



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
pour le cadrage préalable de la zone
d’aménagement concerté intercommunale du
Senia à Orly et Thiais (94)**

n°Ae : 2021-03

Avis délibéré n° 2021-03 adopté lors de la séance du 7 avril 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 7 avril 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis pour le cadrage préalable de la zone d'aménagement concerté intercommunale du Senia à Orly et Thiais (94)

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Michel Pascal, Alby Schmitt, Éric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 le présent avis.

Étaient absents : Christian Dubost, Serge Muller

* *

L'Ae a été saisie pour avis par l'établissement Grand Paris Seine amont, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 13 janvier 2021.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 2 février 2021 :

- *le préfet du Val-de-Marne, qui a transmis une contribution en date du 5 avril 2021,*
- *le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Île-de-France.*

Sur le rapport de Véronique Wormser, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte 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 sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V 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.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Avis détaillé

Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement. L'avis de l'Ae pour le cadrage préalable de l'évaluation environnementale de la ZAC exprimé ici résulte de son analyse du projet tel qu'il lui a été présenté et des questions qui lui ont été posées par le maître d'ouvrage². Les réponses apportées ne préjugent pas des analyses et des études que devra mener le maître d'ouvrage pour respecter les autres prescriptions qui s'appliquent à une étude d'impact. N'ayant pas fait l'objet de questions de cadrage, celles-ci ne sont *a priori* pas évoquées ici³. Cet avis présente le projet et son contexte, expose les réponses de l'Ae aux questions posées et ajoute d'autres éléments de cadrage qui lui sont apparus utiles.

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et présentation du projet du Senia

Le quartier Senia est une zone d'activités logistiques dédiée aux industries agro-alimentaires, mise en service au début des années 1970 sur les communes de Thiais et Orly, dans le Val-de-Marne. Il est localisé entre le marché d'intérêt national de Rungis dont il est une annexe et la plateforme aéroportuaire d'Orly (cf. Figure 1 et Figure 1), à proximité immédiate de l'A86, de la RD7 et du faisceau ferroviaire accueillant le RER C et des TGV intersecteurs⁴ ; le quartier dispose d'installations terminales (ferroviaires) embranchées⁵.

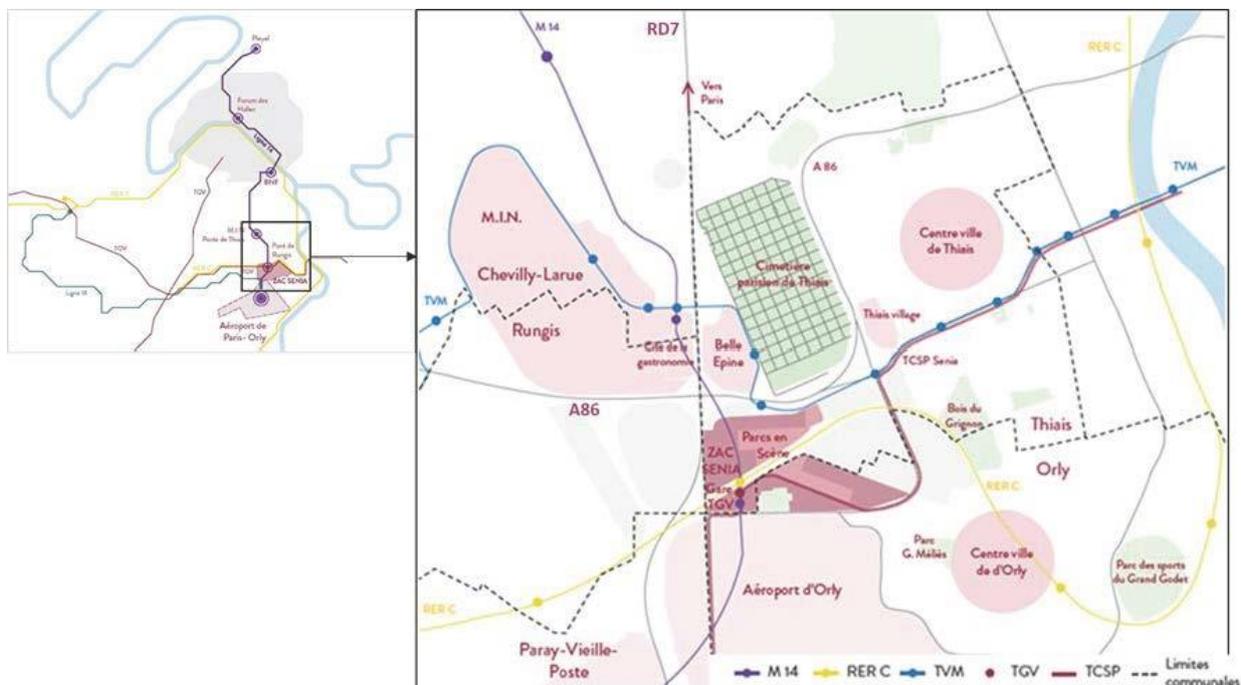


Figure 1 : Localisation du projet (source : présentation du projet – EPA Orsa)

² Sous la forme d'un document de 17 pages intitulé : Étude d'impact – cadrage – Projet du Senia (décembre 2020)

³ Ceci n'exonère pas le maître d'ouvrage de présenter une évaluation environnementale complète, proportionnée aux enjeux identifiés et aux impacts pressentis, respectant l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en la matière, notamment en application de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

⁴ Circulant entre villes de province sans passer par une gare parisienne intra-muros.

⁵ Voie ferrée desservant une entreprise, un entrepôt, une zone industrielle à partir d'un réseau ferroviaire principal

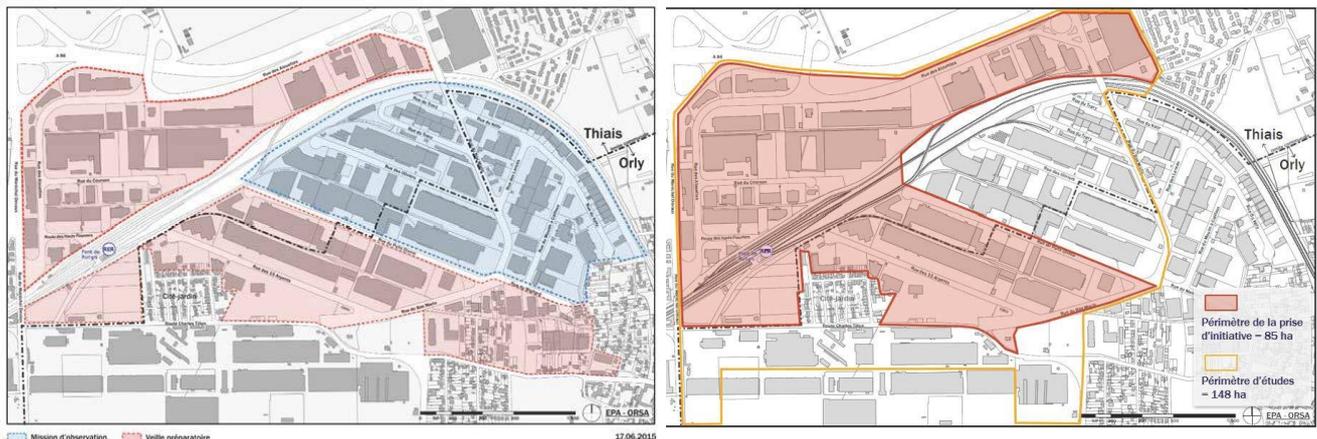


Figure 2 : Le périmètre historique du quartier Senia (parties rouge et bleue de la figure de gauche) correspond au périmètre de la convention d'intervention foncière de 2009. Il est scindé par les voies ferrées. La partie rouge sur la figure de droite constitue le périmètre de prise d'initiative 2018 de l'EPA Orsa (source : dossier)

Si certaines activités logistiques se sont maintenues, d'autres ont décliné sans être reprises conférant au secteur un aspect inégal. La frange nord le long de l'A86 accueille des commerces ; la frange sud accueille une cité jardin et des parkings de surface pour les salariés d'Air France. L'ensemble de ce secteur, identifié comme « à fort potentiel de densification » au schéma directeur régional d'Île-de-France⁶, est aujourd'hui l'objet d'un important projet de requalification qui s'inscrit dans le projet partenarial d'aménagement Grand Orly⁷ et dans le périmètre de l'opération d'intérêt national⁸ Orly-Rungis-Seine-Amont.

