



Autorité environnementale

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la création de la zone d’aménagement concerté (Zac) des Coteaux d’Ormesson à Ormesson-sur-Marne (94) - 2^{ème} avis

n°Ae : 2025-047

Avis délibéré n° 2025-047 adopté lors de la séance du 12 juin 2025

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 12 juin 2025 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dossier de demande de déclaration d'utilité publique de la zone d'aménagement concerté (Zac) des Coteaux d'Ormesson à Ormesson-sur-Marne (94).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Laurent Michel, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Éric Vindimian.

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 absent(e)s : Karine Brulé, Olivier Milan, Laure Tourjansky, Véronique Wormser.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet du Val-de-Marne, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 3 avril 2025.

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 a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 11 avril 2025 :

- le préfet du Val-de-Marne qui a transmis une contribution du 13 mai 2025,*
- le préfet de la région de l'Île-de-France,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de l'Île-de-France.*

Sur le rapport de Noël Jouteur et Laurent Michel, qui ont rencontré le porteur de projet le 22 mai 2025, 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 au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

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 de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Synthèse de l'avis

La Zac des Coteaux d'Ormesson à Ormesson-sur-Marne, une commune d'un peu plus de 10 500 habitants, située à environ 20 km au sud-est de Paris, prévoit la construction de 645 logements dont 324 logements sociaux, ce qui correspond à une augmentation de 1 700 habitants, soit deux fois la croissance constatée entre 1999 et 2020. L'apport de ces nouveaux logements, combiné à la contribution des autres projets en cours sur la commune, permettra d'atteindre un taux de 13,4 % de logements sociaux, de densifier la commune et de diversifier la typologie des biens immobiliers et des logements. Le projet, implanté sur un site dont la desserte par les transports en commun est aujourd'hui limitée, s'inscrit à une échelle plus large dans le projet de réaménagement de l'ancienne voie de desserte orientale (VDO), réserve foncière de près de 100 ha anciennement acquise par l'État en vue de la réalisation d'un projet autoroutier et d'un projet de déviation, aujourd'hui abandonnés. Les emprises acquises servent à la réalisation d'un projet urbain concernant plusieurs communes de l'est francilien prévu dans un contrat d'intérêt national (CIN). Il est porté par l'ÉpaMarne. L'Ae est sollicitée pour un deuxième avis dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, la création de la Zac ayant été actée en 2024.

Le projet, qui se situe sur une friche urbaine constituée d'anciens pavillons et de leurs jardins, en grande partie abandonnés, de garages automobiles (en partie sud) et de terrains en friche ayant accueilli des activités, s'inscrit dans la continuité d'un corridor écologique identifié dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et le schéma directeur de la région Île-de-France, et a vocation à valoriser ce corridor au sein du quartier et en continuité avec le bois du château de Rets.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet, dans un contexte de changement climatique, sont à l'échelle du projet et de la commune :

- le corridor écologique et les espaces naturels ;
- la desserte du site par les transports en commun, leur accessibilité et les modes actifs ;
- le cadre de vie (paysage urbain, espaces verts, îlots de chaleur urbains) et l'adaptation au changement climatique ;
- les risques sanitaires pour les nouvelles populations (bruit, pollution de l'air, présence de sols pollués) ;
- la gestion des eaux, notamment pluviales et des matériaux issus des démolitions ;
- la consommations d'énergie, et les émissions de gaz à effet de serre (GES).

L'étude d'impact, actualisée dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, est structurée, claire et pédagogique. Elle est accompagnée de nombreuses annexes qu'elle reprend, parfois de manière un peu succincte.

Les principales recommandations de l'Ae sont:

- de compléter et préciser le bilan carbone prévisionnel du projet dans l'ensemble de ses composantes, et d'y adapter les mesures de réduction voire de compensation à prévoir ;
- d'actualiser l'analyse des effets cumulés, notamment au regard des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols à l'échelle communale et à l'échelle intercommunale ;
- de compléter le dossier par une évaluation, à une échelle territoriale élargie, du potentiel d'usage à terme des modes alternatifs aux véhicules individuels motorisés afin d'y adapter l'offre de transports en commun et son accessibilité ainsi que les conditions de développement des mobilités actives, en particulier le vélo ;
- de mettre à jour l'étude air et santé relative aux niveaux de pollution auxquels seront exposées les populations compte tenu des effets attendus des mesures de réduction envisagées et par référence aux futures valeurs limites applicables en matière de qualité de l'air, ainsi qu'aux valeurs établies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ;
- de compléter l'étude d'impact par l'indication des valeurs de référence du bruit routier établies par l'OMS et par une évaluation des niveaux de bruit prévisibles après mise en œuvre des mesures de réduction envisagées, y compris dans les logements fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs, assortie le cas échéant de mesures supplémentaires.

Sommaire

1.	Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux	5
1.1	Contexte du projet.....	5
1.2	Présentation du projet et des aménagements projetés	7
1.2.1	Le projet d'aménagement	7
1.2.2	Planning prévisionnel à l'échelle de la Zac	9
1.3	Procédures relatives au projet.....	10
1.4	Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae	10
2.	Analyse de l'étude d'impact.....	10
2.1	État initial	11
2.1.1	Milieu humain.....	11
2.1.2	Mobilité	12
2.1.3	Milieu urbain	13
2.1.4	Contexte climatique et énergétique.....	14
2.1.5	Milieu physique	14
2.1.6	Milieus naturels et paysages.....	15
2.1.7	Risques naturels, technologiques et sanitaires	19
2.2	Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu	20
2.3	Analyse des incidences du projet, mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences et suivi de leur efficacité	21
2.3.1	Incidences temporaires et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser	21
2.3.2	Incidences permanentes et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser	22
2.3.3	Effets cumulés	30
2.3.4	Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets	31
2.4	Résumé non technique	31

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Le site des Coteaux d'Ormesson, dans le quartier des Châtelets, se situe au nord-ouest d'Ormesson-sur-Marne, commune d'un peu plus de 10 500 habitants, appartenant à l'établissement public territorial (EPT) du Grand Paris Sud-Est Avenir (GPSEA), située à environ 20 km au sud-est de Paris dans le département du Val-de-Marne (94).

Le quartier des Châtelets et le quartier des Cantoux (en cours de réalisation) sont les deux secteurs identifiés par le contrat de mixité sociale (CMS), signé par la commune et l'État en 2016 pour accueillir des opérations d'aménagement.



Figure 1 : Localisation du projet (source : dossier).

Ces opérations s'inscrivent dans un projet urbain plus vaste couvrant une emprise dont le périmètre s'étend sur les communes de Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Ormesson-sur-Marne et Sucy-en-Brie dont les orientations ont été précisées dans un contrat d'intérêt national (CIN)² et la mise en œuvre confiée à l'ÉpaMarne³, en collaboration avec GPSEA. Les quartiers des Cantoux et des Châtelets sont situés sur d'anciens terrains de l'État acquis en vue de la réalisation d'un projet routier de voie de desserte orientale (VDO)⁴ et d'un projet connexe de déviation de l'ancienne RN4, abandonnés. Les terrains d'emprise de ces projets ont été transférés à l'ÉpaMarne par arrêté ministériel du 25 avril 2017.

² Signé le 3 mai 2018 il a pour objectif de répondre aux thématiques suivantes : la mobilité, le développement économique, l'attractivité résidentielle et la valorisation du patrimoine écologique. La démarche du CIN repose sur une série d'échanges entre partenaires et sur la réalisation d'études cadre, pilotées par l'ÉpaMarne, sur les thèmes du paysage, de la biodiversité, de l'eau, des mobilités et des usages. L'enjeu de ces études cadre est d'apporter un socle commun aux collectivités, de construire une vision territoriale partagée et de développer les continuités paysagères, hydrauliques, écologiques et de mobilités à l'échelle de la VDO.

³ Établissement public d'aménagement de l'État dont la vocation statutaire est l'aménagement et le développement de Marne-la-Vallée. Son périmètre d'intervention a été étendu par décret n°2016-1838 publié au JO du 24 décembre 2016.

⁴ Cette réserve foncière de près de 100 ha avait été acquise par l'État en vue de la réalisation d'un projet autoroutier (ex autoroute A87), aujourd'hui abandonné dans la perspective de la réalisation d'un projet urbain national qui couvre l'emprise de la VDO.



