Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le dossier de création de la ZAC « Seine Gare Vitry » à Vitry-sur-Seine (94)

n°Ae: 2012-10

Avis délibéré n°Ae 2012-10/ n° CGEDD 008215-01 adopté lors de la séance du 9 mai 2012
Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale[1] *du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 9 mai 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de création de la ZAC « Seine Gare Vitry » à Vitry sur seine (94).*

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber le Gall, Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Letourneux, Schmit.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Guth, Vestur, MM. Barthod, Lagauterie, Ullmann, Vernier.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Val-de-Marne le 20 janvier 2012, le dossier ayant été reçu complet le 21 février 2012.

Le projet étant établi par un établissement public sous tutelle du ministre chargé de l'environnement, cette saisine est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 de ce même décret, l'avis doit être fourni sous trois mois.

L'Ae a consulté le préfet du Val-de-Marne, le ministère du travail, de l'emploi et de la santé ainsi que la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie par courriers en date du 24 février 2012.

Sur le rapport de Monsieur François Vauglin et de Madame Véronique Wormser dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 Désignée ci-après par Ae.

Résumé de l'avis

L'établissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont présente un projet de création de ZAC à Vitry-sur-Seine (Val de Marne). Cette ZAC « Seine Gare Vitry » s'inscrit dans le programme d'aménagement du quartier des Ardoines. C'est un projet de renouvellement d'une zone industrielle, située en bord de Seine, accueillant 2000 emplois, en une zone mixte d'activités et d'habitats qui permettra à terme, sur 42ha et 613 000 m2 de SHON[2], de créer 5470 emplois et 4350 logements.

Les enjeux majeurs du projet sont la maîtrise du risque d'inondation, puis celle de la pollution des eaux souterraines, la dépollution des sols et le développement de conditions favorables à la densification et à la diversification de l'emploi.

Les impacts majeurs du projet sur l'environnement résident en phase travaux dans l'action de dépollution des sols et dans la manipulation de ces sols « dépollués », et à long terme dans l'augmentation de la vulnérabilité du site aux crises qui pourraient avoir lieu : inondation et risques technologiques en particulier.

Les recommandations de l'Ae portent essentiellement sur :

- l'évolution de l'aléa[3] inondation et son traitement, non présentés ;
- les conséquences de l'augmentation de la vulnérabilité du site face aux inondations et aux accidents technologiques, et à leurs effets cumulés éventuels ;
- les actions de dépollution des sols, dont la mise en oeuvre n'est pas clairement présentée ;
- l'impact de l'augmentation du trafic du RER C, incomplètement pris en compte en matière de bruit
- les prévisions de circulation et de bruit au regard des principes d'aménagement retenus.

et dans un autre domaine sur :

- les phases du projet, partiellement décrites et schématisées ;
- les variantes au projet, absentes ;
- la création d'une plateforme fluviale, minimaliste.

L'Ae a par ailleurs émis d'autres recommandations présentées dans l'avis détaillé.

2 - le dossier a été déposé avant le 1er mars, date à laquelle la notion de SHON, surface hors d'œuvre nette, s'est effacée au profit de la Surface de plancher.

3 - aléa: événement susceptible de se produire et dont on s'efforce d'évaluer la probabilité et l'intensité.
- vulnérabilité: ensemble des dommages prévisibles pour un aléa donné, en fonction de l'occupation des sols. Ces dommages correspondent aux dégâts causés aux bâtiments ou aux infrastructures, aux conséquences économiques et, éventuellement, aux préjudices causés aux personnes.
Le risque est le produit d'un aléa et d'une vulnérabilité.

Avis détaillé relatif à l'étude d'impact

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Contexte

Le projet de création de la ZAC « Seine Gare Vitry » est présenté par l'établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine amont (EPA ORSA). Il s'inscrit dans le projet d'aménagement du quartier des Ardoines, à Vitry-sur-Seine (94), lui-même part de l'Opération d'intérêt national Orly Rungis-Seine Amont.

Le quartier des Ardoines est entièrement urbanisé. Il couvre 300 ha d'un seul tenant en façade est de Vitry-sur-Seine, à 3 km de Paris, le long de la Seine, à proximité immédiate de l'A86 au sud, et des quartiers d'habitation au nord et à l'ouest dont il est tenu en partie éloigné par la voie ferrée. Ce quartier accueille historiquement et actuellement essentiellement des activités industrielles et de commerce : centrale EDF de production thermique, centre de production et de recherche de Sanofi Aventis, dépôt d'hydrocarbures Delek (anciennement BP), RFF et SNCF notamment, et de très nombreuses PME-PMI (environ 400). On y compte aujourd'hui 9000 emplois, soit 30 emplois à l'hectare.

Des tènements RFF et SNCF, inutilisés, sont destinés à la vente. La fermeture du centre de production thermique d'EDF est programmée pour 2015.

Ce quartier est aujourd'hui l'objet d'un grand projet d'aménagement qui se décline en la création de deux ZAC, une au nord, « Seine Gare Vitry » et une au sud du quartier, « Gare des Ardoines ». La partie centrale du quartier, « quais de Vitry », sera ultérieurement l'objet de réaménagements. L'objectif est d'y accueillir à terme 45 000 emplois et 13 000 logements. L'ensemble doit contribuer à répondre à l'évolution de l'économie francilienne, la pénurie de logements de la métropole et la pression des prix fonciers.

Le quartier est directement concerné par le réseau de transport du « Grand Paris Express »: desservi actuellement par deux gares du RER C, dont l'amélioration du cadencement est annoncée pour 2016, un arrêt du futur métro automatique est prévu à la gare des Ardoines ainsi que le passage d'un nouveau transport en commun en site propre (T'Zen5 Bibliothèque François-Mitterrand – Choisy-le-Roi).

Le Conseil général du Val-de-Marne étudie la faisabilité d'un nouveau franchissement routier de la Seine à hauteur du quartier.

En raison de l'importance stratégique du site et de sa complexité (risques, pollutions, nuisances…), un document fixant les grandes orientations retenues pour le site, le « plan guide des Ardoines », a été élaboré par une équipe d'urbanistes.

Source EPA ORSA

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

L'objet de l'opération est le renouvellement d'une zone d'activités (PME et PMI essentiellement de secteurs productifs) de 42 ha en un quartier mixte d'activités économiques, d'habitat et d'équipements.

Les enjeux auxquels il répond tels que présentés par le maître d'ouvrage sont :

- le maintien et le renforcement du développement économique par une densification et diversification de l'emploi et l'accueil de nouvelles entreprises, dans le respect du tissu existant et adapté à l'environnement urbain : maintien d'activités, relocalisations sur site et hors site, accueil de nouvelles activités avec diversification (renforcement de filières stratégiques telles que les éco activités et la mécatronique[4], bureaux, commerces) ;
- la meilleure insertion de ce quartier dans les tissus urbains environnants et la métropole et l'amélioration de l'accès à la Seine : desserte en transports en commun, accès communaux, espaces publics et cheminements (dont 2,5 ha des 13 ha du parc communal prévu) ;
- la mutation de cette zone d'activité en un quartier habité, équipé et animé, avec des logements dont 40% de logements sociaux, des équipements publics et une offre commerciale.