Le secteur est directement concerné par de nombreuses opérations de développement de la desserte en transports en commun :

- l'extension de la ligne 14 dont la gare Pont de Rungis⁹ sera implantée en toute proximité de celle du RER C (et d'Orlyval), au sud du faisceau ferroviaire (et associée à un parking relais de 150 places), sous maîtrise d'ouvrage de la société du Grand Paris et devrait être livrée en 2024 ;
- le transport en commun en site propre Senia-Orly (TCSP)¹⁰, bus à haut niveau de service qui emprunte en partie le tracé du Trans-Val-de-Marne, projet piloté par Île-de-France Mobilités pour une mise en service en 2025, dont le tracé au sein du quartier Senia n'est pas encore finalisé ;
- la création d'une gare TGV sur la ligne Massy-Valenton en projet¹¹, bâtie dans le prolongement de celle de la ligne 14, au-dessus du faisceau ferroviaire, associée à un parking relais de 900 places, dans un délai qui aurait été récemment avancé par la SNCF à 2028.

⁶ Cf. ses [orientations réglementaires](#) et la [carte de destination générale des différentes parties du territoire](#) annexée.

⁷ Le PPA est un outil d'aménagement créé par la loi Élan n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 qui vise à accélérer les projets de territoire. Le PPA Grand Orly a été signé le 28 janvier 2020 par l'Etat, l'établissement public territorial Grand Orly Val de bièvre Seine-Amont (EPTGVB), l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont, les communes d'Orly et de Thiais

⁸ Une OIN, créée par décret en Conseil d'État en application de l'article L. 121-2 du code de l'urbanisme, est une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur : l'État y conserve la maîtrise de la politique d'urbanisme. C'est l'État, et non la commune, qui délivre les autorisations d'occupation des sols et en particulier les permis de construire. De même, c'est le préfet, au nom de l'État, et non la commune, qui décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à l'intérieur d'une OIN.

⁹ La ligne 14 desservira l'aéroport d'Orly, où elle rejoindra la ligne 18 du Grand Paris express.

¹⁰ <http://www.bus-senia-orly.fr/>

¹¹ Évoquée dans les avis de l'Ae sur le barreau Massy-Valenton en date du 27 novembre 2013 : [avis Ae n°2013-103 Aménagements et protections de la ligne Massy-Valenton](#) et en date du 22 juin 2011 : [avis Ae n°2011-23](#)

Des travaux de requalification de la RD7 sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne sont en cours en limite ouest et nord-ouest du quartier, dans le prolongement de travaux engagés au nord, et devraient être livrés en 2025. Ils incluent un accès spécifique au quartier Senia. Des évolutions de la RD153, desservant le quartier Senia et la plateforme aéroportuaire sont également prévues, en lien avec l'arrivée du TCSP Senia-Orly, en partie sous maîtrise d'ouvrage du Département, en partie sous celle de l'EPA Orsa.

Le secteur accueille trois sites de 16,2 ha au total, lauréats en 2017 de l'appel à projets « Inventons la métropole du Grand Paris » (IMGP) : portées par des opérateurs privés¹², ces opérations consistent en l'accueil d'un grand équipement métropolitain privé (« *scène digitale* »¹³) et de logements et activités, essentiellement au centre du secteur du Senia où les premières livraisons sont prévues en 2023. Un des sites est situé au sein de la Zac du chemin des carrières¹⁴, au sud-est du quartier du Senia, à son interface avec le centre ancien d'Orly (cf. Figure 3).

Ces distinctions et les développements des transports en commun ont accéléré la dynamique de mutation et d'aménagement du Senia. L'établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-amont (EPA Orsa) a engagé une opération d'aménagement en son nom propre en 2018 sur le secteur du Senia¹⁵, sur un périmètre de 85 ha (et un périmètre d'études de 148 ha, cf. figure 2) ; il détenait depuis 2009 un droit de préemption sur un secteur plus large. Des accords et protocoles successifs concernant les parcelles lauréates IMGP du périmètre ont été signés. Une mission de coordination générale sur l'ensemble de ce périmètre, concernant les deux communes, a été confiée en 2019 à un architecte. La gouvernance du projet Senia, formalisée en 2020, est constituée par l'EPA Orsa, les villes d'Orly et de Thiais et l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre et l'État. Les activités présentes au sein du périmètre ne seront pas relocalisées mais indemnisées.

Un projet de développement de l'activité du marché d'intérêt national de Rungis est en cours de réflexion dans la partie nord de la zone « bleue » sur 25 ha (cf. figure 2, schéma de gauche), pour accueillir des activités logistiques « innovantes », sous pilotage de la Semmaris.

Aéroports de Paris porte enfin un projet sur les franges nord et ouest de la plateforme aéroportuaire, occupées en partie par des ateliers de maintenance aéronautique d'Air France, d'extension et création de nouveaux bâtiments d'activités. La première opération, « Campus », d'aménagements tertiaires, concerne le sud du carrefour du cockpit, avenue de l'Europe, dans l'axe de la RD7.

1.2 Présentation de la zone d'aménagement concerté projetée

L'EPA Orsa souhaite créer une ZAC intercommunale sur environ 40 ha sur le site du Senia (cf. figure 3). Son objectif est, au sein d'un quartier urbain mixte arboré (T1, T2, O1 à O3) entouré par une frange d'activités (O4, T3 et T4), d'accompagner et d'articuler les différentes opérations préexistantes d'une part à l'intérieur du périmètre de prise d'initiative, en particulier l'arrivée de la ligne 14 et de sa gare en 2024 (en T2 : pôle gare) et la mutation engagée par les deux sites lauréats (L1 et L2), et d'autre part à l'extérieur de ce périmètre (« zone bleue ») afin de constituer un tout

¹² Linkcity Île-de-France pour Parcs en scène au sein du quartier du Senia (sur deux sites) et Vinci immobilier résidentiel pour Faubourg métropolitain à sa limite sud-est (sur un site).

¹³ Équipement métropolitain autour du e-sport, de la réalité virtuelle et des sports urbains

¹⁴ Cette Zac, portée par l'EPA Orsa, créée en novembre 2019 compte 770 logements pour une surface de plancher de 50 800 m², sur un tènement de 6,3 ha. [L'enquête publique](#) pour la demande de déclaration d'utilité publique du projet s'est terminée le 18 février 2021. Les premières livraisons sont prévues en 2022.

¹⁵ Lui-même dans le périmètre de l'opération d'intérêt national conduite par l'établissement.

cohérent à l'échelle du territoire. L'EPA Orsa possède la maîtrise foncière d'une partie du périmètre de la Zac, laissant la frange consacrée aux activités en participation¹⁶. Elle conserve la maîtrise des cahiers des charges des différents lots (« fiches de lots ») sur l'ensemble du périmètre.

Un plan de référence a été élaboré en 2019, des principes programmatiques sont définis. Ils comprennent des quartiers différenciés par leurs principes constructifs (usage(s), hauteur et agencement du bâti, espaces publics dont espaces verts et voiries, vues), des espaces verts structurants (dont deux parcs de 1,4 ha et 2,2 ha), un réseau piétons et cycles, des voiries routières étroites et réduites, des règles relatives à la performance énergétique des bâtiments¹⁷. Des équipements de services sont prévus : notamment des établissements scolaires (deux crèches privées, quatre écoles et un collège), un centre culturel, un pôle multiservices et un gymnase ainsi que des services pour des jeunes actifs, des étudiants et des personnes âgées et un centre universitaire. Les équipements publics communaux sont sous maîtrise d'ouvrage des communes et le collège sous celle du Département.

La gare sera livrée par la SGP avec son parvis ; l'EPA Orsa en réalisera les abords et l'ensemble du reste du pôle gare (T2). La réalisation du franchissement des voies ferrées pour piétons et cycles, dans l'axe de la scène digitale, est portée par la ville de Thiais qui en a délégué la maîtrise d'ouvrage à SNCF réseau. La Zac comporte, en face du pôle gare, en entrée ouest du quartier, la création d'un parking relais en silo, mutualisé entre les besoins de la ligne 14 et de la gare TGV. Les emprises de la future gare TGV ont été définies. Correspondant aux emprises actuellement occupées par les parkings de surface des salariés d'Air France, le secteur O2, à l'est de la cité jardin, accueillera notamment un parking silo en remplacement des précédents.

Au total, la Zac accueillera : 2 218 logements dont 440 logements sociaux pour un total de 144 195 m² (dont 16 000 m² de résidence étudiante), 3 545 m² d'hôtel, 120 766 m² de bureaux, 93 498 m² d'activités et 19 868 m² de commerces et services.