Figure 2 : Voie de desserte orientale (Source : dossier)

La commune d'Ormesson-sur-Marne se caractérise par une carence en logements sociaux, ceux-ci représentant seulement 6,8 % de l'ensemble des résidences principales au 1^{er} janvier 2022, très loin de l'objectif de 25 % fixé par l'article 55 de la loi SRU⁵ et par un parc de logements (majoritairement composé de maisons individuelles et de grands logements) qui ne paraît plus adapté, selon le dossier, aux évolutions de la société⁶.

Le projet de la zone d'aménagement concerté (Zac) des Coteaux (quartier des Châtelets), tout comme les projets de la Plaine des Cantoux (365 logements dont 50 % de logements sociaux) et du Golf (220 logements dont 30 % de logements sociaux), est destiné à accroître la production de logements notamment sociaux, à densifier la commune, à diversifier la typologie des biens immobiliers et des logements et permet de requalifier l'entrée de ville. L'apport des nouveaux logements du projet, combiné à la contribution des autres projets en cours sur la commune, permettrait d'atteindre un taux de 13,4 % de logements sociaux.

Le projet est conduit sous la forme d'une Zac portée par l'ÉpaMarne et créée par arrêté préfectoral du 16 décembre 2024 (l'Ae avait rendu sur ce projet l'avis n° 2023-93 du 23 novembre 2023 dans le cadre de la procédure de création de la Zac). L'ÉpaMarne sollicite désormais la déclaration d'utilité publique du projet, en particulier pour finaliser les acquisitions foncières.

Ce programme urbain devrait accueillir 1 700 personnes sur une superficie de plus de 6 ha. Le programme a été modifié marginalement depuis le dossier de création et prévoit la construction de 38 296 m² de surface de plancher⁷ comprenant 1 298 m² de commerces et de services, 645 logements dont 328 logements sociaux parmi lesquels 67 en résidence intergénérationnelle⁸, et 317 logements en accession libre. Le site se situe sur une friche urbaine constituée de pavillons avec jardins, en grande partie abandonnés, de garages automobiles (en partie sud) et de terrains en friche ayant accueilli des activités. L'ÉpaMarne possède 65 % du foncier. La desserte du site est principalement routière, la première gare étant à environ 20 minutes à pied.

⁵ Loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, appelée loi SRU, modifiée par la loi Alur.

⁶ Le taux de vacance (5,2 % en 2021, source Insee) ne paraît pas accréditer cette analyse.

⁷ La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs notamment), ni les stationnements.

⁸ L'habitat intergénérationnel désigne un ensemble de logements conçu pour accueillir différentes générations : étudiants, familles, personnes âgées. Les différentes générations ne partagent pas le même toit mais vivent dans un même ensemble résidentiel. » source portail national d'information pour les personnes âgées et leurs proches.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

1.2.1 Le projet d'aménagement

Les objectifs du projet, fixés par une délibération du 20 décembre 2017 de l'ÉpaMarne, après avis favorable de la commune et du GPSEA, sont les suivants :

- développer des logements et un parcours résidentiel contribuant aux objectifs du contrat de mixité sociale et aux besoins de la ville ; favoriser une mixité sociale dans les opérations à venir ;
- développer une programmation d'équipements publics nécessaires au développement de l'opération;
- prendre en compte la desserte du site par les transports en commun ;
- requalifier l'entrée de ville ;
- participer aux continuités et favoriser les déplacements en modes actifs entre les secteurs et les communes avoisinantes ;
- renforcer les qualités urbaines et paysagères du secteur tout en assurant une continuité dans son développement ;
- préserver et valoriser le patrimoine naturel et paysager des abords de la vallée de la Marne ;
- veiller à la qualité environnementale de l'aménagement et des futures constructions en cohérence avec les orientations contenues dans le projet d'aménagement et de développement durable de la commune.

Situé en entrée de ville ouest, le site est desservi par la RD 111 au sud (avenue Olivier d'Ormesson), la RD 124 (rue du Pont de Chennevières) puis le passage de l'Alma à l'ouest, la rue de la Varenne en limite communale au nord-est et la rue des Châtelets à l'est. Le futur quartier des Coteaux d'Ormesson est séparé de la Marne par la voie de chemin de fer et la rue du Pont de Chennevières.



Figure 3 : Photographie aérienne du site en 2021 (source : dossier)

Le projet a évolué depuis le dossier de création pour élargir le corridor écologique (un lot à bâtir a été supprimé en partie nord, la largeur des terrasses a été réduite), et en contrepartie des densifications accrues ont été introduites au sud en vue de ne pas diminuer le nombre de logements initialement prévus malgré cette évolution, et pour adapter le schéma de circulation à la topographie du site.

Le projet comporte, au stade de sa définition actuelle, les opérations suivantes :

La construction de 13 lots de logements :

Le projet prévoit dans la partie haute de la Zac de petits collectifs prenant la forme de maisons superposées (R+1), et dans la partie basse du projet des collectifs allant de R+2 à R+5 + combles. Dans le sens de la pente le long des venelles, les collectifs sont de niveau R+2.

Le projet prévoit 605 places de stationnement automobile privées et 84 places visiteurs. En application de la réglementation 965 places de stationnement vélos sont prévus dans les espaces privés, auxquelles s'ajouteront 95 places de stationnements vélos visiteurs (par groupes de 5 appuis, en entrée des venelles).

L'aménagement des espaces publics :

- le passage de l'Alma et la rue des Châtelets, actuellement à sens unique, devraient évoluer en voies à double sens, « partagées » (zones de rencontre) avec priorité aux piétons, en zone 30 km/h et avec aménagement de déviements, complétées chacune par une placette urbaine permettant la giration des véhicules particuliers et logistiques (secours, collecte des déchets). La rue de Brétigny, la partie sud de la rue des Châtelets et le passage Poitevin (cf. figure 4) sont requalifiés en voie à sens unique, pour éviter les effets de « shunt »⁹ et diminuer la circulation au sein du quartier,
- une voie nouvelle est prévue afin de faciliter la circulation au sein du quartier et d'éviter les effets de « shunt » sur les rues du quartier pavillonnaire adjacent au futur quartier. Initialement prévue d'orientation est-ouest, à double sens et complétée par une piste cyclable, sa localisation et sa conception ont évolué depuis le dossier de création de la Zac, en raison d'une pente trop élevée dans la partie nord. Son tracé est modifié (elle ne se connecte plus à la rue du Pont de Chennevières mais avec le nord-est du quartier) et est en sens unique du sud vers le nord. Une sente piétonne longe la voie nouvelle au sud, dont elle est séparée par une noue végétalisée ; accessible aux mobilités actives et aux personnes à mobilité réduite, elle traverse le quartier en son centre ; dans la partie nord très pentue elle est seulement piétonne, avec des escaliers et un rail de guidage des vélos.
- La rue du Pont de Chennevières (RD 124) sera élargie à 17,5 m (contre 12 actuellement) avec le recul de l'alignement du bâti sur la rue de 3 m par rapport au trottoir pour créer de petits jardins privés et une piste cyclable bidirectionnelle. La création de parkings automobiles destinés aux visiteurs est prévue. L'avenue Olivier d'Ormesson (RD 111), sur le tronçon inclus dans le périmètre de la Zac, sera élargie de 5 m pour intégrer un couloir d'approche des bus.

9 Un « shunt » est une dérivation ou un raccourci.

L'entrée de ville :

Le secteur situé au croisement des RD 111 et 124 accueillera la résidence intergénérationnelle ; il s'agit d'un bâtiment « signal » avec des commerces (1 269 m² pour 1 622 m² dans le programme initial) et une placette créée au pied.

L'aménagement du corridor écologique :

La répartition de la densité des constructions s'organise autour du corridor écologique de 1,8 ha, d'une largeur minimum de 30 à 60 m, qui assure une continuité entre le parc du château des Rets et le bord de la Marne. Le projet prévoit la restauration de la frênaie et sa connexion avec les espaces boisés au sein de la Zac et du parc du château des Rets. Les évolutions apportées depuis le dossier de création permettent d'élargir le corridor sur certaines parties (par exemple sur le haut du coteau, avec une largeur portée de 30 à 60 m et dans son « coude » avec une largeur passant de 20 à 38 m) et d'augmenter sa superficie de l'ordre de 0,1 ha.

L'aménagement retenu prévoit la création de noues paysagères pour chaque rue (à l'exception de l'avenue Olivier d'Ormesson) afin de gérer les eaux de ruissellement des voiries. Ce système sera renforcé par l'aménagement de chaussées drainantes et des revêtements si possible perméables.