La ZAC Seine Gare Vitry est située sur un périmètre bordé par la Seine à l'est, des zones d'habitation au nord, la voie ferrée (RER C et lignes d'Austerlitz) à l'ouest, une zone industrielle au sud. Elle est desservie à son angle nord-ouest par la gare du RER C de Vitry-sur-Seine.
Le programme global prévoit à terme la réalisation de 613 400 m² de surfaces hors œuvre nette[5], dont 16 400 m² existants et supposés maintenus) devant conduire à la création de 5470 emplois et au logement de 10 000 personnes :

- 326 100 m² correspondant à 4350 logements
- 119 000 m² d'activités productives (dont 90 000m2 de constructions neuves), 124 650 m² d'activités tertiaires, 14 550 m² d'activité commerciale
- 29100 m2 d'équipements (crèche, deux groupes scolaires de 27 classes, un collège de 750 élèves, un gymnase, …).

Le projet inclut la refonte complète du système de voirie et des réseaux.

Il affiche des objectifs en matière de développement durable via :

- la réduction des consommations énergétiques, le développement des énergies renouvelables[6];
- la limitation des consommations d'eau ;
- la collecte pneumatique des ordures ménagères ;
- des chantiers propres et à faible nuisance.

Le projet prévoit de conserver certaines des activités et certains des bâtiments industriels et d'autres non.
Deux phases de mise en oeuvre sont prévues, liées au calendrier d'acquisition des terrains nécessaires. Des premières acquisitions foncières ont été réalisées avec la ville de Vitry-sur-Seine et l'Etablissement Public foncier d'Ile de France (EPFIF).
La première phase concernera les terrains acquis par l'EPFIF et la « cour de débord[7] » acquise à la SNCF ; elle verra la réalisation de tous les équipements, des deux tiers des activités et des commerces, de la moitié des logements et de 60% des bureaux.

Les plans présentés n'indiquent pas quels sont les bâtiments qui seront conservés et quels sont les secteurs qui seront traités en phase 1 et ceux qui seront traités en phase 2 (cf. par exemple les cartes p 181 et 20 de l'EI, sans légende ni explication des zones grises).
En outre aucune notion de calendrier ni de durée n'est donnée dans le dossier dans les parties consacrées à la présentation du projet et du programme. Il est mentionné page 291 dans l'étude de faisabilité du potentiel de développement en énergies renouvelables, que la phase 1 court de 2012 à 2025, et la phase 2 de 2025 à 2040.

L'Ae recommande de présenter les secteurs et aménagements concernés par la phase 1 et par la phase 2, en les complétant de cartes clairement légendées, et d'apporter à ce stade du dossier, même à titre indicatif, des éléments de durée et de délais pour chacune de ces phases.

4 - domaine d'ingénierie combinant mécanique, électronique, automatique et informatique.
5 - unité en vigueur au moment du dépôt du dossier, remplacée depuis par la « surface de plancher »
6 - se traduisant dans les caractéristiques du bâti, des systèmes potentiels de chauffage du quartier (géothermie ou chaufferie collective bois et réseau de chaleur) et de refroidissement, la production d'eau chaude sanitaire par énergie solaire.
7 - nom du terrain SNCF sur lequel on trouve « la gare au théâtre », au sud de la gare de Vitry sur seine, en bordure des voies, en limite nord ouest de la ZAC.

Schéma d'aménagement de la ZAC (source Etude d'impact)

2 Procédures relatives au projet

S'agissant d'un projet de création de ZAC, il est soumis à étude d'impact[8].

Le schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) applicable à ce jour9 classe le site en « secteur de densification préférentielle », et le programme est compatible avec le projet de Grand Paris Express et avec le plan de déplacement urbain d'Île-de-France.

Un contrat de développement territorial (CDT) est en cours d'élaboration. Un accord cadre a été signé le 31 janvier 2012 entre l'Etat et les maires concernés.

L'Ae recommande de joindre au dossier l'accord-cadre, l'état du CDT et la cohérence de ces documents avec les aménagements prévus.

Le plan local d'urbanisme est en cours de révision (ouverte en avril 2011) pour permettre la réalisation de la ZAC. Un nouveau programme local de l'habitat (PLH) est en cours d'élaboration.

Une concertation avec la population sur les orientations du projet urbain s'est tenue entre avril et décembre 2011 (ou seulement en novembre 2011 selon le rapport de présentation).

Le plan de prévention des risques d'inondation a été révisé et approuvé le 12 novembre 2007. Le périmètre de la ZAC se trouve en majorité en zone urbaine dense d'aléas forts à très forts.

Les travaux, ouvrages et équipements à réaliser dans la ZAC feront l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau. L'étude d'impact précise que ce dossier sera réalisé ultérieurement.

Un PPRT autour du site de Delek (ex BP, dépôt pétrolier présent dans le périmètre des « quais de Vitry », au sud du site) est prescrit. Il devrait être approuvé dès que les conditions du départ, programmé, de ce dépôt, auront été arrêtées par le préfet. Il restera alors trois établissements classés SEVESO II[10] seuil bas dans le

8 - article R122-8 II 8° du code de l'environnement. Contrairement à ce qui est indiqué en page 11 de l'étude d'impact (qui sera nommée EI dans la suite de l'avis), le projet est soumis à étude d'impact quel que soit le montant global des aménagements prévus, montant d'ailleurs non cité dans le dossier.

9 - Le Conseil d'État ayant jugé le SDRIF de 2008 incompatible avec les dispositions de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le SDRIF de 1994 reste valide. La loi n°2011-665 du 15 juin 2011 introduit cependant une dérogation au code de l'urbanisme, applicable jusqu'au 31 décembre 2013, et permet aux collectivités et à l'État d'appliquer les dispositions du projet de SDRIF approuvé par la Région en 2008 compatibles avec la loi relative au Grand Paris.

10 - La directive dite Seveso ou directive 96/82/CE impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. La directive a été amendée en 2003 par la directive 2003/105/CE. Les entreprises sont classées « Seveso » en fonction des quantités et des types de produits dangereux qu'elles accueillent. Il existe ainsi deux seuils différents, classant les entreprises en « Seveso II seuil bas » ou en « Seveso II seuil haut ».

quartier des Ardoines).

3 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est très claire et bien illustrée. Elle bénéficie à l'évidence des nombreuses études qui ont déjà été conduites sur le territoire. Chaque partie est l'objet d'une synthèse bienvenue pour faciliter la lecture et comprendre les enjeux principaux.

Toutefois certaines des études présentes en annexes sont très largement reprises dans le corps de l'étude d'impact alors que des synthèses auraient facilité la compréhension de l'ensemble.

3.1 L'appréciation des impacts du programme

Le projet de ZAC « Seine gare Vitry » fait partie d'un programme de réaménagement du quartier des Ardoines comportant en outre le projet de ZAC « gare des Ardoines » (50ha) et l'aménagement futur du secteur « quais de Vitry » (cf. illustrations en fin d'avis). Il prend également en compte l'amélioration de la desserte du secteur : desserte ferroviaire, desserte en transports en commun (métro automatique et TCSP[11]), desserte routière (échangeur de l'A86, liaison RD5 et RD6 franchissant la Seine. Il présente des liens étroits avec de gros projets industriels privés : conversion de la centrale thermique EDF, déménagement des dépôts d'hydrocarbures de BP, évolution de Sanofi Aventis et devenir des terrains associés.