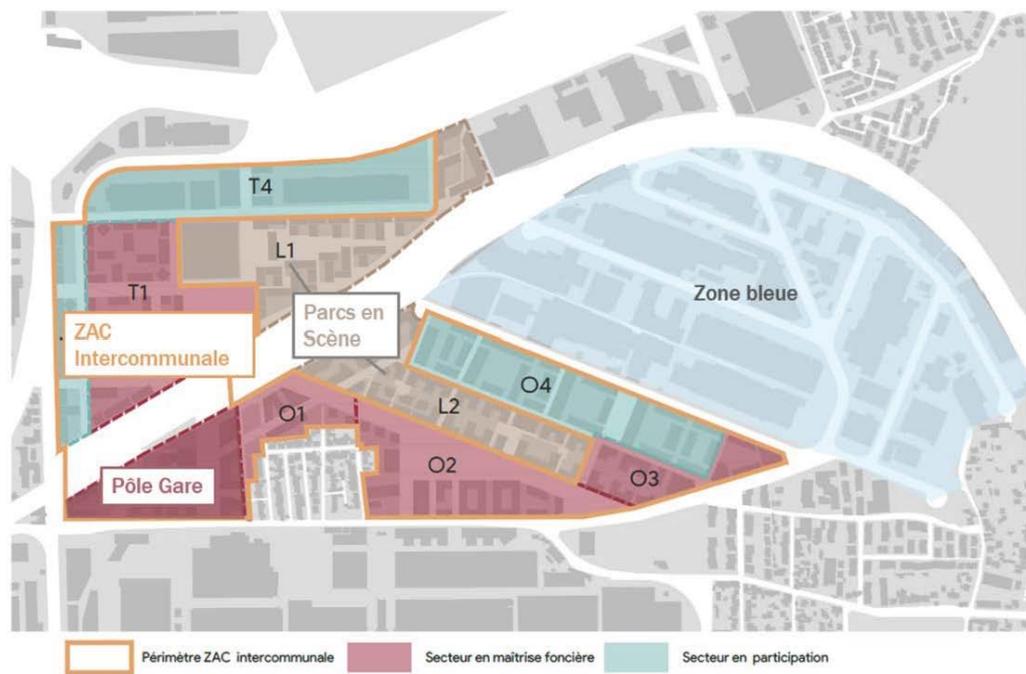


Figure 3 : Périmètres de la Zac (le périmètre général est en orangé, celui en maîtrise foncière est en rouge (foncé et clair) et celui en participation (en bleu soutenu) et zone bleue hors Zac - La maîtrise foncière du pôle gare par l'EPA Orsa sera effective en 2024 en parallèle à la livraison de la gare par la SGP (source: dossier)

¹⁶ Cf. articles L. 311-4 et -5 du code de l'urbanisme

¹⁷ RT 2012 - 20% - Biosourcé niveau 1 minimum ou niveau 2



Figure 4 : Plan de programmation de la Zac – périmètre tiré – le carré marron en dehors de la Zac est la scène digitale (e-sport), le rectangle traversant les voies, la future gare TGV, se poursuivant au sud par la gare de la ligne 14 (source : dossier)

1.3 Le périmètre du projet

Le dossier annonce les secteurs de projet présents au sein du quartier du Senia comme étant les suivants :

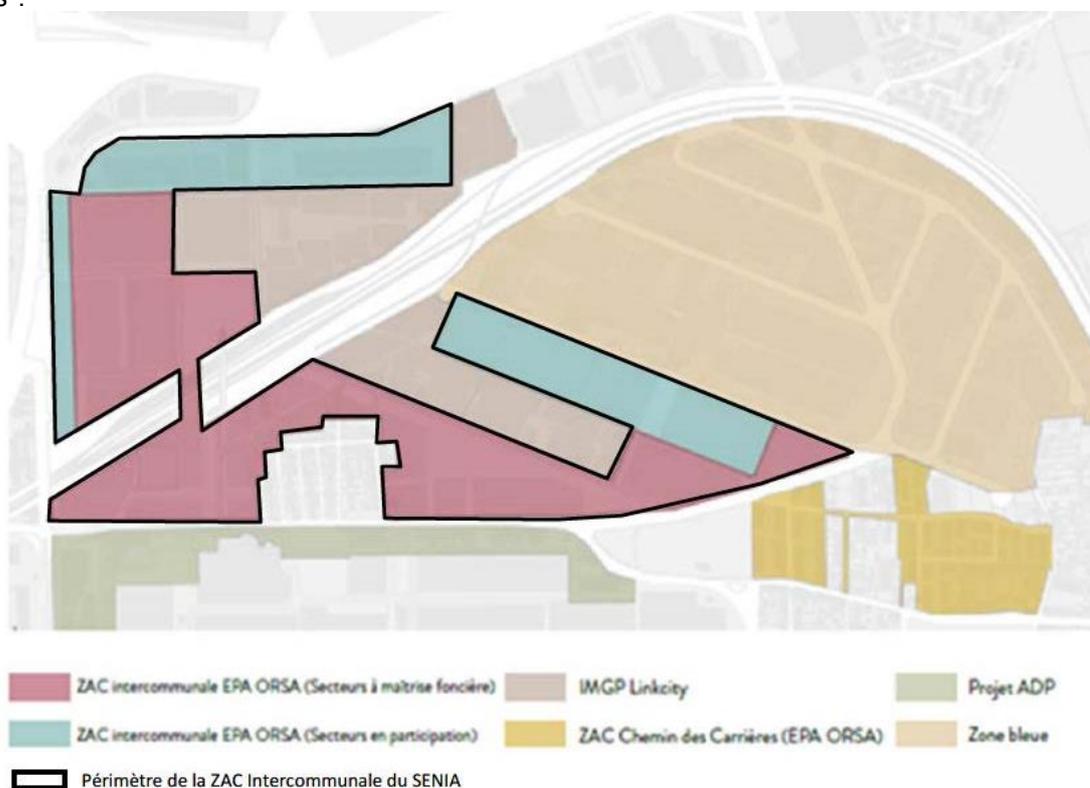


Figure 5 : les secteurs de projet du quartier du Senia (source: dossier)

La figure 5 témoigne de l'imbrication géographique entre le périmètre de la Zac et les sites L1 et L2 lauréats de l'IMGP enclavés au sein de celui-ci. Ces derniers accueilleront en outre des groupes scolaires et une partie des espaces verts de la Zac ; les secteurs inclus dans la Zac apportent la trame

viaire (modes actifs et routiers) nécessaire à tous les îlots ainsi que les dispositifs de gestion des eaux pluviales associés. Les éléments présentés dans les § 1.1 et 1.2 du présent avis démontrent que le développement de ces secteurs s'inscrit dans le même objectif et n'a pas de sens sans la réalisation de la passerelle entre les secteurs nord et sud du Senia, ni sans l'accès ouest au quartier par la RD7, ni sans le développement des autres transports en commun et en particulier du TSCP Senia-Orly, ceci dans le contexte de l'arrivée de la ligne 14.

Ainsi, comme annoncé par le dossier, les opérations inscrites à la Zac telle que projetée aujourd'hui font partie d'un projet d'ensemble, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le projet du Senia, dont le périmètre reste à définir en s'attachant à analyser les liens fonctionnels existant entre les différentes opérations identifiées sur le secteur. Il comporte *a priori* à tout le moins l'ensemble des opérations prévues dans les différents îlots T, O et L, portées par l'EPA Orsa et par Linkcity, ainsi que les accès routiers (RD7 et RD153) portés par le Département et l'EPA Orsa, qui participent d'un même et unique projet dont la maîtrise d'ouvrage est multiple et le phasage différencié.

À ce périmètre correspondrait la création de 4 858 logements sur 345 604 m² (soit près de 50 % du projet), 21 494 m² d'hôtels, 133 214 m² de bureaux, 93 498 m² d'activités (inchangés par rapport à la Zac seule), 32 271 m² de commerces et services et 34 848 m² de parkings, 14 485 m² d'équipements et 25 087 m² d'établissements scolaires soit un total de 700 501 m². Il permettrait l'accueil de 12 000 nouveaux habitants et 5 500 nouveaux actifs.