Le coût du projet est estimé à 35,5 M€ HT (valeur octobre 2024) dont 15,5 M€ d'acquisitions foncières.

1.2.2 Planning prévisionnel à l'échelle de la Zac

Les travaux sont prévus en sept étapes avec de premiers travaux fin 2026 et une livraison finale prévue pour 2034. Le dossier de réalisation devrait être déposé à l'automne 2025.

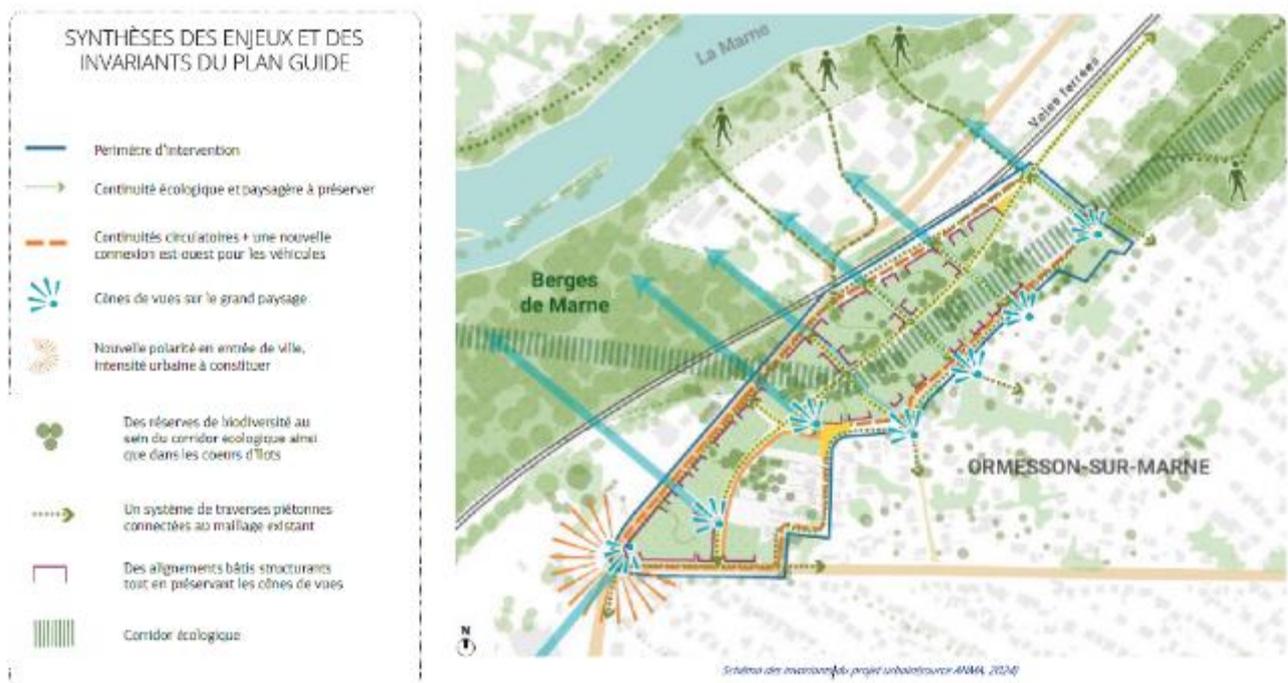


Figure 4 : Schéma des invariants du projet urbain (source : dossier).

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier initial, présenté pour la création de la Zac, a été soumis à évaluation environnementale suite à la décision de l'Ae n°011-22-C-0111 du 13 décembre 2022 prise après un examen au cas par cas.

La création de la Zac a été approuvée par arrêté du préfet du Val-de-Marne du 16 décembre 2024.

L'ÉpaMarne sollicite la déclaration d'utilité publique du projet et actualise l'étude d'impact dans le cadre de cette demande (la consultation du public devrait avoir lieu fin du troisième trimestre ou quatrième trimestre 2025).

Le projet fait aussi l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la législation sur l'eau selon les dispositions des articles R. 214-1 et suivants du code de l'environnement (rubriques 2.1.5.0, et 1.1.1.0.). Les services de l'État ont indiqué que le projet ne nécessite pas d'autorisation de défrichement. L'ÉpaMarne considère qu'il n'est pas nécessaire de demander de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats ; ce point est en cours d'instruction par les services de l'État.

Le projet de plan local d'urbanisme intercommunal de GPSEA a été arrêté en 2024 et fait l'objet actuellement d'une enquête publique. Selon le dossier il intègre le projet et aucune modification du PLUi ne sera ensuite nécessaire.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet, dans un contexte de changement climatique, sont à l'échelle du projet, de la commune et de l'intercommunalité :

- le corridor écologique et les espaces naturels ;
- la desserte du site par les transports en commun, leur accessibilité et les modes actifs ;
- le cadre de vie (paysage urbain, espaces verts, îlots de chaleur urbains) et l'adaptation au changement climatique ;
- les risques sanitaires pour les populations (bruit, pollution de l'air, présence de sols pollués) ;
- la gestion des eaux, notamment pluviales et des matériaux issus des démolitions ;
- les consommations d'énergie, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre (GES).

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est structurée, claire et pédagogique. Par rapport au dossier de création de la Zac, elle a été actualisée au vu des évolutions du projet et complétée sur plusieurs thématiques, pour clarifier quelques points en termes de présentation mais aussi pour détailler certaines analyses et présenter des choix désormais finalisés. Les points actualisés sont synthétisés en début de dossier et signalés clairement dans le corps de l'étude d'impact, ce qui donne à l'ensemble une bonne lisibilité.

Un cadre de présentation du coût des mesures environnementales est fourni ; il a été en partie renseigné depuis le dossier de création de la Zac mais encore partiellement.

2.1 *État initial*

L'état initial a été complété sur plusieurs thématiques, en particulier : gouvernance et contexte réglementaire (outils de planification), transports, milieux naturels et biodiversité.

2.1.1 Milieu humain

Contexte socio-démographique

Le parc de logements de la commune est composé essentiellement de résidences principales constituées de maisons (93 %) avec des surfaces importantes (70 % des logements ont plus de quatre pièces). On dénombre 243 logements vacants selon le dossier (220 selon l'Insee en 2021, soit 5,2% du parc). Le taux d'occupation est de l'ordre de 2,6 personnes par logement. Le taux de logements sociaux dans la commune est de 6,8 % fin 2022 (l'obligation légale est de 25 %). Le revenu médian des habitants de la commune était supérieur à celui du département en 2018. Le nombre de ménages en situation de pauvreté est de 6 % (chiffres 2018) contre 17 % dans le Val-de-Marne. 92 % des ménages ont au moins un véhicule motorisé et 50 % en ont au moins deux.

Outils de planification

L'actuel schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) identifie la zone de projet comme un « espace à optimiser ». Il prévoit qu'à l'horizon 2030 les documents d'urbanisme doivent permettre une augmentation minimale de 10 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat. Ayant une densité inférieure à 220 logements/ha, la commune d'Ormesson doit respecter cet objectif de densification de 10 %.

Le dossier a été complété par une présentation – succincte – de l'articulation du projet avec le futur schéma directeur de la région Île-de-France – environnement, dit Sdrif-E, qui a été adopté par le Conseil régional, après enquête publique, le 11 septembre 2024 et doit être approuvé par décret en Conseil d'État. Ormesson-sur-Marne est située dans la première couronne de l'agglomération parisienne, qui doit faire l'objet d'opérations d'intensification pour augmenter la production et l'offre de logements, tout en limitant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Le Sdrif-E confirme l'identification, déjà inscrite au Sdrif de 2013, d'une continuité écologique à préserver entre le parc du château des Rets et la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)¹⁰ de type 1 « Îles de la Marne », et identifie l'objectif de rétablissement d'un franchissement au niveau de la rue du Pont de Chennevières et de la voie ferrée, à l'ouest du site.

L'analyse concernant le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris, approuvé le 13 juillet 2023, est relativement plus développée et conclut à la compatibilité du projet avec ce document.