L'Ae recommande de compléter le dossier d'une synthèse des liens existant entre les différentes opérations de ce programme nécessaires à la mise en œuvre du projet objet du dossier, en indiquant notamment les points clés en terme de calendrier.

3.2 Analyse des variantes et raisons du choix

Le périmètre de la ZAC apparaît très découpé dans sa partie nord, incluant des zones d'habitation et délaissant des zones industrielles. Cette délimitation, apparemment arbitraire mais qui a été expliquée aux rapporteurs par le maître d'ouvrage, n'est pas expliquée dans le dossier.

Le choix de créer une ZAC est présenté, les raisons ayant conduit à retenir une zone mixte d'aménagement également.

Mais les étapes de la réflexion et les différents critères (type d'activités, caractéristiques du bâti, autres opérations en cours, risque inondation, bruit, caractérisation de la pollution des sols par exemple) ayant conduit à présenter ce périmètre plutôt qu'un autre, cette répartition des équipements plutôt qu'une autre, et finalement ce projet, unique, ne sont pas clairement ou pas du tout décrits dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande de compléter le dossier des variantes au projet envisagées à des stades antérieurs de la réflexion, et du processus ayant conduit au projet présenté, notamment dans sa délimitation et dans ses prévisions d'aménagement.

3.3 Analyse de l'état initial

La réduction du risque d'inondation, puis la maîtrise de la pollution des eaux souterraines et la dépollution des sols sont les trois enjeux principaux du milieu physique concerné. Le quatrième enjeu du projet est le développement de conditions favorables à la densification et diversification de l'emploi.

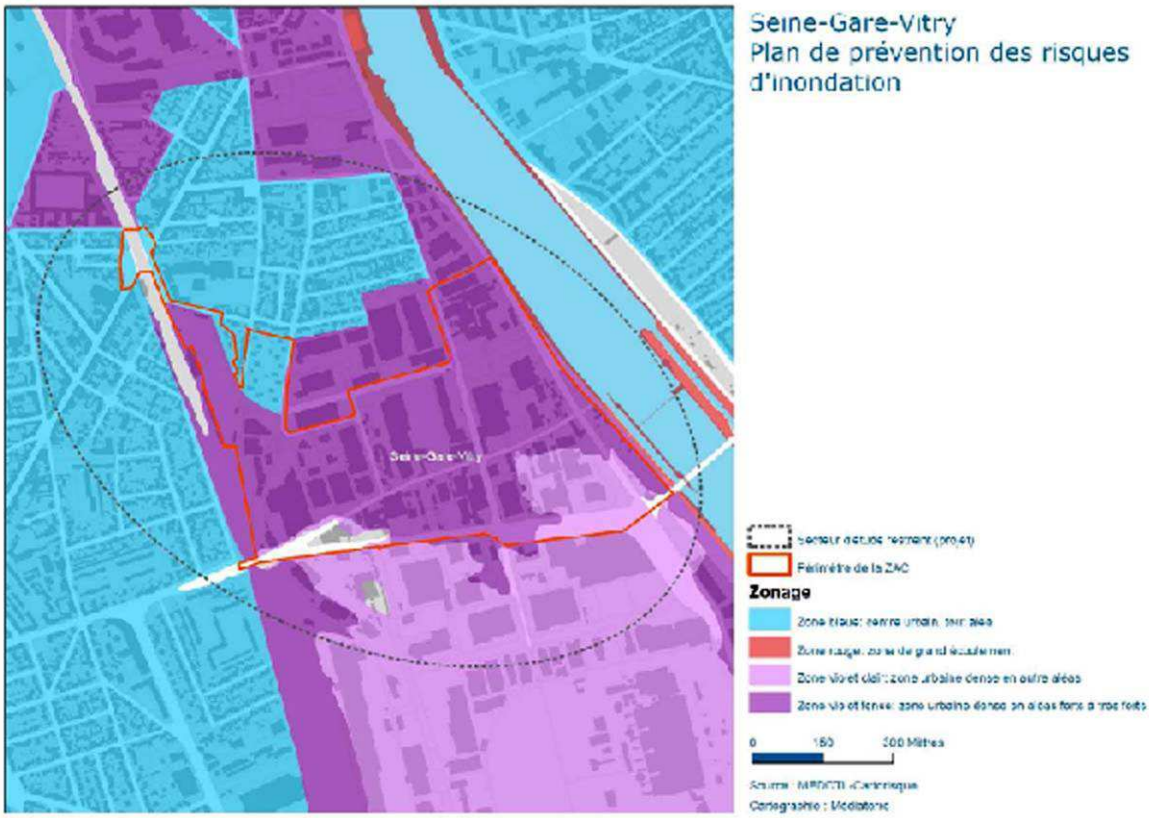
3.3.1 Les risques naturels

Le risque d'inondation

Le projet de ZAC est situé sur des terrains soumis à un aléa d'inondation très fort pour leur plus grande part (cf. carte du PPRI ci-dessous) ; pour une crue de type 1910 cela correspondrait à une hauteur d'eau supérieure à 2m sur quasiment tout le périmètre de la ZAC. Les prescriptions que doivent respecter les constructions dans ces zones sont indiquées dans le dossier.

L'étude d'impact mentionne que les hauteurs d'eau pourraient atteindre plus de 2m dans certains secteurs en cas de crue centennale, pour des durées de submersion de 3 à 7 jours en moyenne, avec des zones inondées plus de 8 jours dans certains quartiers.

11 Transport en commun en site propre



source : DICRIM (août 2006)

Le risque de ruissellement

Le risque lié au ruissellement en cas de fortes pluies existe à Vitry-sur-Seine ; le territoire de la ZAC est concerné sur sa quasi-totalité (en lien avec la hauteur d'eau et non pas sa vitesse).

Le risque de mouvement de terrains

Selon l'étude d'impact, le risque lié aux mouvements de terrains ne concerne pas non plus le territoire de la ZAC. Le document d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM) de la ville de Vitry-sur-Seine cite des incidents marquants tels que l'apparition de fontis[12] de 5 m de diamètre et de 4 m de profondeur ou des affaissements de 50 m ou 70 m de long. Il précise que la cartographie des anciennes carrières de gypse et de calcaire ne suffit pas à représenter pas le risque réel.

12 - Fontis : affaissement brutal du sol en surface provoqué par un effondrement souterrain.

Lors de leur visite, les rapporteurs ont pu constater qu'une parcelle située à proximité, dans le périmètre de la ZAC « gare des Ardoines », en front de Seine, est actuellement close et laissée en friche, une pancarte indiquant « Danger – sol instable – risque d'effondrement – accès interdit ».

L'Ae recommande d'approfondir dans l'état initial le risque de mouvements de terrains au regard de la situation constatée à proximité du projet et des constats du DICRIM.