La place, au sein ou non du projet, de la Zac Chemin des carrières, du projet de la Semmaris en « zone bleue », celle du projet porté par ADP en limite sud de la Zac Senia, celle du TCSP Senia-Orly (choix du tracé notamment) et celle de la gare TGV, tous dans le périmètre de l'OIN, est à analyser en s'appuyant sur le test du « centre de gravité », en référence à la note de la Commission européenne¹⁸ concernant les travaux associés et accessoires, qui permet d'évaluer les liens fonctionnels entre différentes opérations. Ce test pourra être appliqué aux autres opérations pour en conforter la place au sein du projet.

Le périmètre du projet une fois défini conditionnera celui de l'étude d'impact.

1.4 Procédures relatives à la Zac

La concertation préalable relative à la Zac a été lancée en février 2021 et se poursuivra jusqu'en avril. L'objectif de l'EPA Orsa est d'approuver la création de la Zac et le bilan de la concertation en septembre 2021, avant de solliciter au second semestre 2022 une autorisation environnementale (qui nécessitera une enquête publique¹⁹), puis de démarrer les travaux en 2023.

¹⁸ Note de la Commission européenne ENV.A/SA/sb Ares (2011)33433 du 25 mars 2011, interprétative de la directive 85/337/EEC modifiée en ce qui concerne les travaux associés et accessoires : « Il convient de vérifier si ces travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante des travaux d'infrastructure principale. Cette vérification devrait être basée sur des facteurs objectifs tels que la finalité, les caractéristiques, la localisation de ces travaux associés et leurs liens avec l'intervention principale ». Cette même note préconise aussi, pour déterminer si de tels travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante de l'intervention principale au regard de l'évaluation environnementale, un test de vérification/évaluation dit « du centre de gravité » : « Ce test du centre de gravité devrait vérifier si ces travaux associés sont centraux ou périphériques par rapport aux travaux principaux et dans quelle mesure ils sont susceptibles de prédéterminer les conclusions de l'évaluation des impacts environnementaux ».

¹⁹ Celle-ci n'est pas requise pour la création de zone d'aménagement concerté.cf; article L. 123-1 du code de l'environnement.

Une révision en juillet 2020 du plan local d'urbanisme d'Orly approuvé le 25 février 2020 rend la Zac compatible avec celui-ci. En revanche, une déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Thiais sera diligentée en 2023, la Zac n'étant à ce stade pas compatible avec celui-ci. L'Ae attire l'attention de l'EPA Orsa et des autres acteurs sur l'intérêt de recourir autant que possible aux procédures communes²⁰ ou conjointes, permettant de mutualiser les études produites, de limiter les saisines des services instructeurs et de l'Ae et surtout de faciliter l'accès du public à l'information qui le concerne.

1.5 Les enjeux environnementaux du projet

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet, en lien avec la réussite de la mutation d'un quartier fragmenté et dégradé par la présence majoritaire et historique d'activités économiques, infrastructures et flux de transports routiers, ferroviaires et aériens, sont :

- les nuisances (pollution de l'air, bruit, pollution des sols...) et les risques sanitaires associés dans un contexte d'augmentation de la population accueillie,
- le cadre de vie des riverains, notamment du fait de l'artificialisation actuelle du secteur, de son caractère industriel et de l'augmentation de ses dessertes,
- un urbanisme économe en énergie et en eau, adapté aux événements climatiques exceptionnels, épisodes caniculaires, et épisodes de fortes pluies,
- la gestion des flux et des nuisances éventuelles liés à la fréquentation d'une infrastructure d'accueil d'événements publics, à la proximité de pôles commerciaux d'envergure et à la présence d'une future gare « parisienne ».

2. Les questions posées à l'Ae

L'Ae rappelle ici que le périmètre de l'étude d'impact et des études la documentant devra refléter celui du projet et de son aire d'influence.

2.1 « Présentation du projet : les scénarios de projet »



Figure 6 : Secteur d'appel à manifestation d'intérêt à l'étude (Source : dossier)

²⁰ Cf. article L. 153-54 du code de l'urbanisme

Question posée : « Aujourd'hui la programmation d'un îlot de projet reste à définir. Un appel à manifestation d'intérêt (AMI) a été lancé pour tester l'attractivité du site pour la mise en place d'un pôle universitaire ce qui représente une opportunité pour le site et plus largement pour ce secteur qui manque d'établissement d'enseignement supérieur. La réalisation de ce programme est à ce stade incertaine, si cette programmation ne trouvait pas sa place dans la ZAC, il s'agira d'un îlot mixte mêlant logements, bureaux et activités. Nous envisageons donc de définir 2 scénarios dans le projet global, car le projet ne sera pas arrêté au moment du dépôt de l'étude d'impact. Une mise à jour de l'étude ou un mémoire de réponse pourront être formalisés dès lors que le projet sera arrêté. Est-ce que cette formule vous convient ? »

Éléments de réponse :

Les scénarios, qu'ils soient successifs ou parallèles et quelle que soit leur nature, font partie intégrante du déroulement d'un projet. Ils peuvent constituer soit de simples options différentes, soit des « solutions de substitution raisonnables » au sens de l'article R. 122-5 du code de l'environnement qui dispose que l'étude d'impact fasse état des alternatives étudiées. Le même code prévoit en outre que l'étude d'impact d'un projet soit actualisée dans le temps, au fur et à mesure de l'avancée du projet et de sa définition, par exemple à l'occasion d'évolutions particulières de son contexte. Aussi, le fait de présenter deux scénarios d'aménagement d'un îlot dans une première version de l'étude d'impact puis, à l'occasion de l'actualisation de celle-ci, d'expliquer le choix effectué, notamment au regard des incidences environnementales des deux scénarios envisagés, est conforme au principe de la démarche d'évaluation environnementale. Pour l'Ae, il convient cependant que les maîtres d'ouvrage lèvent au plus tôt les hypothèses de travail afin d'éviter le risque, en reportant trop longtemps un choix, de se fermer la porte à des options de moindre impact environnemental ou conditionnant l'atteinte des objectifs de son opération et plus largement du projet. Les caractéristiques de fonctionnement de la scène digitale, dont le dossier ne dit pas si elles sont déjà définies, sont par exemple un autre des éléments du cahier des charges à prendre en compte dans la définition de la programmation de cet îlot.

En outre :

Pour l'Ae, le choix du périmètre du projet (développé au § 1.3) représente cependant *a priori* un enjeu plus important que celui des deux scénarios présentés, eu égard à ses objectifs et en particulier ceux relevant de la bonne prise en compte de thématiques environnementales à fort enjeu sur ce territoire : la santé humaine et le cadre de vie. La définition du périmètre du projet sera à étayer solidement dans la première version de l'étude d'impact, au titre de sa justification, en présentant les alternatives raisonnables étudiées ainsi que leur analyse comparée.

2.2 « Déplacements et stationnements : les études de trafic »

Ce que dit le dossier : Des comptages réalisés en 2012-2016 ont servi de base à une étude de circulation incluant une modélisation statique (produite en 2018) et une expertise du plan de circulation (produite en 2020). Elle prend en compte dans sa version de 2020 les mises à jour du projet RD7 Sud, le modèle de trafic en vigueur du département à l'échelle régionale, ainsi que d'autres projets : le TCSP Senia Orly, un parking relais sur le Senia, la gare TAGV et la Zac Chemin des Carrières. Le report modal lié à l'arrivée de la gare du Grand Paris Express est pris en compte. Des premiers résultats sont fournis dans le dossier remis, relevant des secteurs de circulation moindre du fait d'un aménagement contraignant de la voirie et d'autres (en particulier des

carrefours), connaissant une saturation accrue. Une restriction des flux de poids lourds est prévue engendrant la nécessité d'itinéraires de déviation.

Question posée : « La programmation ayant évolué à la hausse depuis la dernière version de l'étude [de trafic], les modélisations pourront être reprises pour coller au programme. Avez-vous des préconisations particulières sur cette étude de trafic ? »

Eléments de réponse :

La programmation²¹ sur le territoire de Thiais a en effet, selon le dossier, augmenté en parallèle de la définition de la Zac, tandis qu'elle serait restée assez stable sur le secteur d'Orly. Le dossier ne fournit aucun élément permettant de qualifier cette hausse (parts de la programmation, volumes et flux concernés, localisation) ; il n'indique pas non plus l'ensemble des hypothèses de l'étude initiale (notamment son périmètre géographique). Il n'est donc pas possible de proposer des éléments précis pour orienter la nouvelle étude à produire mais seulement de présenter un cadre de référence faisant abstraction de celui de l'étude réalisée.