Le plan local d'urbanisme d'Ormesson-sur-Marne, approuvé en 2015, comporte une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Châtelets » concernant le secteur du projet. Le projet de PLUi de GPSEA a été arrêté le 4 décembre 2024. Le dossier en présente les dispositions qui concerneront la Zac, notamment une nouvelle OAP dite « des Côteaux d'Ormesson », dont les

¹⁰ L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On en distingue deux types : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

principaux objectifs sont de développer le logement, renforcer la mixité sociale dans les nouvelles opérations à venir, requalifier l'entrée de la ville, renforcer la desserte en transports en commun, préserver et valoriser le capital naturel et paysager. Le quartier est concerné par deux zones au règlement graphique : UR (zone à dominante d'habitat collectif) et N (zone à destination de préservation des espaces naturels).

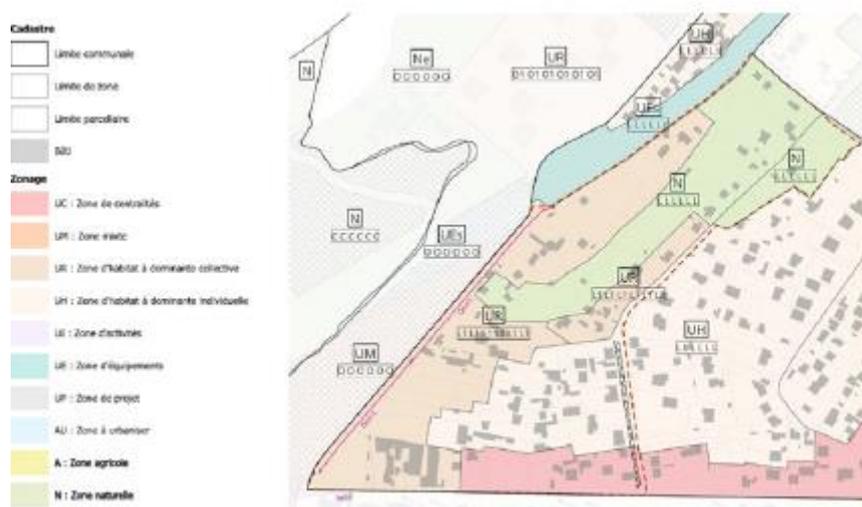


Figure 5 : zonage du projet de PLUi, (zone N en vert, UR en saumon) (source : dossier)

2.1.2 Mobilité

Le quartier est surtout desservi par la route, avec peu de transports en commun : le RER A (gares de Sucy-Bonneuil et La Varenne Chennevières) est certes à dix minutes environ en bus mais ceux-ci sont peu fréquents (quatre lignes de bus au total desservent le quartier, en heures de pointe la ligne 436 qui dessert le RER passe toutes les vingt minutes). Le dossier fait état de renforcements récents des fréquences de passage (la ligne 440, qui dessert aussi le RER passe désormais toutes les dix minutes en heure de pointe). La station RER A de Sucy-Bonneuil est, selon le dossier, accessible en quatre minutes en voiture, six minutes en vélo et 17 minutes à pied.

Concernant les mobilités actives, la commune d'Ormesson-sur-Marne est la seule commune de GPSEA à ne pas posséder d'infrastructure cyclable. L'accessibilité du quartier pour les piétons est qualifiée de « moyenne » par le dossier. Il est noté cependant dans le dossier la présence sur la commune de zones limitées à 30 km/h et de zones de rencontre¹¹. Le dossier qui présentait le schéma directeur cyclable de GPSEA et ses perspectives à Ormesson-sur-Marne a été complété par des éléments sur le schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC), établi à l'horizon 2030 par le Conseil départemental du Val-de-Marne, qui permettra notamment de relier le site du projet à la gare RER de Sucy-Bonneuil et la gare RER de la Varenne-Chennevières, desservies par le RER A. Cependant aucune perspective calendaire concernant la réalisation de ces aménagements n'est précisée.

¹¹ Selon le code de la route : « Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.»

Le trafic automobile est assez fluide même si des remontées de file existent à certaines heures sur le carrefour RD 111 – RD 124 au sud-ouest.

2.1.3 Milieu urbain

Qualité de l'air

La campagne de mesures (dioxyde d'azote, particules, benzène) et les modélisations faites amènent à considérer que les valeurs réglementaires actuelles sont respectées sur la zone, la pollution étant cependant supérieure aux valeurs de référence de 2021 de l'OMS (sauf pour les particules PM₁₀). L'objectif de qualité, au sens de la réglementation nationale, est respecté pour le benzène. Par rapport aux valeurs limites applicables en 2030 suite à la révision de la directive européenne sur la qualité de l'air, les valeurs estimées ou mesurées en 2022 se situent en-dessous pour les particules PM₁₀, au niveau de la valeur limite pour les particules PM_{2,5} et proches pour le dioxyde d'azote NO₂ sauf pour la partie sud-ouest de la zone à proximité des axes routiers où elles sont dépassées.

Au regard de la recommandation de l'Ae dans son avis de 2023 le dossier a été complété par des données sur la pollution à l'ozone en Île-de-France.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une comparaison des mesures et modélisations relatives à la qualité de l'air avec les valeurs limites applicables en 2030.

Bruit

Le quartier est exposé au bruit du fait de la proximité de la voie ferrée (bruit peu ressenti toutefois car la voie ferrée est en contrebas et le trafic – uniquement de fret – de l'ordre d'un train par demi-heure) et des axes routiers, en particulier RD 111 et RD 124. Les niveaux sonores sont plus élevés au sud-ouest du site du fait de la proximité des RD 111 et RD 124. L'intérieur du site est moins affecté (RD 111 en contrebas, effet, selon le dossier, de masque végétal du fait de la présence d'arbres).

Au sens de la réglementation l'ambiance est qualifiée de « modérée » de jour comme de nuit (valeurs de jour de 54 à 65 dB(A) le jour et 48 à 58 dB(A) la nuit), sauf pour la partie sud de la zone où elle est modérée seulement de nuit (bruit plus élevé en bordure de la RD111 et de la RD 124 de jour). Cependant les valeurs de référence de l'OMS (53 dB), au-delà desquelles des effets nocifs sur la santé sont documentés, sont dépassées (cf. *infra*, 2.3).

Ambiance lumineuse

La pollution lumineuse est puissante et omniprésente, caractéristique des grandes zones urbanisées. Pourtant à l'échelle locale, les voies du quartier ne sont pas dotées d'un éclairage urbain.

Gestion des déchets

Le quartier est concerné par des dépôts sauvages de déchets divers, principalement issus de démolitions (gravats de concassage).

Gestion de l'eau potable et des eaux usées

Ormesson-sur Marne n'est concernée par aucune aire d'alimentation de captage.

Le réseau d'assainissement de la commune est séparatif.

Les eaux usées de la commune (comme celle de GPSEA et du département) sont traitées par la station d'épuration de Valenton¹², d'une capacité de traitement de 600 000 m³/j (soit 2 400 000 équivalent-habitant) avec une capacité maximale par temps de pluie de 1 500 000 m³/j.

2.1.4 Contexte climatique et énergétique

Énergie et émissions de gaz à effet de serre

La situation initiale du quartier au regard des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre n'est pas analysée, ce qui n'est pas anormal, la zone étant à ce jour très peu habitée.

Conformément à l'article L. 128-4 du code de l'urbanisme, le dossier comporte une étude d'approvisionnement en énergie produite à partir de ressources renouvelables (EnR) dans le cadre du projet d'aménagement de la Zac, qui vise à qualifier le potentiel en production d'énergie à partir de ressources renouvelables (EnR) de la zone et du secteur opérationnel, au regard des besoins énergétiques estimés du projet.

Pour ce qui est des réseaux de chaleur, le plus proche est celui de Sucy-Bonneuil, situé à environ 1,5 km. L'analyse indique qu'un raccordement de l'opération seule ne permettrait pas d'atteindre une densité énergétique suffisamment intéressante pour envisager cette solution. Un réseau pourrait être implanté sur le site, avec cependant une densité énergétique du projet assez faible et la contrainte de devoir dégager une emprise pour un moyen de chauffage collectif.

Un potentiel de géothermie superficielle ou de géothermie très basse énergie sur nappe est identifié (cf. *infra*, 2.3).

Situation du quartier au regard du changement climatique, îlots de chaleur urbains

La vulnérabilité de la Zac des Coteaux d'Ormesson au phénomène d'îlot de chaleur urbain est qualifiée de « moyenne ». Elle se trouve près de zones qui peuvent avoir un effet rafraîchissant, comme la Marne et le bois du château de Rets. L'imperméabilisation faible des sols (taux de 26 à 37 %, selon les parties du dossier actualisé – cf. *infra*, 2.3) atténue le phénomène d'îlot de chaleur urbain dans le corridor. Le phénomène est cependant présent dans la partie sud-ouest.