Le dossier annonce en outre différentes réorientations industrielles majeures : l'évolution de Sanofi d'une activité incluant de la production vers une activité essentiellement de recherche, l'arrêt de la centrale thermique d'EDF actuelle avec développement d'une nouvelle structure. Il indique un volume actuel de prélèvement par ces deux industriels de plus de 500 millions M3 d'eau par an. L'étude d'impact n'indique pas quel est l'impact de ces changements d'activités sur les prélèvements d'eau et sur les caractéristiques actuelles de la nappe concernée. Elle n'indique pas non plus les impacts potentiels sur la stabilité des sols du secteur.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact d'une présentation des impacts, même temporaires, des changements d'activités d'EDF et Sanofi sur les caractéristiques des nappes dans lesquelles sont effectués les prélèvements d'eau et les rejets actuels, et sur la stabilité des fondations ancrées dans les sols.

3.3.2 Les pollutions :

Pollution des sols :

Les activités développées dans l'ensemble du quartier des Ardoines depuis les années 1960 (et même avant pour la centrale de chauffage EDF) laissent présager l'existence d'une pollution très importante des sols et de la nappe phréatique, présente entre 2m et 7,5m (nappe d'accompagnement de la Seine).

Un inventaire des sites et sols potentiellement pollués (réalisé sans sondage) sur l'ensemble du programme des Ardoines est fourni en annexe, qui précise que des cartes ont été établies selon le risque de pollution, la fiabilité des données, et le type de pollution. Ces cartes ne sont pas présentes dans le dossier remis à l'Ae.

Pour faciliter la compréhension par le public, l'Ae recommande de réaliser une synthèse de cet inventaire sur le site de la ZAC, de l'inclure à l'état initial de l'étude d'impact et d'y joindre les cartographies réalisées.

Autres pollutions

L'état initial montre que la première source de pollution de l'air provient actuellement de la production d'énergie et de l'industrie manufacturière, avec des dépassements des normes, en particulier sur le NO_2.

Le territoire de la ZAC comporte de nombreux bâtiments industriels anciens. Il n'est pas évoqué de diagnostic de ces bâtiments et de la présence ou non de matières polluantes ou dangereuses (amiante, bacs de rétention des huiles usagées, peintures au plomb, métaux lourds…) qui pourraient nécessiter des traitements spécifiques.

L'Ae recommande de compléter le dossier avec les éléments qui seraient déjà disponibles. Cet aspect devra être traité exhaustivement dans le dossier de réalisation de la ZAC.

3.4 Analyse des impacts et des mesures mises en œuvre pour les éviter, réduire ou compenser

Les impacts majeurs du projet sur l'environnement résident :

- en phase travaux dans l'action de dépollution des sols et dans la manipulation de ces sols « dépollués » (qui demeurent potentiellement porteurs d'une pollution résiduelle),
- au fur et à mesure de la livraison des aménagements, dans l'augmentation des risques naturels et technologiques, d'une part par l'augmentation de l'aléa inondation liée aux impacts hydrauliques des aménagements sur le site et l'ensemble du quartier, et d'autre part par l'augmentation de la vulnérabilité du site face aux inondations et aux accidents technologiques, par le développement des constructions et circulations nouvelles, de la population et de la fréquentation du site.

L'absence de tout élément de calendrier et de durée des travaux prévus, associée à une méconnaissance des zones précises successives qui seront l'objet des travaux, apporte une limite à l'analyse des impacts de la phase travaux du projet. (cf. recommandation au paragraphe 1.2)

3.4.1 Les pollutions

La dépollution des sols

Le dossier indique pages 172 à 175 que si la pollution des sols est une contrainte forte du projet, elle ne représente pas pourtant selon le maître d'ouvrage un enjeu majeur du projet. L'étude BURGEAP présente pourtant les risques liés à la « manipulation » de sols pollués et à la mise à jour de la nappe, polluée elle aussi. Elle explique également que les sols ne sont pas totalement dépollués : le degré de dépollution est fonction de l'usage qu'il va en être fait. Le dossier n'indique pas parmi les impacts en phase travaux ceux de l'étape « dépollution des sols et de la nappe » qui s'avère, au vu de l'étude jointe en annexe, représenter pourtant des risques et impacts sur l'environnement. Il n'indique pas comment il va s'assurer la maîtrise de ces risques.

Le dossier ne précise pas ce qui sera fait en phase travaux en cas d'inondation du site.

L'Ae recommande de considérer clairement dans le dossier la pollution des sols et de la nappe d'accompagnement de la Seine et leur dépollution comme ayant des impacts sur l'environnement lors de la phase travaux et notamment en cas d'inondation.

La pollution des sols et de la nappe est étudiée dans l'annexe 6 jointe au dossier, dont les cartes semblent malheureusement avoir été retirées. Différentes techniques de dépollution sont examinées et une étude technico-économique de réhabilitation des sites potentiellement pollués est fournie. Cette étude estime le coût de la dépollution de chaque site concerné sur l'ensemble du quartier des Ardoines.

Le type et le degré de cette pollution et la technique de dépollution qui sera choisie (différenciée selon les zones) pour permettre l'opération objet du dossier, apparaissent dans cette étude être un élément majeur dans la détermination définitive de la destination des zones aménagées (logements, écoles, bureaux, espaces verts etc.) et dans les délais de réalisation. Il n'est cependant pas fait de présentation précise de la pollution des sites spécifiquement concernés sur le secteur de la ZAC, ni du choix du mode de dépollution envisagé pour chacun de ces sites.

L'étude d'impact indique en effet que les analyses précises seront effectuées à la parcelle, au fur et à mesure, au moment des premiers travaux de réalisation. Elle ne reprend pas les conclusions de l'étude de pollution des sols indiquant ce nécessaire lien avec la destination définitive des parcelles.

Un suivi de la qualité de la nappe est toutefois envisagé pendant quatre ans.

Ainsi il n'est pas possible de se représenter l'existence ou non d'une pollution résiduelle dans les sols ou dans la nappe, sa compatibilité avec les usages envisagés (habitation, école, bureaux, activités, etc.) et la nécessité ou non d'une surveillance de la pollution résiduelle, voire l'établissement de servitudes à certains endroits.

L'Ae recommande de compléter cette partie du dossier par ces informations sur le territoire de la ZAC et de présenter l'ensemble sous la forme d'un plan de gestion itératif[13] sur lequel s'engage le maître d'ouvrage comprenant calendrier prévisionnel, diagnostic, opérations de dépollution, suivi de la qualité des travaux de dépollution, choix des usages, surveillance de l'exposition des populations et des milieux.

L'Ae recommande également de préciser dans le dossier comment la démarche annoncée par le maître d'ouvrage de prise en compte au fil de l'eau de la pollution des sols lui permettra d'atteindre les objectifs fixés à son projet (répartition entre les différentes activités et accessibilité en terme de prix notamment).

L'Ae recommande enfin de préciser les mesures prises pour éviter que les techniques de dépollution qui seront choisies ne conduisent, dans un contexte d'importants échanges souterrains et entre le sol et le sous-sol, à un déplacement de la pollution plutôt qu'à sa capture, et plus généralement pour assurer la cohérence de l'ensemble des travaux de dépollution.