La modélisation doit en effet être reprise et s'appuyer tout d'abord sur un état actuel du trafic qui ne risque pas d'être obsolète (contrairement à des comptages effectués entre 2012 et 2016) et qui corresponde autant que possible à un état « normal » du trafic sur les voiries du secteur, hors pandémie. L'application d'un coefficient d'ajustement du trafic effectivement comptabilisé en 2021 pourrait être envisagée.

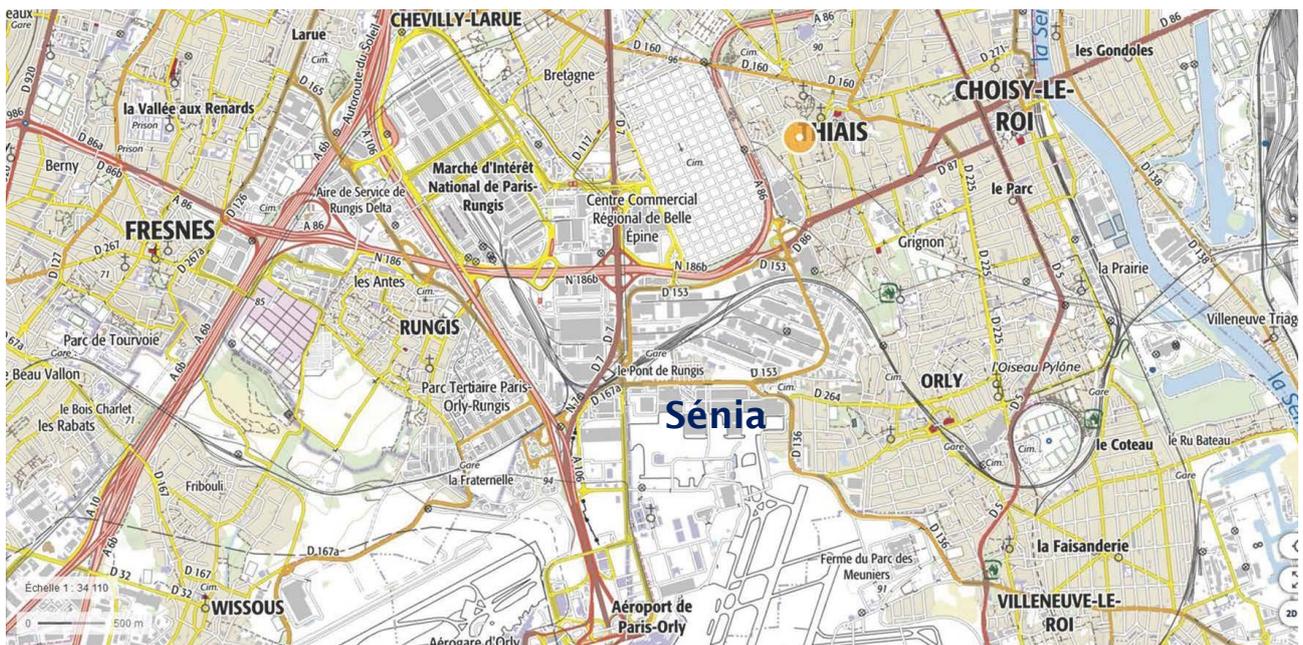


Figure 7 : Les infrastructures routières sur le territoire du projet (source : géoportail)

Elle doit ensuite s'appuyer sur une programmation la plus récente et la plus juste possible en termes de population et d'emplois, ainsi que de leur localisation (entre les secteurs nord et sud notamment), tout comme celle des réseaux viaires projetés. Une évaluation du nombre d'utilisateurs de la gare Pont de Rungis de la ligne 14 et de la gare TGV (en lien avec la SGP et la SNCF) serait en outre nécessaire pour préciser les modèles. Toutes les voiries situées dans le périmètre du projet sont à considérer, comme celles potentiellement affectées par le projet dans son ensemble : échangeurs de l'A86, RN7,

²¹ La programmation traduit les choix du porteur de projet en matière d'aménagement, de logement, d'activités, d'équipements publics, de services.

RN1868, D86, RD7 nord et sud, D167a, RD153, D136 notamment. Le périmètre à retenir *in fine* est fonction du caractère significatif ou non des flux générés par le projet par rapport aux flux de référence. Les sites de congestion, dont l'existence est évoquée dans le dossier, nécessitent d'être étudiés plus particulièrement. L'échelle de l'analyse sera différenciée selon les secteurs : très précise au sein du périmètre du projet (dont le périmètre est à définir finement, comme évoqué au § 1.3 et devrait inclure au moins l'ensemble de la Zac et les secteurs L1 et L2 ainsi que le nouvel accès à la RD7), s'appuyant sur un réseau viaire de niveau plus élevé en s'en éloignant.

La modélisation du scénario de référence (évolution du trafic sans projet) nécessite de prendre en compte les trafics générés par les projets connus et non directement liés au projet, aux périodes et termes des travaux les ayant précédés, de leurs livraisons respectives et de leur durée de vie (de l'ordre de trente années après leur mise en service). Sont identifiés notamment²², à ce stade et au vu des éléments recueillis : la Zac du Chemin des carrières, les projets ADP (jouxant la RD153 et la RD136 ou avenue de l'Europe), le projet de la Semmaris dans la zone bleue, ainsi que les évolutions générées par la ligne 14 et la gare TGV (et leur parking relais mutualisé), le TCPSP Senia-Orly, la requalification de la RD7 (et éventuellement celle de la RN7 évoquée dans le dossier et l'arrivée de la ligne 18 à l'aéroport d'Orly). La mise en service prochaine (le 10 avril 2021) du tramway T9 entre la porte de Choisy à Paris et Orly-ville sera également à prendre en compte dans le scénario de référence.

En outre :

Les modalités de stationnement offertes aux résidents, usagers et employés du site sont à traiter en lien avec le sujet des trafics générés par le projet. L'appel à des mesures d'évitement et de réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre associées au trafic, de type réduction ou foisonnement des places de parking par exemple, sera à traiter pour étayer les hypothèses de flux retenues.

Les flux des habitants et usagers du site du projet gagneraient à être eux aussi modélisés, afin de s'assurer de la bonne adéquation entre les espaces projetés (parvis, passerelle, esplanades, gares) et les flux entrants et sortants des transports en commun (M14, RERC, TGV) et de la scène digitale, surtout dans le secteur central du projet situé entre ces équipements.

La qualité de la jonction entre le réseau dédié aux modes actifs au sein du périmètre du projet et ceux des quartiers voisins qui sont à traverser pour rejoindre par exemple le centre commercial Belle Épine au nord ou les centres villes de Thiais et d'Orly, à l'est et au sud, est à analyser pour évaluer le bon dimensionnement et l'efficacité du réseau créé au sein du projet.

2.3 « Risques et santé : la pollution des sols »

Ce que dit le dossier : de nombreux sites Basias²³ sont répertoriés sur le site. Une étude de vulnérabilité du site a été produite en 2020 sur la base d'éléments bibliographiques (études, historique) et visuels. Elle recense les sources potentielles de pollution des sols avec le niveau de pollution²⁴ qui leur a été attribué ; les résultats ont été cartographiés (cf. figure 8).

²² Pour autant qu'ils ne soient pas considérés comme faisant partie du projet

²³ Base de données des sites industriels et activités de service

²⁴ Un niveau fort est attribué aux pollutions émanant de cuves, cabines de peinture, mâchefers et liquides inflammables, moyen à celles émanant de postes de transformateurs, activités de garage, aires de lavage, incendies, déchets divers et huiles.



Figure 8: Niveaux de pollution au droit de la zone d'étude (Source : dossier)

Question posée : « Notez qu'en l'état actuel aucune investigation supplémentaire n'est envisagée : le site est toujours en activité et n'est que partiellement maîtrisé. De nouvelles études seront réalisées ultérieurement pour assurer la compatibilité des usages avec le site, mais dans une temporalité indéfinie (après acquisition de l'ensemble des terrains). Ces éléments seront transmis à l'autorité environnementale à l'avancement. Avez-vous des remarques particulières sur ce sujet ? »

Éléments de réponse :

Les couleurs de la carte, toute en nuances de verts sauf pour deux secteurs en rouge, sont d'apparence trompeuse, alors qu'une pollution forte à moyenne caractérise la majeure partie des secteurs investigués sauf peut-être celui du parc en O4. La carte seule ne permet pas de savoir si l'absence de codification sur une parcelle signifie une absence de pollution potentielle ou une absence de données. En outre, l'attribution de catégories qualitatives peut masquer des pollutions toxiques significatives y compris au niveau moyen. Ces investigations ne couvrent en outre à ce stade pas l'ensemble du périmètre de la Zac (manquent l'est du T4, le sud du T2 et l'est du pôle gare), ni les secteurs L1 et L2.