2.1.5 Milieu physique

Topographie et géologie

Le quartier est situé sur les Coteaux de la Marne qui s'orientent vers le nord-ouest, et les pentes peuvent être fortes, notamment en direction de l'ouest (jusqu'à 20 % sur la rue de la Varenne). Les formations géologiques rencontrées sous la couche de remblais (environ 1 m d'épaisseur) au niveau du site sont des éboulis, les Masses et Marnes du Gypse et des Calcaires de Champigny (40 m d'épaisseur environ). Le dossier précise qu'il est possible que cette formation soit recouverte par des colluvions argileuses (d'environ 4 m d'épaisseur) provenant de la formation sus-jacente des Marnes et Argiles vertes (notée g1a), ce qui exposerait l'ensemble des coteaux à un risque élevé de

¹² L'usine de Valenton est la deuxième plus importante d'Île-de-France.

retrait-gonflement des argiles, avec des phénomènes de glissement de terrain vers l'aval. Les sols sont peu perméables à l'infiltration des eaux pluviales.

Hydrographie

L'environnement du site est caractérisé par la présence de la Marne à 250 m à l'ouest et du Morbras, son affluent, à 250 m au sud. Aucun cours d'eau ou plan d'eau n'est situé dans l'emprise du quartier des Coteaux. Du fait de la direction de la pente un risque limité de contact direct est présent entre les eaux de ruissellement du site et la Marne (considérée comme faiblement vulnérable à une éventuelle contamination en provenance du site par ruissellement). La voie ferrée, entre le site et la Marne, constitue une barrière physique à ces écoulements.

Hydrogéologie

Le contexte hydrogéologique est caractérisé par la présence des circulations d'eaux superficielles¹³, des circulations de versant (vers le nord-ouest, sens de la pente des versants), et des circulations issues de la nappe des Calcaires de Champigny qui pourrait être affleurante par endroits. L'écoulement théorique des eaux souterraines se fait en direction de la Marne vers le nord-ouest. Les eaux souterraines sont vulnérables à l'aplomb du site compte tenu de circulations d'eau à de faibles profondeurs.

La masse d'eau tertiaire du Tertiaire – Champigny – en Brie et Soissonnais (FRHG103) est en bon état quantitatif et en état chimique médiocre en 2019. Celle de l'Albien-Néocomien captif (FRHG218), est en bon état quantitatif et chimique en 2019.

2.1.6 Milieux naturels et paysages

Des inventaires supplémentaires, en particulier sur les arbres, les gîtes ou gîtes potentiels de chauves-souris ont été conduits fin 2023 et en 2024 et ont permis de compléter certains éléments du dossier.

Habitats naturels et continuités écologiques

Le projet n'est pas situé dans un périmètre de protection réglementaire. Aucun site Natura 2000 n'est recensé dans la commune ou à proximité, le plus proche est à 8 km. Le site classé « *Domaine des Rets* », d'une superficie d'environ 10 ha, est à 200 m au nord-ouest de la zone d'étude élargie.

La Znieff de type 1 (FR110020461) « *Îles de la Marne dans la boucle de Saint-Maur-des-Fossés* » est située à environ 250 m à l'ouest du site. D'une superficie de 70 ha, cette Znieff a un type d'habitat en commun avec la zone d'étude (frênaie) et se trouve en continuité écologique avec le site. Le lien fonctionnel entre la Znieff, les coteaux d'Ormesson et le bois du château des Rets est avéré, notamment dû à la présence de chauves-souris qui utilisent ce corridor comme axe de transit.

Le site du projet s'inscrit dans un axe identifié¹⁴ comme une liaison reconnue pour son intérêt écologique en milieu urbain. Cet axe traverse la zone d'étude en suivant la boucle de la Marne. Le site occupe une position stratégique de la confluence Marne-Morbras.

¹³ Les remblais peuvent être le siège de circulations anarchiques non pérennes et dépendant des conditions météorologiques.

¹⁴ Il figure sur la carte de la trame verte et bleue des départements de Paris et de la petite couronne et par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France approuvé par arrêté du préfet de région le 21 octobre 2013.

L'étude d'impact décrit parcelle par parcelle l'occupation du terrain. L'ensemble de la zone d'étude a été prospecté. Les habitats non artificialisés de pleine terre représentent environ les deux tiers du site. La majorité des habitats correspond à des milieux suburbains transformés constitués de boisements anthropiques, d'une frênaie artificialisée ou de plantations non entretenues ainsi que de jardins individuels et d'un verger de haute tige. Environ un hectare est réellement boisé mais de manière assez discontinue dans la prolongation des coteaux boisés au nord du site. La couverture en canopée est cependant importante du fait de l'existence de jardins arborés sur toutes les parcelles.

Les enjeux écologiques sont qualifiés de « modérés » pour les fourrés médio-européens sur sols riches (habitat de la Fauvette des jardins et de la Mésange à longue queue, nourrissage des lépidoptères, oiseaux et mammifères sur les ronciers), les frênaies lutétiennes calciphiles (habitat de l'Écureuil roux et des oiseaux, site de chasse pour la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Kuhl, gîte potentiel de chauves-souris arboricoles comme la Noctule commune) et les vergers d'arbres fruitiers (habitat du Verdier d'Europe, de lépidoptères et orthoptères, site de chasse pour les odonates et oiseaux insectivores, site de nourrissage des oiseaux granivores).

L'enjeu écologique pour les petits bois anthropiques de feuillus caducs est qualifié de « faible » en raison du très faible degré de naturalité du site (anciens jardins en déprise, colonisation par des ligneux allochtones) alors même que la fonctionnalité pour la faune est identique à celle des frênaies lutétiennes calciphiles. Le dossier actualisé affecte un coefficient de biodiversité¹⁵ (0,75) ou un coefficient de biotope par surface (0,69) « élevé » au site lié à la présence d'espaces verts diversifiés de pleine terre et indique que la frange ouest du nord au sud possède le potentiel le plus élevé¹⁶.

Le corridor n'apparaît pas complètement fonctionnel en raison des fragmentations existantes (bâti, surfaces imperméabilisées diverses) notamment au sud et à l'est du quartier. Toutefois, même fragmenté, il constitue une connexion écologique intéressante pour assurer l'accueil et le déplacement des espèces et en particulier la petite faune (insectes, petits mammifères) aux capacités de déplacement limitées. Les zones de fragmentation sont souvent marquées par des éléments infranchissables pour ces espèces (clôtures imperméables et murs notamment) réduisant la fonctionnalité de ces milieux. Le futur quartier est à proximité de deux corridors identifiés au Sdrif mais la majorité des habitats naturels sont dégradés et soumis à une dynamique d'enfrichement et d'espèces invasives. La fonctionnalité de la trame bleue est faible du fait de l'absence d'habitats aquatiques et humides et de la séparation du site de la Marne par la voie ferrée et la rue du Pont de Chennevières.

La fonctionnalité écologique des corridors a été modélisée avec le logiciel TerrOiko¹⁷, en réponse à la décision de l'Ae précitée sur l'intérêt de la zone comme liaison écologique avec la Znieff « Îles de la Marne dans la boucle de Saint-Maur-des-Fossés ». Cette étude conclut que le site comprend deux

¹⁵ Le coefficient de biodiversité par surface (CBS) peut être un outil d'évaluation d'un état initial en analysant la qualité environnementale d'un périmètre défini mais également un outil de programmation écologique pour un projet. Le CBS fixé entraîne des choix de conception qui devront être déclinés de manière opérationnelle tout au long du projet. Le CBS est le résultat de la somme totale des surfaces pondérées par habitat divisée par la surface globale des habitats à l'échelle du périmètre de la Zac ($4,662 / 6,18 = 0,75$). Le CBS/ha obtenu pour le site à l'état initial est de 0,75 (source dossier).

¹⁶ Il affecte également un coefficient de biotope, issu de la loi Alur, par surface estimé à 0,68 (« élevé ») qui permet de mettre en avant différentes trames dont la trame brune (socle des habitats naturels afin d'analyser les perméabilités et fragmentation des espaces de pleine terre (4.3 ha)).