Les tableaux 1 et 2 des pages 311 et 314 (annexe 6) estiment le coût de dépollution à 50 €HT/m² sur les 156 ha du « secteur 1 » qui inclut la ZAC, coût obtenu en ne prenant pas en compte le financement de la dépollution de la totalité des sites – il n'est pas précisé s'il sera recherché un financement sur le mode pollueur-payeur, pas plus que l'identification de la maîtrise d'ouvrage de la dépollution.

L'étude d'impact mentionne d'autre part en page 267 un coût prévisionnel de 13 M€ pour les diagnostics et dépollutions des sols de la ZAC, d'une superficie de 42 ha – soit un coût de dépollution d'environ 31 €/m².

13 - On pourra par exemple se référer aux circulaires ministérielles du 8 février 2007 relatives aux sites et sols pollués : **c**irculaire des ministères de la santé, de l'écologie et du développement durable, et de l'équipement, des transports du logement, du tourisme et de la mer portant sur l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles, et circulaire de la ministre de l'écologie et du développement durable portant sur les sites pollués et les modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués (comportant trois annexes, la deuxième étant intitulée « Modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués »).

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par un extrait des tableaux 1 et 2, réduit aux sites présents sur le périmètre de la ZAC, et de joindre une explication de la cohérence des budgets prévus pour les sondages et la dépollution des sols de la ZAC.

Pollution de l'air :

Les études concernant l'évolution des polluants atmosphériques sont basées uniquement sur les pollutions venant du trafic ; or le schéma page 46 de l'EI démontre que l'essentiel des pollutions vient de la production d'énergie, puis page 54 les conclusions indiquent que les principales sources de pollution atmosphérique sont le trafic routier et le chauffage des bâtiments. Ces informations successives n'apparaissent pas d'une clarté évidente.

Le dossier ne démontre pas comment l'évolution prévue des activités, sur l'ensemble de la ZAC et même du quartier, et en particulier ses conséquences sur le bâti, influera sur les émissions des polluants atmosphériques.

L'Ae recommande de traiter dans l'étude d'impact du dossier de création de la ZAC, et au plus tard dans l'étude d'impact complémentaire du dossier de réalisation, l'impact des changements d'activités prévus sur la pollution de l'air et la santé publique.

3.4.2 Les risques technologiques

L'EI indique l'existence de quatre (et bientôt trois) entreprises classées SEVESO II au sud de la ZAC. Elle indique également page 77 l'existence d'un pipeline qui traverse la ZAC selon un axe nord-sud, et celle d'une canalisation de gaz à haute pression. Elle indique que les prescriptions réglementaires liées à l'existence de ces réseaux seront prises en compte au moment des travaux de réalisation.

En revanche, l'évolution du risque liée à l'augmentation des enjeux consécutifs à la mise en œuvre de ce projet voire du programme dans lequel il s'inscrit n'est pas abordée.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact de l'impact du projet (et plus largement du programme) en matière de risques technologiques.

3.4.3 Le risque inondation et expansion des crues

L'étude d'impact renvoie à une étude ultérieure la question de l'effet du projet de ZAC sur les écoulements des eaux en cas de crue. Le dossier précise que le cahier des charges de cette étude comporte un objectif de transparence hydraulique[14] des réaménagements à l'échelle de la vallée de la Seine, et indique que les mesures compensatoires sont en cours de modélisation et seront précisées dans le dossier de réalisation de la ZAC. Une étude complémentaire devait être lancée début 2012 pour définir des mesures à prendre.

La circonstance que les travaux, équipements et ouvrages à réaliser dans la ZAC feront l'objet ultérieurement de procédures au titre de la loi sur l'eau n'exonère pas l'EPA de présenter dans l'étude d'impact toutes les informations requises par le code de l'environnement[15]. En particulier, les impacts du projet sur l'écoulement des eaux en période de crue, qui est un élément essentiel à la validation du programme de la ZAC, doivent être suffisamment décrits.

La décision de création de la ZAC doit être compatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) en vigueur (2010-2015) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands[16]. Celui-ci comporte des orientations et des dispositions précises à respecter[17]. L'étude d'impact, qui devrait donc apporter la justification de cette compatibilité, se borne à citer l'existence ou le lancement des études susmentionnées.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une étude du degré de transparence hydraulique des aménagements, par une description des prescriptions constructives qui seront imposées pour atteindre l'objectif annoncé et par la justification de la compatibilité de la ZAC avec les dispositions du SDAGE.

---

14 - Transparence hydraulique : aptitude d'un ouvrage à ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux.

15 - L'article R. 122-3 II 2° du code de l'environnement dispose que l'étude d'impact doit présenter « une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur […] l'eau […]. »

16 - Code de l'environnement, article L. 212-1 XI.

17 - En particulier les orientations n°30 (« Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens exposés au risque d'inondation »), n°31 (« Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues », n°32 (« Limiter les impacts des ouvrages de protection contre les inondations qui ne doivent pas accroître le risque à l'aval ») et les dispositions correspondantes, numérotées de 133 à 143.

3.4.4 Les risques et l'effet cumulé de crises

Les activités présentant des risques technologiques seront réorganisées dans les prochaines années. Cela pourra conduire à modifier les aléas existant sur le site. En outre, la forte augmentation programmée de la population et des activités pourrait conduire à une augmentation de la vulnérabilité des biens et des personnes.

Rappelant que dans les zones inondables, l'urbanisme et l'aménagement ne doivent pas augmenter la vulnérabilité des personnes et des biens, des activités économiques, du patrimoine culturel et de l'environnement[18], l'Ae recommande de décrire les évolutions prévisibles des risques.

Enfin, dans ce contexte d'évolution des aléas et de la vulnérabilité du site, la question de la capacité du quartier à faire face aux différentes crises[19] (inondation, incendie, explosion, pollution accidentelle, etc.) se pose pour chacune de ces crises. Elle doit être posée aussi en cas de survenue simultanée de plusieurs de ces accidents.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation des effets cumulés d'accidents en interaction et de la capacité du périmètre du projet à y faire face.

3.4.5 Le bruit

Le dossier présente en annexe 3 une étude acoustique.

Cette étude ne prend en compte qu'un doublement du trafic du RER C alors qu'un quadruplement est prévu d'ici 2020 et un quintuplement en 2030 d'après les indications fournies au dossier (cf. p 21 de l'annexe 3 et p 225 de l'EI). Une septième voie va être construite sur l'emprise actuelle RFF-SNCF.

Elle conclut notamment à l'existence de points proches des voies ferrées pour lesquels les valeurs prévisionnelles de bruit diurne seraient de 77 ou 78 dB.

Elle conclut également qu'une étude plus poussée devra être menée, en lien avec la SNCF, pour disposer d'éléments exacts.

Ces conclusions sont reprises dans l'EI mais aucune perspective n'est donnée quant à un éventuel rapprochement avec la SNCF pour effectuer ces études et définir les suites qui y seront données conjointement par la SNCF et l'EPA ORSA. L'antériorité de la modification du cadencement ou a contrario des aménagements au sein de la ZAC n'est en effet pas précisée dans le dossier[20].