Ces analyses nécessiteront être éclairées quant à leurs hypothèses et leurs règles de restitution, complétées pour couvrir l'ensemble du périmètre retenu *in fine* pour le projet et approfondies pour disposer de données suffisamment précises. Celles-ci devront permettre de déterminer, à un stade où la programmation pourra encore évoluer suffisamment, si les usages projetés pour chacune des parcelles sont bien compatibles avec la pollution des sols ou bien si, à défaut de pouvoir réduire suffisamment les risques sanitaires associés, par exemple en purgeant ou traitant les sols pollués, il faut les éviter et pour cela modifier la programmation. Des évaluations quantitatives de risques

sanitaires seront à conduire à cette fin dans les secteurs identifiés comme étant à risque et coïncidant notamment avec l'implantation projetée d'établissements sensibles (crèches, établissements scolaires, accueil de personnes âgées...) et d'espaces végétalisés (parcs, squares, jardins, promenades plantées etc.). Des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation dont l'efficacité a pu être démontrée dans le cadre d'autres opérations de même nature seront utilement proposées.

L'EPA Orsa ne maîtrise que partiellement le site, aujourd'hui en activité. Le calendrier d'élaboration de ces analyses et évaluations complémentaires est à construire et à articuler finement avec celui, progressif, de maîtrise du site en ayant défini auparavant quelles étapes nécessitent expressément de maîtriser le foncier concerné et quels sites sont prioritaires au regard de leur usage futur et du niveau potentiel de pollution qui leur a été attribué.

En outre :

Un protocole de contrôle des terres excavées et plus largement un plan de gestion des déchets dangereux décrivant les modalités de stockage temporaire et d'évacuation des matériaux qui le nécessiteraient devront également être définis et présentés dans l'étude d'impact du projet. Une étude des destinations possibles et des modalités d'acheminement (routier, ferroviaire, fluvial) de ces matériaux précédera utilement la définition de ce plan de gestion, dans l'objectif de réduire au minimum les incidences (sur la santé humaine et en matière d'émissions de gaz à effet de serre) de cette étape de la réalisation du projet.

La qualité des eaux souterraines, la nappe étant située à une profondeur de six mètres, et le risque de la dégrader du fait des terrassements projetés, ainsi que les modalités de gestion des eaux pluviales seront à analyser et évaluer.

L'étude d'impact devra comporter l'ensemble de ces éléments, principes et résultats, au stade de la demande d'autorisation environnementale et avant toute demande de permis de construire qui pourrait figer de façon prématurée la programmation du projet vis-à-vis notamment de l'implantation des établissements sensibles (ces derniers étant en outre pour la plupart affectés à un des deux territoires communaux).

2.4 « La santé : l'acoustique et la qualité de l'air »

La qualité et la précision de l'évaluation du bruit, de la qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre dépendent étroitement d'une estimation complète des sources de ces nuisances. Une cohérence maximale sera recherchée entre les mesures et évaluations de bruit et des polluants de l'air et les hypothèses retenues pour réaliser les mesures, évaluations et modélisations de trafic routier ; cette cohérence importe pour l'état initial comme pour le scénario de référence et le scénario avec projet. La cohérence du périmètre du projet, de sa programmation, des aires d'étude²⁵ et des autres projets pris en compte doit être complète. Les modélisations au sein du périmètre du projet s'appuient sur le réseau viaire et ses caractéristiques (vitesse, réglementation, etc.) ainsi que sur le contenu programmatique qui devront donc être identiques à celles retenues pour les études de trafic.

²⁵ L'aire d'étude adéquate dépasse l'échelle du Sénia ; celle retenue pour l'étude de trafic routier serait pertinente, incluant le tronçon ferroviaire et le nord de la plateforme aéroportuaire ainsi que les différents projets à proximité (activités économiques et transports en commun).

Concernant les émissions ferroviaires et aériennes, les prévisions d'évolution à court, moyen et long termes des trafics et des matériels aériens (aéronefs) ou ferroviaires (RER C et TGV) sont à solliciter auprès des opérateurs concernés. De la même façon, pour les activités situées à proximité, leurs possibles évolutions sont à rechercher auprès des maîtres d'ouvrage concernés (ADP, Semmaris par exemple). Le troisième plan de prévention du bruit dans l'environnement, en cours d'élaboration, et les plans concernant la qualité de l'air ou les émissions de gaz à effet de serre devront être pris en compte.

Le bruit

Ce que dit le dossier : le secteur du Sénia est situé en dehors des zones du plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly ; il est cependant concerné par le zonage de classement sonore des infrastructures de transport terrestres. Une carte de bruit réalisée par Bruitparif est fournie (cf. figure 9). Une analyse du bruit lié au trafic aérien sera développée à l'initiative de l'EPA Orsa. L'ambiance sonore du secteur est qualifiée de bruyante (en partie supérieure à 65 dB(A) voire 70 dB(A) au sein de la Zac). Les ambiances calmes seront recherchées, en particulier par le choix de configuration des îlots, pour limiter l'impact sur les populations.

Question posée : « Une étude acoustique est prévue sur l'ensemble du site. Des mesures de 24 heures seront réalisées début 2021 pour permettre un maillage complet du site. Les sources de bruit industrielles seront identifiées sur site. Des modélisations seront données à l'état futur, et le scénario fil de l'eau sera analysé. Avez-vous des recommandations particulières sur cette étude ? »

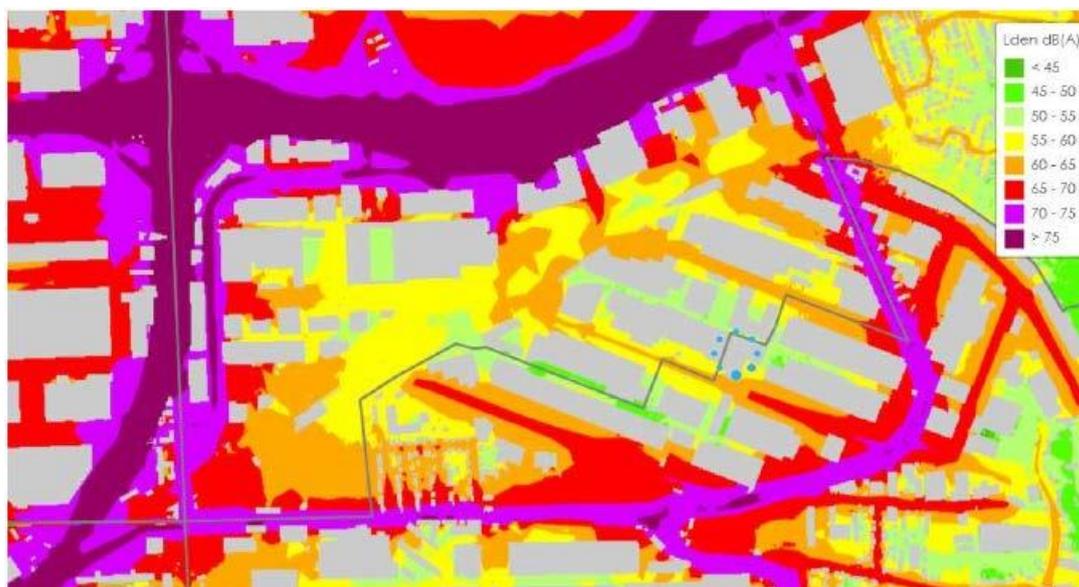


Figure 9 : Carte du bruit (source : dossier)

Éléments de réponse :

L'Ae considère que la question du bruit doit être traitée de façon détaillée sur l'ensemble du site du projet. Des mesures à l'état initial, lors de journées de pleine activité, devront permettre de caler les modèles de propagation du bruit. La situation des quartiers résidentiels situés au sein ou à proximité du Senia (au sein du périmètre d'étude) sera à traiter de façon spécifique afin que l'évaluation de l'évolution du bruit entre l'état actuel, le scénario de référence et la situation avec projet soit effectuée en respectant les principes en vigueur notamment concernant l'échelle de prise en compte des évolutions considérées comme significatives de bruit.