¹⁷ TerrOiko a réalisé le transfert d'une technologie mise au point à la station d'écologie théorique et expérimentale du CNRS (Mouherat S. 2014) en développant le simulateur en dynamique des métapopulations des espèces animales rendu accessible aux études environnementales. Il réalise une simulation de la vie de la faune et de la flore dans un paysage numérisé.

axes de déplacement principaux, l'un le long de la rive gauche de la Marne et l'autre depuis le parc départemental du Morbras jusqu'à la plaine des Bordes. Il est donc important de préserver la fonctionnalité de ce second axe de déplacement qui est plus critique en raison de contraintes liées à la présence d'infrastructures et de zones urbaines, alors que le premier axe est souvent contraint par le manque d'habitats relais.

L'enjeu de ce site est de conserver en priorité des axes de perméabilité nord-ouest – sud-est pour permettre aux espèces d'exploiter les espaces préservés de l'urbanisation.

Flore et faune

Concernant la flore, aucune espèce patrimoniale ou protégée n'a été identifiée sur les 93 espèces présentes ; sept espèces exotiques envahissantes¹⁸ ont été recensées.

Pour la faune, l'inventaire écologique a dénombré :

- 23 espèces d'oiseaux protégées, dont deux sont classées vulnérables (Verdier d'Europe (nicheur probable sur le site) et Fauvette des jardins) et deux quasi-menacées (Mésange à longue queue, Chardonneret élégant, tous les deux nicheurs sur le site) sur la liste rouge des oiseaux nicheurs d'Île-de-France ; le Moineau domestique n'est pas répertorié.
- neuf espèces de chauves-souris¹⁹ sont présentes régulièrement et utilisent le site, comme aire de chasse et de transit ; les enjeux sont qualifiés de « modérés » à « faibles » ;
- deux espèces protégées de mammifères terrestres, l'Écureuil roux et le Hérisson d'Europe dont les enjeux sont qualifiés de « modérés », et le Renard roux, dont l'enjeu est qualifié de « faible » ;
- deux espèces de reptiles protégées à l'échelle nationale (le Lézard des murailles et l'Orvet fragile). Les enjeux pour les reptiles sont « modérés » pour le Lézard des murailles et « faibles » pour l'Orvet ; aucune espèce d'amphibiens n'a été recensée ;
- 20 espèces d'insectes : 10 lépidoptères (papillons) dont une seule espèce le Némusien a un statut de rareté en Île-de-France, 5 orthoptères²⁰ et 5 libellules (seul le Caloptéryx a un statut de conservation défavorable à l'échelle francilienne). Les enjeux sont qualifiés de « très faible », sauf pour le Némusien à enjeu « faible ».

Les inventaires des arbres conduits en 2022 ont été complétés en 2024. 249 arbres ont été inventoriés sur la zone d'étude (pour 218 en 2022). Les deux essences principales sont le Frêne commun (43 %) et l'Érable sycomore (20 %). Deux Cèdres de l'Atlas ont été inventoriés et localisés dans le corridor écologique. Globalement les arbres sont en bonne situation physiologique avec 70 % des arbres de bonne croissance. Leur état sanitaire est très bon. L'inventaire a aussi permis d'identifier les perches d'avenir (arbres de diamètre entre 10 et 20 cm, en croissance et bonne santé), au nombre de sept par parcelle cadastrale en moyenne.

Le dossier a été complété suite à des recherches des gîtes d'hivernage et estivage des chauves-souris conduites en février 2022 et novembre 2023. Aucun bâtiment ne présente d'intérêt vu leur

¹⁸ Buddleia du père David, Conyze du Canada, Vigne-vierge commune, Laurier-cerise, Renouée du Japon, Robinier faux-acacia, Lilas commun.

¹⁹ Séroline commune, Murin de Daubenton, Murin à moustaches, Murin de Natterer, Noctule de Leisler, Noctule commune, Pipistrelle de Kuhl, Pipistrelle de Nathusius et Pipistrelle commune. Toutes les espèces de chauves-souris de France métropolitaine sont protégées.

²⁰ Ces insectes se caractérisent par des ailes alignées par rapport au corps (grillons, sauterelles ...).

configuration et leurs dégradations, alors que certains arbres (deux ou trois selon la synthèse présentée dans le dossier) présentent un intérêt en tant que gîte. Aucun indice de présence de chauves-souris n'a été repéré lors de cette recherche. Le tableau de synthèse de cette recherche de gîtes figurant dans le dossier est très peu lisible, ce qu'il convient de corriger.

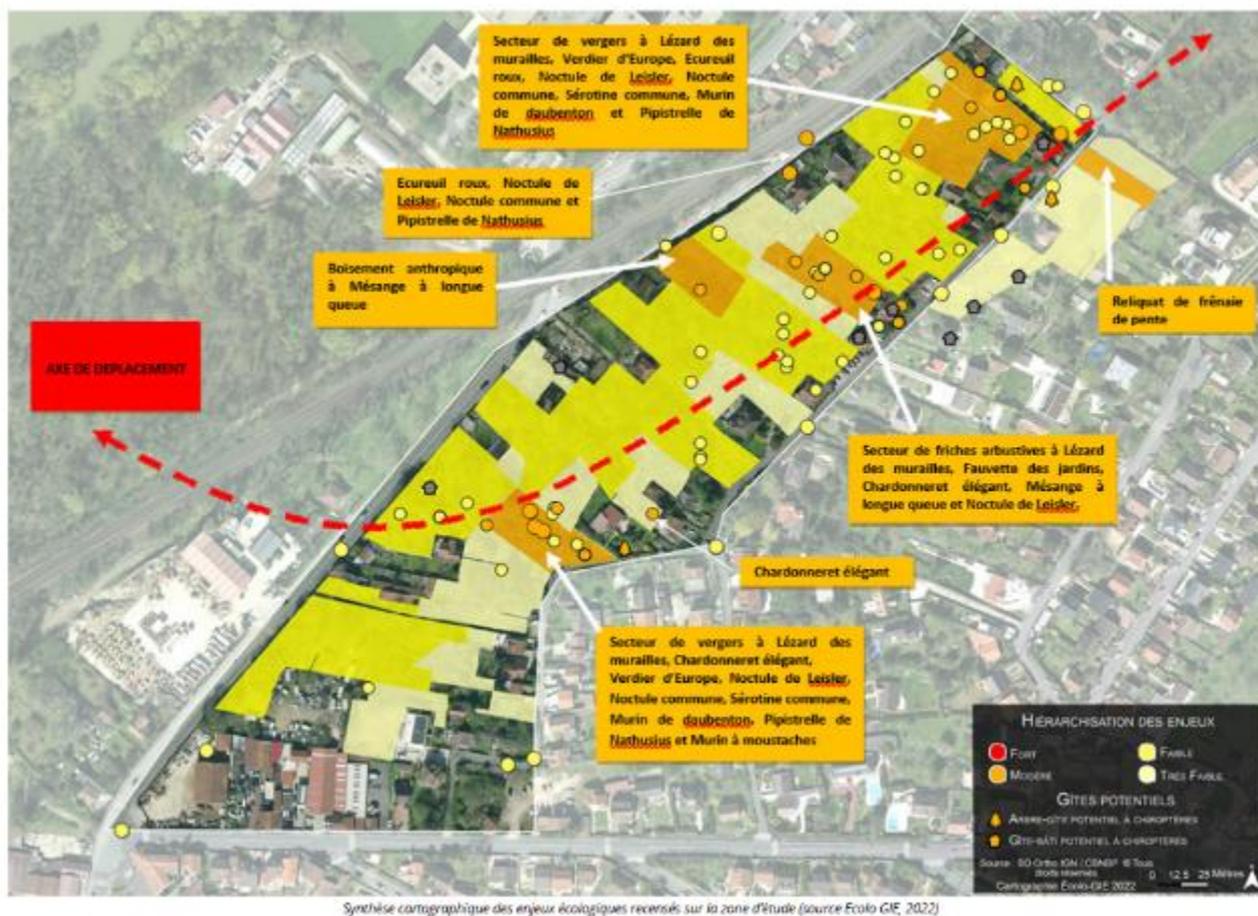


Figure 6 : Synthèse cartographique des enjeux écologiques recensés sur la zone d'étude (source : dossier)

Zones humides

Le site du projet étant identifié comme « zone humide probable à vérifier et identifier », des mesures de délimitation ont été opérées en 2021 et complétées en 2022 (sondages pédologiques et inventaires de la végétation) ; les 28 sondages et placettes végétales réalisés figurent sur une carte. Les études concluent à l'absence de zone humide dans l'emprise de la Zac des Coteaux d'Ormesson.