L'Ae recommande de compléter le dossier des démarches prévues avec la SNCF pour prendre en compte par anticipation l'impact total de l'amélioration du cadencement (quadruplement en 2020 et quintuplement en 2030 du nombre de passages en heures de pointe) du RER C, et notamment l'existence de points noirs du bruit.

Les conclusions de l'étude acoustique écartent toute mesure de protection autre que les aménagements à réaliser sur le bâti, arguant qu'il n'y a pas suffisamment de surface disponible pour installer par exemple des merlons. Or aucun élément dans le dossier ne tend à conforter cette argumentation ; au contraire, les surfaces de SHON et les aménagements sont qualifiés à maintes reprises de « potentiel(le)s » à ce stade du projet. De même l'étude de pollution des sols indique que la localisation définitive des différents équipements/aménagements devra être définie en fonction de la pollution effective des sols et de la technique de dépollution retenue. Il semble donc que des évolutions soient possibles et même prévues. Elles représenteraient des éléments de variante au projet.

En outre, reprenant l'argumentation de la précédente recommandation, on rappelle que le code de l'environnement prévoit que :

- l'étude d'impact présente les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé[21],
- le respect des niveaux sonores maximaux est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats[22].

18 - La loi Grenelle 2 (Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement) cite « la santé humaine, l'environnement, les biens, dont le patrimoine culturel, et l'activité économique ».

19 - En terme de résistance et de résilience :

20 - cf. article 9 du décret 95-22 du 9 janvier 1995

21 - Article R. 122-3 II 4° du code de l'environnement.

22 - Article R. 571-48 du code de l'environnement : « Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Toutefois, si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit. »

L'Ae recommande donc au maître d'ouvrage de compléter cette partie de l'étude d'impact en justifiant :

- **que l'évitement des conséquences dommageables ne serait pas possible. S'agissant d'une création de ZAC sur laquelle le parti d'aménagement est relativement ouvert, l'évitement ou la réduction de l'impact pourrait être recherché par les positionnements respectifs des bâtiments et des infrastructures – ou son caractère inévitable justifié par l'impossibilité de faire jouer ces paramètres ;**
- **en quoi le traitement du bruit à la source (limitation de vitesse, réduction du nombre de voies, choix du revêtement, merlon, écrans, couverture des voies…) conduirait à des conditions non satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts non raisonnables.**

Enfin, l'étude de bruit se borne à représenter à long terme le bruit en journée, au motif que les écarts jour-nuit mesurés en situation actuelle sont pour la plupart supérieurs à 5 dB(A). Outre que l'hypothèse du maintien sur le long terme de cet écart n'est pas justifiée dans le dossier, cela ne dispense en tout état de cause pas d'évaluer dans l'étude d'impact les effets sonores de nuit. Il n'est pas indiqué si des habitations pourraient nécessiter un niveau d'isolation plus élevé que ce qui est présenté en page 252 en raison du bruit nocturne.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation des impacts du projet sur le bruit par la présentation des niveaux de bruit prévisibles la nuit.

3.4.6 L'hydraulique

80% de la surface de la ZAC est en zone inondable d'aléa fort à très fort ; la zone est concernée également dans sa partie nord-ouest par le risque de ruissellement des eaux dû à la saturation du réseau d'évacuation des eaux pluviales.

Le projet prévoit une réduction d'une surface de 6 ha des surfaces imperméabilisées et la création de noues, de bassins de stockage et filtrage des eaux publiques.

Les prélèvements actuels de Sanofi Aventis et EDF dans la nappe aquifère de la Seine sont indiqués comme ayant un impact significatif sur celle-ci provoquant un important cône de rabattement. L'impact de la réorientation de la production de Sanofi vers des activités de recherche sur le fonctionnement de la nappe actuelle n'est pas abordé. Le dossier n'indique pas si la réorientation de l'activité d'EDF aura un impact sur ses prélèvements.

L'Ae recommande de préciser dans le dossier l'effet cumulé de ces différentes mesures.

3.4.7 Les transports et la circulation

L'étude acoustique mentionne l'existence d'une étude Eureca (p 21 de l'annexe 3 de l'EI) qui n'est pas jointe au dossier et dont les hypothèses ne sont donc pas à disposition du public. Ses prévisions indiquent une augmentation significative du trafic en périphérie est et sud de la ZAC et au sein de la ZAC. Avec une augmentation de 15000 véhicules par jour sur certains axes (au total 50 700 déplacements supplémentaires par jour). Il apparaît clairement qu'à l'aménagement de cette ZAC et plus largement du quartier des Ardoines est liée une augmentation du trafic routier dans ce quartier sans qu'il soit indiqué dans le dossier s'il s'agit d'un trafic de transit ou d'un trafic lié à la création des emplois et logements sur la zone étudiée.

Le dossier indique par ailleurs que la réalisation des nombreux projets de transport collectif devrait considérablement faire baisser la part modale de la voiture (p18 de l'EI). Le dossier ne démontre pas la cohérence entre cette prévision et les prévisions de trafic au sein de la ZAC.

L'Ae recommande de joindre l'étude de trafic « Eureca » au dossier présenté au public et de s'assurer de la cohérence des données présentées.

Le projet conduira à une réorganisation des circulations. Les éléments sur l'évolution du trafic indiquent page 235 de l'EI la nécessité de prévoir des 2*2 voies sur certains secteurs (axe nord-sud, partie nord du quai J Guesde, sud de la rue L Geffroy) ; il est mentionné également que le modèle ne prend pas en compte toutes les futures liaisons qui pourraient soulager le secteur. Le dossier n'aborde pas la question de la cohérence de ces voiries, considérées comme nécessaires, avec le projet d'aménagement. Il n'est pas indiqué si et comment les emprises projetées pour les voies concernées permettront la réalisation de 2*2 voies et le passage du TCSP prévu (notamment sur l'axe nord-sud Cavell).

Les prévisions de trafic montrent que le trafic sur l'axe nord-sud créé sera important (27 700 véhicules par jour). Il n'est pas indiqué comment éviter que cet axe nord-sud représente une césure entre les zones est et ouest de la ZAC, comme le sont aujourd'hui certains terrains industriels et la voie ferrée.

L'Ae recommande d'expliquer la compatibilité du trafic prévisionnel à l'intérieur de la ZAC avec les aménagements et les principes d'aménagement prévus.

L'EI indique la possibilité pour certaines industries présentes sur le site, en particulier celles du BTP, dans le cadre de la reconversion de la zone et donc du projet présenté, de privilégier à l'avenir le transport fluvial plutôt que routier, porteur de nuisances.

Elle indique également que, dans le cadre des travaux à venir, une plateforme fluviale pourrait être créée en bordure de Seine au droit de la ZAC pour assurer l'approvisionnement et l'évacuation des chantiers. La construction de plus d'un million de mètres carrés, la restructuration de sites industriels, le traitement des sols pollués nécessitent en effet de nombreux transports de matériaux. Or les sites de traitement ou de stockage des déchets ne sont pas identifiés dans le dossier, ce qui ne permet pas d'évaluer les trajets des camions et les nuisances générées.

Cette plateforme fluviale serait ensuite pérennisée. La création de cette plateforme et son impact sur l'environnement ne sont pas plus développés dans le dossier.

