soit un peu moins de 10 % par rapport à la situation actuelle. La MRAe indique qu'il serait nécessaire de présenter les hypothèses de part modale envisagées, de rapporter l'estimation au regard du nombre d'habitants attendus et d'indiquer si cette estimation intègre ou non le projet de TSCP Sénia-Orly.

Afin de supprimer l'itinéraire de shunt (cf explication § 3.4 ci-dessus) actuellement observé rue du Docteur Lecène, le projet prévoit une modification du plan de circulation avec une mise en sens unique de la rue. Cela aura pour effet de déplacer la circulation vers le sud de la rue Tillon avec une augmentation du trafic au niveau du carrefour rue Charles Tillon/avenue de la Victoire. Le projet préconise, en ce sens, une réadaptation de ce carrefour à feux. De façon plus large, l'étude présente une estimation des conditions de circulation sur le secteur d'étude à l'horizon 2025 selon deux scénarios, sans et avec projet de TCSP (cf. p 218 à 221). Selon le premier scénario, l'insertion du trafic supplémentaire de la ZAC amplifiera les remontées de file au niveau du carrefour Air France Industrie/Charles Tillon à l'origine des difficultés actuelles du secteur. Dans le cadre du second scénario, l'étude se base sur l'hypothèse que le passage d'une circulation de 2x2 voies à

¹¹ « Dans les zones A de bruit très fort (Lden supérieur ou égal à 70) et B de bruit fort (supérieur à une valeur choisie entre 62 et 65), les constructions ne sont autorisées que si elles sont liées à l'activité aéronautique. Dans la zone C (Lden supérieur à une valeur choisie entre 55 et 57), les constructions individuelles non groupées dans un secteur déjà urbanisé sont autorisées. Les opérations de renouvellement urbain le sont aussi si elles n'augmentent pas fortement la capacité d'accueil. Dans la zone D de bruit plus faible, (Lden supérieur à 50), toutes les constructions sont autorisées mais elles sont soumises à des obligations d'isolation acoustique. » source : www.bruitparif.fr

2x1 voie induit par la mise en service du TSCP générera un report modal d'environ 10 % ainsi que la recherche de nouveaux itinéraires. L'étude conclut au fait que la dégradation des conditions de circulation sera modérée. La MRAe relève que les nouveaux itinéraires pouvant potentiellement être empruntés ne sont pas renseignés, ni, donc les effets induits du projet sur les riverains de ces itinéraires (pollution de l'air, nuisances sonores).

La MRAe recommande d'étudier si des itinéraires de contournement sont susceptibles d'émerger sur d'autres secteurs avoisinants, et de qualifier les incidences potentielles sur l'environnement et la santé des déplacements sur ces itinéraires.

Le projet prévoit la mise en place de voies de circulation douces au moyen d'un maillage de venelles et pistes cyclables (cf. p 187 et 188). Il est indiqué que les itinéraires seront aménagés de façon à être continus, paysagers et séparés de la circulation routière. Ils permettront également de desservir les espaces publics du site.

La MRAe recommande :

- ***d'exposer comment la mise en place de ces liaisons douces s'intégrera avec le réseau de continuités douces des secteurs environnants et la façon dont elles permettront de favoriser l'usage des transports en commun au regard des distances et temps de déplacements ;***
- ***de mentionner les ambitions portées en matière de stationnement privé à destination des vélos.***

5.3 Ambiance sonore

L'étude d'impact présente des cartographies (cf. p 225 et suivantes) des futurs environnements sonores du site ainsi que des valeurs d'isolement acoustique qui devront être appliquées. Les façades des bâtiments implantées le long de la rue Bas Marin et de l'avenue de la Victoire seront fortement impactées par les nuisances sonores du trafic routier avec des niveaux de 60 à 70 dB(A) en période diurne et à 50 dB(A) en période nocturne. La présence d'immeubles collectifs au nord-est et à l'ouest créera un effet d'écran pour les habitats situés à l'est. En ce sens, les modélisations font état d'une ambiance sonore modérée pour les autres zones de la ZAC.

La MRAe souligne que les modélisations sont basées sur l'étude de circulation qui a été réalisée et visent à appréhender les nuisances sonores issues du trafic routier. A priori, elles ne prennent pas en considération les nuisances issues d'autres sources et notamment celles issues du trafic aérien.