Paysages et patrimoine

Le projet prend place dans l'entité morfo-paysagère « Confluence Seine-Marne », le reste de la commune relevant de l'unité paysagère « Vallée du Morbras » de la région Île-de-France, territoire urbanisé à la topographie peu marquée. Le bâti de type pavillonnaire est réparti sur la majorité de la commune. Un patrimoine bâti ancien est présent (maisons anciennes, monuments religieux, châteaux, parcs et moulins). Le nouveau quartier à flanc de coteaux permettra aux habitants d'avoir une vue sur Paris et sa banlieue est. L'occupation des parcelles sur le site est parfois illicite et le bâti abandonné se dégrade.

2.1.7 Risques naturels, technologiques et sanitaires

Risque de mouvement de terrain

La commune d'Ormesson-sur-Marne est concernée par le risque de mouvement de terrain consécutif à des glissements ou à des effondrements de cavités souterraines²¹. Un plan de prévention des risques naturels (PPRn) concernant l'affaissement et l'effondrement de cavités souterraines hors mines a été prescrit le 1^{er} août 2001 mais n'a pas été approuvé. D'après les données issues de l'Inspection générale des carrières (IGC), aucune exploitation souterraine ou à ciel ouvert n'est recensée dans l'emprise du site ou à ses abords.

Retrait-gonflement des argiles

L'aléa retrait-gonflement des argiles est qualifié de « fort » par le Bureau des recherches géologiques et minières (BRGM) sur le territoire communal. La commune est concernée par un PPRn lié à ce risque. Le risque de retrait-gonflement des argiles est « fort » dans l'emprise du site.

Risque d'inondation

La commune est exposée aux risques d'inondation par débordement de la Marne, et a fait l'objet d'un plan de prévention des risques d'inondation (PPRi), approuvé le 12 novembre 2007. Selon ce PPRi, le site est concerné localement en partie ouest par le risque d'inondation par débordement de la Marne²².

Risques de débordement de nappe et ruissellement des eaux de pluie

Le site est soumis à de potentiels débordements de nappe de cave (la fiabilité des données sur le site est jugée « moyenne » et leur précision relative (mailles de 250 m)). L'ensemble du site est concerné par le risque d'inondation par ruissellement (forte pente de l'est vers ouest (+ de 20% par endroit)). Actuellement, cette sensibilité est atténuée du fait de la forte végétalisation du site.

Risques technologiques, pollution des sols

Aucune installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) n'est située dans le périmètre du projet. Neuf d'entre elles sont notées dans un rayon de moins d'un kilomètre, la plus proche est à 450 m. Le risque inhérent aux ICPE situées hors de l'emprise mais dans un périmètre d'un kilomètre n'est pas analysé.

Quelques parcelles, en partie sud du site, le long de l'avenue Olivier d'Ormesson, représentant environ 12 % de la superficie totale de la Zac, ont accueilli des activités potentiellement à risque vis-à-vis des contaminations du sous-sol (cuves à fioul, fosse de maintenance, garage, stockage de véhicules). Un site Basias²³ et trois anciennes ICPE sont recensés. Les risques de contamination

²¹ Un état de catastrophe naturelle de ce type a été déclaré (Affaissements et effondrements (cavités souterraines hors mines) en 2001.

²² La cote des plus hautes eaux connues (PHEC) atteinte par la Marne lors de la crue de référence de 1910 d'occurrence centennale au niveau du profil de référence (PR) 180 bis situé à proximité du site est de 36,49 NGF.

²³ Base de données des sites industriels et activités de service ; son nouveau nom est « Casias », acronyme de « Carte des anciens sites industriels et activités de services ». Cette base de données française est diffusée publiquement depuis 1999 et rassemble les données issues des inventaires historiques régionaux (IHR), qui recensaient des sites ayant pu mettre en œuvre des substances polluantes pour les sols et les nappes en France.

significative par les hydrocarbures, composés aromatiques volatils (CAV) et les solvants (COHV) dans cette zone d'activité, d'une surface d'environ 7 500 m², sont forts au vu de l'usage actuel et passé. Un risque de contamination existe sur le reste du site, les anciens pavillons ayant été alimentés par des cuves à fioul. Les remblais apportés peuvent également poser des problèmes de qualité (hydrocarbures C-C40, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), métaux). Une analyse plus fouillée (diagnostic et évaluation quantitative des risques sanitaires) menée sur la parcelle Q083 démontre un dépassement ponctuel des seuils d'acceptabilité de terres dans les installations de stockage de déchets inertes (ISDI). À partir de deux scénarios²⁴, l'analyse a défini l'absence de risque inacceptable par inhalation en air intérieur (pour les deux scénarios) mais la présence de risques sanitaires inacceptables pour l'ingestion de sols et végétaux autoproduits (scénario 1).

Le site n'est pas répertorié au titre des secteurs d'information sur les sols (SIS)²⁵, trois sites répertoriés dans la base Basias et un dans la base Basol²⁶ sont identifiés dans un rayon de 1 km.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

En l'absence de projet, le dossier précise que les constats opérés (détérioration du bâti abandonné, risque de développement de l'occupation illicite, pollution des sols, développement des espèces invasives) identifiés dans l'état initial perdureront, les espaces non occupés glissant vers un statut de friche, pour partie urbaine et pour partie naturelle. Le corridor écologique est maintenu ainsi que les habitats et espèces du site et l'ensemble du patrimoine arboré.

Le dossier compare à l'horizon 2028 le scénario au fil de l'eau (sans projet) et le scénario dit « de référence » (avec projet) sur l'ensemble des thématiques.

Le chapitre consacré à l'explication des démarches de conception et des choix retenus a été complété sur l'analyse des deux scénarios d'aménagement du site étudiés et sur certains domaines thématiques. Le scénario A concentre les constructions sur le bas du coteau, prévoyant un parc urbain allant jusqu'à la rue des Châtelets. Ce scénario entraîne, selon le dossier, une rupture avec le quartier existant, créant un paysage morcelé et un risque d'enclavement. Le scénario B, retenu, prévoit des constructions en bas du coteau et ajoute de petits collectifs en R+ 1 sur la rue des Châtelets sous forme de maisons superposées, ce qui permet une plus grande variété dans la typologie des produits immobiliers proposés. Le dossier explicite plus clairement que dans l'étude d'impact initiale que le scénario A conduirait à des ruptures paysagères et créerait un quartier en apparente rupture avec son environnement (en particulier pavillonnaire au nord et à l'est du site), impression d'isolement qu'il convient d'éviter en assurant des hauteurs similaires à celles du bâti environnant et des transitions progressives.

Le scénario B avait été ensuite affiné pour agrandir le corridor écologique, créer deux continuités écologiques au bas du coteau et améliorer la continuité écologique au niveau de la RD 124. Le

²⁴ Pavillons d'habitation de plain-pied et jardins privatifs pouvant accueillir un potager (scénario 1) et Immeuble d'habitation sur 1 niveau de sous-sol et jardin paysager collectif (scénario 2).

²⁵ Le dispositif dit "Secteurs d'information sur les sols (SIS)" vise à répertorier les « terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et de mesures de gestion de la pollution (article L. 125-6 du code de l'environnement). Les secteurs d'information sur les sols sont établis par l'Etat et communiqués aux collectivités et annexés aux documents d'urbanisme (PLU ou document en tenant lieu, carte communale).

²⁶ Basol (aujourd'hui Infoterre Casol) est une base de données nationale qui, sous l'égide du ministère de l'Écologie, récolte et conserve la mémoire de plusieurs milliers de « sites et sols pollués (SSP) ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif ».

dossier décrit les aménagements apportés dans un deuxième temps pour agrandir le corridor écologique (voir 1 de cet avis), avec un gain de 0,12 ha environ.

Le dossier explicite les choix de conception retenus et l'adéquation du projet aux documents de planification (Sdrif-E, ScoT, PLU (en omettant le projet de PLUi), plan de déplacements urbains en Île-de-France, plan des déplacements du Val de Marne).

Le dossier gagnerait à mieux présenter les éléments ayant conduit à retenir l'hypothèse, pour le projet, d'une augmentation de la population communale de 15 % au regard des tendances démographiques²⁷, besoins en logements et autres éléments pertinents.