L'Ae recommande de compléter le dossier en précisant les objectifs modaux respectifs des transports de matériaux (fluvial, ferroviaire, routier), notamment en phase chantier, et de décrire la plateforme fluviale à créer (localisation, dimensions, aspect, travaux à prévoir, impact sur les berges…).

3.4.8 Les milieux naturels

Le milieu est fortement artificialisé ; quelques zones « naturelles » sont identifiées, telles que « les jardins des datchas », dont le devenir n'apparaît pourtant pas clairement, entre le texte et les différentes cartes présentées. **L'Ae recommande de le préciser.**

En revanche, le devenir d'une de ces zones, « le parc » en bordure de Seine au niveau de l'écluse du Port à l'anglais, est décrit puisqu'il constituera la partie nord d'un futur parc de 13ha qui s'étendra sur la zone des « quais de Vitry ».

3.4.9 Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000

L'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 est traitée en quelques lignes pour conclure, en raison de l'absence de site Natura 2000 dans la ZAC et même dans l'ensemble du département du Val-de-Marne, que le projet n'a aucune incidence notable.

La distance n'est pas le seul critère à prendre en compte pour évaluer les incidences d'un projet. Des espèces ou des polluants sont susceptibles de se déplacer sur de grandes distances lorsque des relations écologiques fonctionnelles existent. Ainsi, la réalisation de chantiers susceptibles d'affecter des sols et des eaux pollués situés à proximité immédiate de la Seine, dont des parties situées en aval sont des sites Natura 2000, devrait conduire à expliciter en quoi les incidences seraient négligeables.

L'Ae recommande de compléter le raisonnement relatif aux incidences sur les sites Natura 2000 sur ce point.

3.4.10 L'économie, l'emploi et les habitants

L'objectif principal du projet est de densifier la zone industrielle actuelle, en conservant certaines des activités et proposant des relocalisations pour les autres. Le dossier n'indique pas ce qu'il adviendra des entrepreneurs actuellement installés, dans des secteurs d'activité ne répondant pas aux critères retenus pour la zone future et qui ne souhaitent pas quitter le secteur.

De même, le devenir des occupants des secteurs d'habitation voués à disparaître n'est pas indiqué.

L'Ae recommande de préciser dans le dossier, pour la bonne information du public, le devenir des habitants et des entreprises qui devront quitter la zone du projet.

Le projet présenté se veut d'abord et en grande partie au bénéfice des vitriots, habitants et entrepreneurs. Le dossier ne mentionne pas de calendrier de réalisation ; au vu des éléments présentés, il est probable qu'il se déroulera au-delà de 2020. Le dossier ne présente pas d'éléments sur le suivi de l'avancée du projet ni sur l'information qui en sera faite.

L'Ae recommande de préciser dans le dossier selon quelles modalités le maître d'ouvrage informera le public, tout au long des étapes de réalisation de la ZAC, de l'évolution du projet et de l'atteinte des objectifs annoncés.

3.4.11 La santé

Une étude de l'impact sur l'air et sur la santé des riverains est présentée en annexe. Elle comporte certaines imprécisions : la partie concernant la santé est illustrée par une carte du secteur « gare des Ardoines » qui interroge sur la validité du texte et des analyses associées pour le secteur objet du dossier, « Seine gare

Vitry ».

Cette étude « air et santé » (jointe en annexe 4) est présentée comme une étude de niveau II23, rehaussée au niveau I au droit des sites sensibles (hôpitaux, crèches, écoles, etc.). Or le niveau de l'étude est déterminé par le trafic attendu et le nombre de personnes concernées par le projet. Le dossier se base sur une hypothèse de densité de population comprise entre 2000 et 10 000 hab/km2 (p 79 de l'annexe 4) alors que 4 350 logements sont prévus pour accueillir environ 10 000 habitants, sur 42 ha soit 0,42 km2, soit une densité de l'ordre de 25 000 personnes/km², qualifiant le projet pour une étude de niveau I. On notera que s'il faut prendre en considération les mouvements journaliers, il y a également sur la même surface 5 000 emplois créés (sans compter les emplois existants, de l'ordre de 2 000).

L'Ae note toutefois que le contenu de l'étude présentée est proche de celui d'une étude de niveau I.

L'Ae recommande de requalifier l'étude «air et santé » en étude de niveau I et à procéder aux compléments nécessaires.

L'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air montre que l'augmentation des trafics sera prépondérante sur les améliorations technologiques prévisibles sur les voitures et les carburants. En conséquence, les émissions de polluants augmenteront en moyenne de 23%. Le dossier conclut que la teneur de l'air en polluant restant inférieure aux seuils réglementaires, « il n'y aura pas de dégradation notable de la qualité de l'air ». Cette analyse, tout en mentionnant l'existence de « valeur cible »[24] (définition de l'organisation mondiale de la santé) pour chacun des polluants pris en compte, ne précise pas ces valeurs et conclut uniquement par rapport aux valeurs « seuils » ou valeurs « limites ».

L'Ae recommande de distinguer d'une part le respect de seuils réglementaires en vigueur aujourd'hui, et d'autre part le constat factuel que la qualité de l'air sera dégradée en raison d'une émission de polluants plus importante qu'aujourd'hui à l'issue de la réalisation du projet.

S'agissant d'un projet affiché comme exemplaire en terme de développement durable, l'Ae recommande également de présenter, pour la bonne information du public, les niveaux prévisibles de chacun des polluants au regard des valeurs cibles préconisées par l'OMS.

3.4.12 Sur les aménagements liés au programme de construction de la ZAC

Une étude du potentiel de développement des énergies renouvelables a été réalisée et montre le potentiel important qui existerait dans la mise en place d'un réseau de chaleur couplé à une chaufferie au bois, ainsi que dans la géothermie couplée à des panneaux solaires thermiques et photovoltaïques.

Le développement durable est un des objectifs de la ZAC de la gare des Ardoines. La bonne performance de l'isolation des bâtiments permet de réduire le besoin en énergie. Or le dossier ne présente pas d'engagement du maître d'ouvrage à fixer un objectif maximal de consommation énergétique ou d'émission de gaz à effet de serre.

L'Ae recommande de préciser les objectifs de consommation énergétique et d'émission de gaz à effet de serre qui seraient fixés au-delà de la réglementation applicable, si tel est le cas, pour les constructions neuves de la ZAC, et le moyen d'atteindre ces objectifs (clause intégrée dans le cahier des charges des contrats de cession par exemple).

Le dossier indique qu'une collecte pneumatique des déchets est envisagée, afin de réduire les nuisances habituelles liées à leur collecte.

L'Ae recommande de prendre en compte le risque inondation dans la conception du dispositif.