La MRAe recommande :

- ***de modéliser l'ambiance sonore future du site à l'appui des résultats de la campagne de mesures in situ préconisée (cf. supra).***

5.4 Qualité de l'air et climat

L'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air est sommairement effectuée. L'étude indique que l'impact sera nul à l'échelle locale dans la mesure où la mise en place de voies de circulation douces, la limitation de vitesse sur les voies aménagées, l'exploitation d'énergies renouvelables ainsi que le respect de bonnes isolations pour les bâtiments permettra de compenser l'apport de populations et la présence de nouveaux véhicules.

La MRAe considère que si ces orientations sont favorables à une amélioration de la qualité de l'air, il n'est pas possible en l'état des développements exposés d'affirmer que le projet permettra de compenser les émissions produites par le projet notamment s'agissant de celles issues du flux de trafic généré (environ 850 véhicules par jour, cf supra). En effet, si l'étude présente une revue¹² des possibilités d'utilisation des énergies renouvelables (EnR), les analyses ne sont pour le moment pas conclusives (cf. p 145). Le dossier indique d'ailleurs qu'une nouvelle étude EnR spécifique devait être menée pour la fin de l'année 2018. Le dossier manque également d'information sur la nature et la densité des végétaux qui seront implantées pour apprécier pleinement leur effet sur une amélioration de la qualité de l'air¹³.

Le projet prévoit, selon les plans exposés, l'implantation de populations à l'alignement de la rue du Bas Marin et de la Victoire qui sont concernées par un important trafic routier. L'étude d'impact n'apporte pas d'éléments d'informations sur les mesures destinées à éviter ou réduire l'exposition aux émissions polluantes provenant du trafic.

La MRAe recommande :

- ***d'approfondir les analyses relatives au niveau d'exposition aux émissions polluantes des futurs habitants qui seront implantés le long de la rue Bas Marin et de l'avenue de la Victoire ;***
- ***d'intégrer les principales conclusions de l'étude spécifique énergies renouvelables .***

S'agissant des effets sur le climat local, l'étude d'impact rappelle que la ville d'Orly est concernée par le phénomène d'îlot de chaleur. L'étude expose, à l'appui des travaux de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, les principaux facteurs de survenance. Le projet prévoit des orientations de nature à lutter contre ce phénomène notamment au travers de la trame verte et bleue prévue sur le site, qui permettra notamment d'humidifier le site au travers d'une gestion des eaux pluviales à la parcelle (cf. p 163). Le projet vise également par son agencement une bonne circulation de l'air.

Il serait souhaitable de s'interroger sur la constitution de longs fronts urbains (tel que cela apparaît selon les plans masses) dans l'optique de lutte contre les phénomènes d'îlots de chaleur.

5.5 Paysage et cadre de vie

L'étude d'impact indique que le projet aura un impact positif sur le paysage dans la mesure où il permettra de réhabiliter des espaces aujourd'hui dégradés et peu qualitatifs. Les principes d'aménagements paysagers de la ZAC sont rapidement exposés (cf. p 181 à 185) avec notamment l'implantation de potagers, haies à fruits comestibles et vergers potagers. Le projet prévoit également au sein du site une place publique, une aire de jeux ainsi qu'un jardin belvédère.

Le dossier explique que les choix d'implantation des bâtiments, dont les hauteurs varient de R+1 à R+5, ont été guidés par le souci de préserver les vues et intimité des pavillons présents sur le site. En ce sens, des maisons individuelles et logements intermédiaires (R+2) seront préférentiellement installées à proximité des pavillons existants.

La MRAe relève que le projet prévoit, selon les plans masse exposés, de longs fronts bâtis et qu'il serait utile d'analyser la possibilité de percées visuelles de façon à offrir plus de transparence et de perspective sur le site.

¹² Les données sont issues d'une étude menée en 2011 sur le potentiel énergétique du secteur de l'OIN ORSA.

¹³ La MRAe souligne l'attention qui devra être portée pour éviter l'implantation d'essences allergènes (cf. en ce sens le guide d'information sur la végétation en ville du Réseau national de surveillance aérobiologique).