Il conviendra d'appliquer la séquence éviter, réduire, compenser (ERC) de façon à limiter le bruit perçu au niveau de chacun des espaces de vie, en toute saison et donc qu'ils soient ouverts ou fermés (au-delà des principes architecturaux retenus pour les îlots). Les mesures d'évitement²⁶ puis de réduction à la source seront retenues de façon préférentielle avant toute autre mesure, comme pour les nouveaux logements. Il conviendra partout d'évaluer les niveaux sonores à chaque étage des constructions sans recours à des valeurs moyennes. Les solutions devront faire l'objet d'un suivi fin qui déclenche rapidement des mesures supplémentaires dans le cas où les résultats attendus ne seraient pas atteints.

La qualité de l'air

Ce que dit le dossier : sur les communes de Thiais et d'Orly, la qualité de l'air est assez bonne avec un indice Citeair majoritairement faible (261 j/an). La génération de trafic induite par le projet conduira à des émissions de gaz à effet de serre, tout comme les consommations des nouveaux logements. Des mesures seront développées pour favoriser le report modal, et pour garantir une bonne qualité de l'air dans les logements.

Question posée : « Une étude air et santé est donc prévue. Une campagne de mesures sera réalisée sur 2 semaines début 2021 sur tout le site d'étude. Des mesures en NO₂ et benzène seront réalisées. Ces données seront corrélées au réseau permanent d'Airparif et à la bibliographie sur site (Chemin des Carrières avec 2 campagnes de mesures en 2019, opération Parcs en scène). Des modélisations seront données à l'état projeté, et le scénario fil de l'eau sera analysé. Une évaluation des risques sanitaires sera suivie selon le guide de l'Ineris²⁷ de 2013. Avez-vous des recommandations particulières sur cette étude ? »

Éléments de réponse :

Le contexte du secteur appelle en effet la réalisation de mesures puis d'une modélisation de l'ensemble des polluants de l'air, en situation de référence et en situation projet, qu'ils aient pour origine les transports ferroviaires, routiers ou aériens ou les activités implantées au sein du projet (logements, bureaux, activités, services) ou à proximité de celui-ci (les hangars de maintenance aéronautique ou les nouvelles activités logistiques par exemple pour le bruit). C'est bien l'ensemble qu'il convient d'évaluer.

Une étude air-santé est nécessaire afin de s'assurer que le projet n'expose pas de nouvelles populations à des concentrations toxiques, ce qu'il faudra vérifier avant l'occupation des aménagements. Il conviendra de se référer à la [note technique du 22 février 2019 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](#) (et notamment la liste des polluants qui y figurent). À partir de prévisions de trafic et des autres activités, les émissions sont évaluées en tenant compte de facteurs propres : carburant, polluant, catégorie de véhicule, vitesse, conditions de circulation. Le modèle mis au point par l'Agence européenne de l'environnement (Copert V) dans sa version actuelle pourra être utilisé pour la partie transport. La dispersion des polluants sera également simulée avec un modèle

²⁶ Dans certains cas, l'évitement est même la seule option possible pour les logements – c'est d'ailleurs la règle dans les zonages des plans d'exposition au bruit, qui ne prennent néanmoins en compte que le bruit aérien (aucune règle similaire n'existe pour les infrastructures terrestres). Dans sa note n°2015-N-02 relative au bruit des infrastructures de transport terrestres, l'Ae avait notamment recommandé aux autorités décisionnaires de s'assurer, avant d'autoriser la construction d'habitations ou d'établissements sensibles à proximité d'infrastructures de transports, que leurs nuisances sonores n'excèdent pas les valeurs réglementaires qui leur sont applicables, de jour et de nuit.

²⁷ Institut national de l'environnement industriel et des risques

atmosphérique adapté et les résultats croisés avec, non seulement les valeurs limites définies par la réglementation, mais également les valeurs toxiques de référence ou les valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé qui sont fondées sur la connaissance des risques pour la santé.

En outre, s'assurer d'une bonne prise en compte des résultats dans le programme lui même

La plus grande attention devra être portée à ne pas augmenter le risque sanitaire sur le territoire en accueillant plus de populations dans des secteurs à l'environnement dégradé voire nocif. Ceci conduit mathématiquement à devoir améliorer la qualité de cet environnement avant tout accueil de populations supplémentaires. Aussi, les niveaux de bruit et de qualité de l'air pour les riverains et les résidents et usagers du site devront-ils être améliorés avec le projet grâce à des mesures d'évitement et de réduction.

Pour la qualité de l'air comme pour le bruit ou l'excès de chaleur, le parti d'aménagement qui sera adopté est un levier essentiel pour contribuer à limiter l'impact d'une opération. Ainsi, le positionnement des activités les plus émettrices, la localisation des établissements sensibles (éducatifs, sanitaires...), la distribution et les fonctionnalités viaires vont fortement peser sur le niveau d'exposition des résidents et des usagers et constituent des mesures d'évitement, en premier lieu par rapport aux infrastructures existantes. S'y ajoutent des mesures de limitation de la vitesse, de traitement des revêtements de surface de voies, d'écrans phoniques sur infrastructures etc. Si des points noirs de bruit existent, ce qui pourrait être le cas, le projet peut être l'occasion de les résorber. Sont particulièrement concernés à ce stade les secteurs situés en périphérie du projet ; les secteurs L1, L2, O1 et O4 sont les plus protégés. Enfin, si les formes urbaines, positionnant les îlots dédiés aux « activités » en écran phonique des infrastructures, comme c'est le cas dans la Zac, participent de la protection des résidents et usagers, pour la pollution de l'air il n'y a pas d'écran possible même dans le cas où la population conserve ses fenêtres fermées. L'Ae attire l'attention des maîtres d'ouvrage concernés sur leur responsabilité : laisser aux futurs occupants du Senia le dilemme, entre par exemple ouvrir leurs fenêtres ou les fermer pour bénéficier d'un niveau de bruit ou de pollution de l'air apparemment atténué, ne serait pas acceptable.

Il est particulièrement souhaitable de réaliser, vu le site d'implantation du projet d'aménagement, une évaluation quantitative des risques sanitaires portant sur l'ensemble des facteurs de risque : bruit, pollution des sols, pollution de l'air, îlots de chaleur. Les effets sur la santé pourraient être dans ce contexte au moins autant liés à l'augmentation de la population exposée qu'aux incidences propres du projet. Réaliser cette évaluation devrait alors être déterminant pour sa programmation, en particulier pour l'opportunité de l'implantation de logements et pour celle d'établissements sensibles (crèches, écoles...) susceptibles d'accueillir des populations plus fragiles, *a fortiori* sur des parcelles historiquement polluées.

2.5 Le milieu naturel

Ce que dit le dossier : le site du projet n'intercepte aucun corridor écologique ni périmètres de protection ou d'inventaire. Après des études bibliographiques, des prospections ont été réalisées de janvier à octobre 2020 sur la faune et la flore, à des périodes *a priori* adaptées, qui concluent à des enjeux habitats et flore faibles, une présence forte d'espèces invasives, des enjeux oiseaux faibles à assez forts selon les espèces, et à la présence du Lézard des murailles (protégé et à enjeu patrimonial faible), de chiroptères (protégés à enjeu très faible à assez faible) et du Hérisson d'Europe (protégé et commun). Les enjeux les plus forts sont en bordure sud-ouest du projet (T2

sud) et en O4 et O2. La création d'une trame verte et bleue notamment par la mise en œuvre d'espaces publics plantés là où les installations industrielles l'avait quasiment supprimée (cf. Figure 10) permettra d'avoir un impact positif sur la biodiversité.



Figure 10 : "L'armature d'espaces verts" projetée – en verts foncé les équipements – le ratio surface des parcs sur surface de la Zac est de 14,3 % (source: dossier)

Question soulevée : « L'étude faune/flore/habitat nous semble donc complète et récente (moins de 3 ans au moment du dépôt du dossier), ainsi aucun inventaire supplémentaire n'est prévu. »

Éléments de réponse

Au vu de l'histoire du site et de son état actuel, cette pression d'inventaire apparaît globalement adaptée à l'échelle de la Zac. Toutefois, la réalisation de la passerelle, en fonction des techniques utilisées, et plus certainement celle de la gare TGV nécessiteront de compléter ces prospections par des inventaires au sein du faisceau ferroviaire, non investigué. Enfin, la réalisation des aménagements dans le secteur T2 (accès RD7, parking relais, activités ou bureaux) et celle concernant les secteurs O4 et O2 devra donner lieu à des passages complémentaires préalables aux travaux afin d'éviter toute atteinte aux espèces qui y ont été contactées.