3.5 Sur la forme :

On note un certain nombre de manques et d'erreurs, par exemple :

- l'absence des figures et cartes des études BURGEAP sur les sites et sols pollués (annexe 5) et des annexes de ces études.
- des confusions avec le dossier ZAC Gare des Ardoines : page 80 de l'EI : l'encart orange, et p106 de l'annexe 4, et le pied de page de l'annexe 4

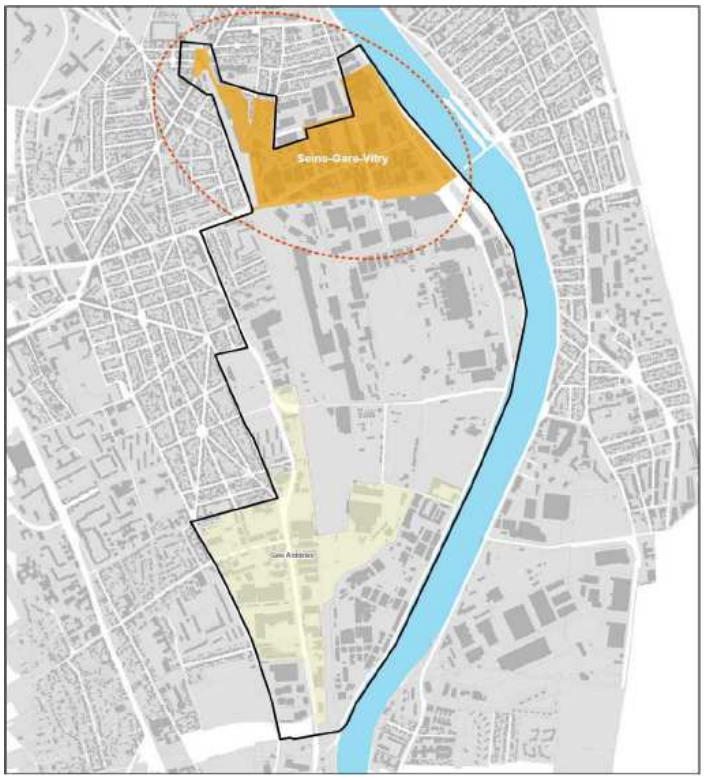
23 - Le niveau des études des effets d'un projet sur la santé est déterminé par la circulaire interministérielle DGS/SD 7B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Les études de niveau I comportent plus de précisions que les études de niveau II. En particulier, les études de niveau I peuvent conduire à requérir une surveillance de la qualité de l'air.

24 - Valeur cible : « Niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble, à atteindre, dans la mesure du possible, dans un délai donné » (étude air et santé page 93, annexe 4)

L'Ae recommande de relire précisément le dossier mis à disposition du public afin de corriger les erreurs relevées et de le compléter des pièces annoncées et manquantes.

3.6 Le résumé non technique

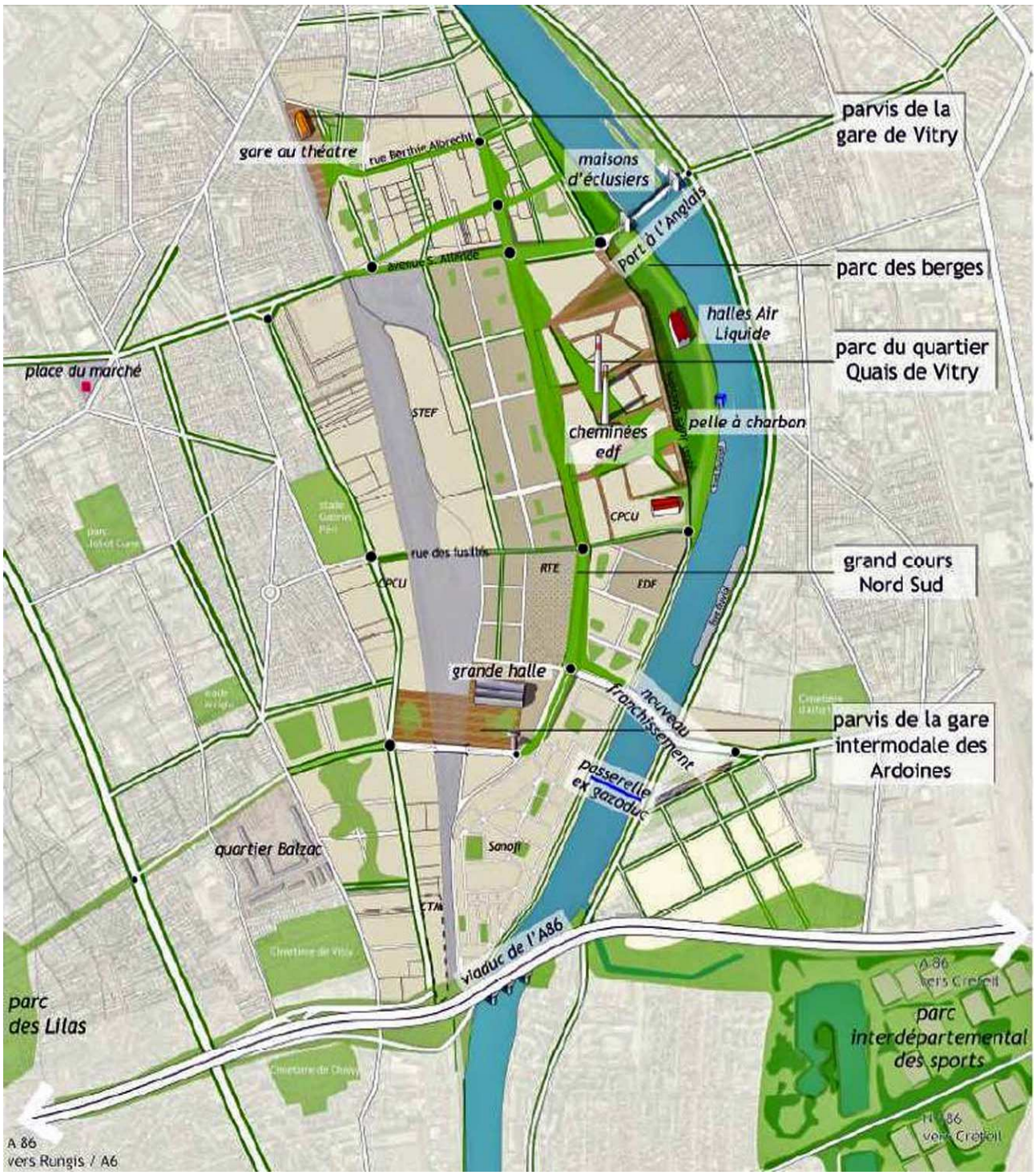
L'Ae recommande de compléter le résumé non technique au vu des recommandations émises dans cet avis.



Le quartier des Ardoines (*source Etude d'impact)*

En orange, la ZAC Seine-gare-Vitry

En jaune pâle, la ZAC Gare des Ardoines


parvis de la gare de Vitry
gare au théâtre
rue Berthie Albrecht
maisons d'éclusiers
Port à l'Anglais
parc des berges
avenue S. Allende
halles Air Liquide
parc du quartier Quais de Vitry
place du marché
STEF
cheminées edf
pelle à charbon
CPCU
rue des fusillés
RTE
EDF
grand cours Nord Sud
grande halle
nouveau franchissement
parvis de la gare intermodale des Ardoines
passerelle ex gazoduc
quartier Balzac
Sanofi
viaduc de l'A86
parc des Lilas
parc interdépartemental des sports
A 86 vers Créteil
A 86 vers Rungis / A6