En l'état des documents exposés, il apparaît difficile de pleinement appréhender les conditions d'intégration paysagère du projet. La MRAe recommande :

- **de présenter, à l'appui de documents graphiques et coupes, chaque type de séquence de construction envisagé de façon à apprécier les partis architecturaux, le traitement des sols, la qualité des stationnements, les passages entre les îlots ainsi que les types de clôtures ;**
- **d'étayer la présentation des espaces publics et de justifier leur suffisance par rapport au nombre d'habitants attendus notamment s'agissant des aires de jeux pour enfants ;**
- **d'analyser et exposer les niveaux de visibilité des futurs bâtiments depuis les espaces publics alentours notamment depuis le cimetière et le parc Georges Méliés ;**
- **d'exposer le traitement paysager des lisières du quartier de façon à appréhender les ambiances de transition avec les secteurs environnants et notamment avec les sites d'activités restant sur le site.**

5.6 Chantier

L'étude d'impact expose les principaux effets susceptibles d'être générés pendant les phases de travaux ainsi que des mesures à caractère général destinées à éviter ou réduire les impacts. Le porteur de projet s'engage notamment à informer et accompagner les riverains (en particulier ceux de la rue du Docteur Lecène qui seront les plus exposés aux nuisances sonores).

Le projet prévoit la démolition de bâtiments présents actuellement sur le site. La MRAe indique que, selon le diagnostic réalisé dans le cadre de l'élaboration du contrat local de santé (CLS) d'Orly, 10 % des logements de la ville ont été créés avant 1949 et qu'ils sont situés dans le quartier Carrière Sentier correspondant au projet. Concernant les autres bâtiments et entrepôts, il est probable qu'ils aient été construits entre 1970 et 2000.

La MRAe recommande :

- **de réaliser un diagnostic plomb et amiante des bâtiments à démolir et de présenter les mesures destinées à limiter l'envol des poussières ;**
- **d'indiquer les volumes de matériaux à évacuer ainsi que les volumes de rotation de poids-lourds attendus avec une présentation des itinéraires empruntés.**

5.7 Effets cumulés

Le secteur d'étude va connaître une profonde mutation du fait de l'arrivée de nouvelles infrastructures terrestres (ligne TSCP Sénia-Orly, ligne 9 du tramway et prolongement de la ligne 14 au niveau de la gare Pont de Rungis) et de la réalisation des projets urbains Courson Alouettes et 15 Arpents.

Le dossier indique qu'aucune étude d'impact n'a été déposée à ce jour pour les deux projets d'aménagement et qu'une seule et même étude sera réalisée. Ces derniers étant distants de plusieurs centaines de mètres du présent projet de ZAC Carrière des Chemins, le pétitionnaire considère que les impacts seront limités. La MRAe considère que, malgré l'arrivée des infrastructures, la gestion du trafic routier représente un enjeu fort à l'échelle du secteur et que l'étude d'impact Courson Alouettes et 15 Arpents devra permettre d'exposer une cartographie du futur

trafic estimé.

La MRAe recommande :

- **d'expliquer distinctement la concomitance des calendriers de chantier du projet de TCSP avec le présent projet de ZAC et d'analyser les effets cumulés en matière de trafic routier et de nuisances associées (bruit, émissions polluantes) ;**
- **d'exposer à l'appui de photomontages l'intégration paysagère des deux projets.**

6 L'analyse du résumé non technique

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

Le résumé non technique du projet ZAC Chemin des Carrières est présenté en début de l'étude d'impact (p 23 à 52). Il reprend les informations apportées par l'étude d'impact. Toutefois, la partie relative à l'état initial, présentée sous forme de tableau, mériterait d'être plus développée notamment en ce qui concerne les principaux enjeux environnementaux du site. En ce sens, le résumé nécessiterait d'être complété d'éléments d'informations supplémentaires ainsi que de cartographies et schémas adaptés permettant d'illustrer les commentaires et niveaux d'enjeu.

La MRAe recommande de compléter le résumé non technique en explicitant davantage les principaux enjeux environnementaux tels que la pollution des sols, l'ambiance sonore, la qualité de l'air, la gestion des déplacements ainsi que l'intégration paysagère et, le cas échéant, d'intégrer les modifications qui seraient apportées à l'étude d'impact pour tenir compte des observations formulées dans le présent avis.

7 Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier de consultation du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

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

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
son président délégué,



Jean-Paul Le Divenah