Enfin, ces inventaires ont été réalisés sur le seul périmètre projeté pour la Zac (étendu au nord est cependant) et ne portent en particulier pas sur les secteurs L1 et L2. Ils devront être mis en cohérence avec le périmètre retenu pour le projet.

En outre :

Les espèces qui seront utilisées dans le cadre de la revégétalisation des espaces publics comme privés du secteur Sénia, qu'ils soient en dehors ou au sein des îlots, devront être l'objet d'un cahier

des charges précis, défini à l'échelle de l'ensemble du projet et s'imposant à tous. Celui-ci devra inclure en outre les principes de plantations ou strates (arbres, arbustes, herbacées), leur suivi et leur maintenance à court, moyen et long termes. Les trames retenues (surfaces, linéaires, mini trames, pas japonais, individus isolés...), leur agencement ainsi que les strates et les espèces les constituant devront être aptes à favoriser le retour et le développement de la biodiversité (notamment d'insectes, d'oiseaux ou de lézards) sur ce secteur. Ils seront à définir à l'échelle du projet et bénéficieront d'un suivi dédié et précis. En effet, l'objectif du projet de recréer une trame verte et bleue disparue impose de penser et d'implanter des espaces verts qui ne seront pas seulement dédiés au service de l'homme mais aussi au service du développement de véritables écosystèmes, à reconstituer en milieu urbain.

3. Autres observations de l'Ae

3.1 *La ressource en eau*

Ce que dit le dossier : aucun pompage, captage d'eau, cours d'eau ou plan d'eau n'est identifié sur le site d'étude. D'après la bibliographie, la nappe se trouve à environ six mètres de profondeur ; le site n'est pas exposé au risque d'inondation. En revanche, le projet modifiera les écoulements des eaux pluviales et des solutions de gestion alternatives devront être définies pour limiter le ruissellement et le risque d'inondation à l'aval du site. La phase chantier veillera à ne pas ou peu affecter la nappe lors des terrassements ; aucun impact n'est envisagé sur la nappe en phase d'exploitation.

« Un dossier Loi sur l'eau sera réalisé en parallèle, une analyse sur les rubriques visées sera réalisée ultérieurement. Toutefois on peut penser qu'il s'agira d'une autorisation. Un dossier d'autorisation environnementale unique sera donc déposé, incluant l'étude d'impact et le dossier Loi sur l'Eau. »

Au vu de la surface cumulée de la Zac et des lots L1 et L2, la problématique de la gestion des eaux pluviales du fait du ruissellement et du risque d'inondation à l'aval du site, représente un enjeu fort qu'il conviendra de traiter à l'échelle du projet. Le niveau d'artificialisation actuel du site et les objectifs affichés pour les opérations présentées laissent cependant espérer que le projet conduira à en réduire la surface, contribuant ainsi à l'objectif national de zéro artificialisation nette.

La nécessaire protection de la nappe pendant la phase travaux et pendant la vie du projet est à mettre en relation avec le niveau de pollution des sols déjà évoqué. Le choix des principes constructifs, par exemple la création ou non de stationnements souterrains et le remodelage éventuel de secteurs du site, pourrait y contribuer.

3.2 *L'énergie et la lutte contre le changement climatique*

Une telle opération d'aménagement a mécaniquement des effets sur la consommation d'énergie et l'émission de gaz à effet de serre. Sans que la politique nationale de neutralité carbone en 2050²⁸ ait vocation à être déclinée de façon identique à l'échelle de chaque projet, chacun doit néanmoins faire la démonstration que les trajectoires qu'il définit en la matière ont une incidence positive et

²⁸ Engagement pris dans le cadre de l'accord approuvé à Paris le 12 décembre 2015 à la 21^e Conférence des Parties de la Convention-Cadre des Nations-Unies, et repris dans la stratégie nationale bas carbone et la loi climat énergie.

s'inscrivent dans les logiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de maîtrise de la consommation d'énergie et de production d'énergie renouvelable.

Ainsi, il sera nécessaire de disposer d'un état précis de la situation initiale des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre sur un périmètre élargi, de l'ordre de celui retenu pour les études de trafic par exemple, ainsi que d'un état des gisements d'économie ou de récupération d'énergie et du potentiel de production d'énergies renouvelables (comme le prévoit l'EPA Orsa²⁹). Cette étude sur le potentiel de production d'énergies renouvelables doit être aboutie et présenter leur possible insertion dans le projet ; la possibilité de récupération de l'énergie fatale des eaux usées du site tout comme la production combinée d'électricité, de chaleur et de froid à partir d'énergie solaire devraient être étudiées. Des informations sur la traduction à l'échelle territoriale du changement climatique et des effets de l'urbanisation susceptibles de l'influencer sont également attendues. Ensuite, l'évaluation des incidences du projet sur ces différentes thématiques sera à mener sans oublier d'y appliquer la séquence éviter-réduire-compenser, présentant les variantes étudiées sans qu'elles restent « virtuelles ». Par exemple, en matière de changement climatique, des actions concrètes de prévention des îlots de chaleur et de renforcement du couvert végétal (par exemple la végétalisation de toitures) peuvent être une façon d'y répondre. En matière d'énergie, l'engagement dans une démarche écoquartier y contribue dès lors que l'engagement serait tenu, ce qu'il conviendra de suivre, et l'affichage du respect de la norme « RT 2012 - 20% - Biosourcé niveau 1 minimum ou niveau 2 » pourrait ne pas être à la hauteur d'autres cadres existants comme celui d'opérations à énergie positive. En revanche, le raccordement à un réseau de chaleur urbain, comme évoqué, pourrait s'inscrire dans la trajectoire requise en fonction de son alimentation ; le réseau existant sur le secteur est celui alimenté par l'usine d'incinération du MIN de Rungis et géré par la Semmaris. Il a cependant été jugé insuffisant³⁰ pour alimenter la Zac du Chemin des carrières.

La rédaction du dossier pouvant prêter à confusion, l'Ae souhaite rappeler ici que les émissions de polluants de l'air, analysées à l'échelle locale, ne sont pas les émissions de gaz à effet de serre, évaluées à l'échelle planétaire et aux effets distincts ; les unes et les autres sont cependant à évaluer en phase de travaux et d'exploitation.

3.3 Le paysage

Ce que dit le dossier : le secteur du Senia est actuellement utilisé pour des activités économiques et présente une image dégradée sur certains secteurs.

« Notez qu'un reportage photographique sera réalisé sur le site et des perspectives seront fournies sur les aménagements futurs »

L'EPA Orsa a fait appel à un architecte pour coordonner la thématique du paysage à l'échelle du projet, entre les communes et les aménageurs notamment. Les programmations ont été concertées entre le périmètre de la Zac et les secteurs IMGP dans un objectif affiché d'assurer une transition à toutes les échelles requises : entre la cité jardin et les secteurs adjacents, la gare TGV et les secteurs nord et sud de la Zac, la zone bleue et la Zac, entre les parties nord et sud de la Zac, entre la Zac et

²⁹ Le dossier mentionne une étude en cours sur l'alimentation du secteur par réseau de chaleur et une à venir de faisabilité en énergies renouvelables, requise par l'article L 300.1 du Code de l'urbanisme.

³⁰ Cf. le mémoire en réponse de l'EPA Orsa à l'avis de la MRAe Ile-de-France en date du 4 juin 2020 ; pour cette Zac, l'EPA Orsa s'oriente vers du solaire thermique en lien avec le raccordement au réseau gaz : https://www.val-de-marne.gouv.fr/content/download/19932/134033/file/Mémoire_en_réponse_2020.pdf

les secteurs IMGP... L'insertion des infrastructures de transport en commun, si elle est prévue et que les alignements ou emprises retenus permettent leur installation, n'est pas développée. Aucune vue des accès routiers existants et à venir ni de la passerelle ne sont proposées.

Des vues lointaines seront à prévoir depuis l'extérieur du quartier et ses différents points de vue, au-delà des voies ferrées et de l'A86 notamment. Des vues très rapprochées seront à présenter également, en cœur d'îlots, de parcs, du pôle gare, des franges d'activités et de bureaux et depuis la périphérie du site. Elles sont nécessaires pour éclairer le public et en particulier les habitants des deux communes concernées sur les évolutions à venir.

L'Ae invite les maîtres d'ouvrage à prendre connaissance de la [note n°2019-N-07 de l'Ae relative aux zones d'aménagement concerté](#) et autres projets d'aménagements urbains délibérée par l'Ae le 7 février 2020.