Le dossier présente par thématique les choix retenus et exclus. Par exemple, l'analyse des enjeux sanitaires permet d'exclure les jardins privatifs pouvant accueillir un potager, un moment envisagés. Le chapitre est actualisé au vu des évolutions du projet en termes de plan masse et de schéma de circulation, ainsi que sur les dispositions prévues en matière de collecte sélective des biodéchets. En matière énergétique, le projet présente trois scénarios d'approvisionnement basés sur des énergies produites à partir de ressources renouvelables ou peu carbonées (pompes à chaleur, géothermie, biomasse) et les raisons du choix (scénario « pompes à chaleur ») sont exposées dans la partie consacrée aux incidences et mesures (voir 2.3 de cet avis) mais ne sont pas reprises dans le chapitre sur les raisons des choix, qui doit être actualisé sur ce point.

L'Ae recommande d'actualiser le chapitre consacré aux scénarios étudiés et aux raisons des choix retenus au vu de l'ensemble des évolutions du projet, dont le scénario énergétique retenu, et d'y intégrer l'analyse de cohérence avec le futur PLUi.

2.3 Analyse des incidences du projet, mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences et suivi de leur efficacité

Certains effets déjà quantifiés en première approche dans l'étude d'impact initiale font l'objet d'estimations plus précises, tels que le volume des terres excavées, le nombre de camions attendus pour l'évacuation des déblais, les coefficients d'imperméabilisation par type de surface. Comme annoncé dans le dossier initial, ou à la suite de recommandations formulées par l'Ae dans son précédent avis, des compléments ont été apportés pour affiner l'analyse des incidences, notamment sur les habitats naturels et le patrimoine arboré, l'empreinte carbone du projet, la gestion des eaux pluviales et les mobilités.

2.3.1 Incidences temporaires et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser

Les incidences du chantier et les mesures correspondantes sont décrites, tant dans certains paragraphes thématiques qu'au travers d'une mesure générique de prise en compte de l'environnement dans la conduite du chantier. Celle-ci concerne l'ensemble des enjeux, dont la biodiversité (évitement des périodes sensibles, création d'habitats de report, etc.), la gestion des déchets, de l'énergie et de l'eau en phase chantier, les nuisances et pollutions avec des focus sur le bruit et la pollution de l'air. Une charte chantier à faible impact environnemental ainsi qu'un dispositif d'information (lettre info-chantier régulière et réunion publique annuelle) et de collecte des observations des riverains (site internet Ormessondemain.fr) seront mis en place.

²⁷ La population de la commune n'a en effet augmenté que d'environ 6,5 % entre 2010 et 2021 (d'après les données Insee).

Les mesures d'évitement et de réduction sont décrites. Cela reste encore de manière assez générique. Cependant, certaines mesures sont complétées et plus précises, comme celles concernant l'implantation de la base vie, l'adaptation des travaux aux enjeux de biodiversité et leur suivi, les caractéristiques de construction des bâtiments répondant à des exigences bas-carbone et d'adaptation au changement climatique, la gestion des déchets de chantier et la prévention des pollutions accidentelles. En revanche, si le dossier initial prévoyait déjà une mesure visant à favoriser le transport combiné route-fer et eau pour l'acheminement et l'évacuation des matériaux de chantier, les objectifs de parts modales restent à préciser, ou ceux qui figurent parmi les hypothèses retenues dans le cadre du bilan carbone prévisionnel du projet (15 % par le fer et 15 % par le fluvial) sont à confirmer et justifier.

L'étude d'impact n'a pas été actualisée en ce qui concerne l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets environnants. Vu l'impact potentiel cumulatif de plusieurs projets d'aménagement sur la commune d'Ormesson ou des communes voisines comme Sucy-en-Brie ou Noisieu, par exemple en termes de circulation et de flux de matériaux, le dossier pose le principe d'un besoin de coordination entre les projets, mesure de bon sens qu'il faudra concrétiser.

L'Ae recommande de préciser les objectifs et les modalités de répartition par mode des flux de transport liés à la phase chantier du projet, ainsi que les conditions de mise en œuvre du plan de circulation durant cette phase en articulation avec les flux générés par les autres projets environnants.

2.3.2 Incidences permanentes et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser

2.3.2.1 Milieu naturel

L'impact résiduel du projet sur le milieu naturel, après mise en place des mesures d'évitement et de réduction, est évalué comme « faible » à « très faible ». Le gain écologique est « neutre » (continuité écologique, reptiles, oiseaux remarquables, mammifères terrestres et chiroptères). Il est en revanche présenté comme « positif » pour les habitats (évitement des habitats aux enjeux les plus forts, amélioration des habitats existants et création de nouveaux habitats sur site (milieux semi-ouverts, ouverts, humides) ainsi que pour les insectes (création de nouveaux milieux favorables, intégration de plantes hôtes des espèces à enjeux et création de milieux en eau). La séquence d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) est clairement présentée et le coût de chaque mesure est évalué.

La préservation du corridor écologique, de ses fonctionnalités écologiques et de sa fonction de continuité paysagère entre le parc du château des Rets et les bords de Marne apparaît comme l'élément structurant et l'enjeu principal du projet.



Figure 7 : Corridor écologique et trame verte projetés (source : dossier)

Selon le scénario retenu (scénario B)²⁸, le corridor s'étendra sur une largeur minimale de 20 à 60 mètres « afin de conserver ses fonctionnalités écologiques » sur une surface d'environ 1,8 ha.

Le dossier constate que « l'aménagement du site induira une perte de surface des habitats impliquant une diminution de la largeur de la liaison écologique », qui serait compensée en termes écologiques par l'ensemble des mesures de réduction et d'accompagnement prises (amélioration de certains habitats, renforcement des liaisons intra et inter-sites). Un tableau des pertes de surfaces d'habitats naturels après projet a été ajouté à l'étude d'impact, qui indique la suppression au total de 28 037 m² de surface, dont plus de la moitié (14 750 m²) concernent les « jardins ornementaux » et les friches arbustives, considérés comme d'enjeu très faible, le restant correspondant à des « boisements anthropiques » estimés d'enjeu faible. Pour la faune, selon les espèces, l'impacts résiduels est qualifiés de « neutres » ou « positifs ». Une étude, fondée sur le logiciel TerrOïko et annexée au dossier, avait analysé la fonctionnalité des réseaux écologiques avant et après projet et concluait à un maintien de la fonctionnalité du corridor écologique après projet.

À la suite de l'optimisation de la densité du projet, le plan masse a été réétudié et la suppression ou la réduction de certains bâtis prévus a permis d'élargir le corridor écologique de deux à trente mètres par rapport à sa version initiale. Les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement ont été également précisées (suivi mensuel par un écologue en phase travaux puis annuel les cinq premières années d'exploitation et tous les cinq ans par la suite pendant trente ans).

Au total, 138 des 249 arbres recensés à l'état initial seront abattus, dont environ 60 % des arbres identifiés de valeur écologique moyenne (notes de 3 à 5) et 54 % des arbres de faible valeur (notés 0 à 2). 700 nouveaux arbres, dont les essences pressenties sont précisées, seront plantés, dont 360 sur les espaces publics et 340 dans le corridor écologique (rues avec alignement d'arbres, arbres à haute tige pour les chauves-souris ...), le dossier précisant que « de grands arbres permettront de

²⁸ Les évolutions de ce scénario sont présentées dans le dossier.

créer des sites de nourrissage favorables aux espèces, notamment le Chardonneret élégant et le Verdier d'Europe ».

Une carte des arbres maintenus après réalisation du projet a été présentée dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis initial de l'Ae mais pas reproduite dans l'étude d'impact actualisée. L'Ae note que cette carte indique le maintien de 95 arbres existants, alors que l'étude d'impact en évoque 111.

L'évolution du coefficient de biotope par surface du périmètre avant et après projet a été estimée dans l'étude d'impact actualisée ; globalement, il diminue de 69 à 56 % pour les surfaces concernées.

2.3.2.2 Milieu urbain et humain.

Îlots de chaleur urbains, adaptation au changement climatique

L'augmentation de l'effet d'îlot de chaleur urbain à l'échelle du site est limitée par les mesures prises : maintien du corridor, végétalisation des espaces publics comme des espaces privés (espaces extérieurs, et toitures des bâtiments), choix des matériaux de construction avec un faible albédo et des revêtements, (architecture bioclimatique), limitation des surfaces imperméabilisées, création d'ombrages. Ces mesures ont été opportunément complétées et précisées dans l'étude d'impact actualisée, notamment en leur conférant des valeurs cibles à atteindre et une portée plus prescriptive.

Émissions de gaz à effet de serre, consommation d'énergie

À partir de l'étude du potentiel de production d'EnR, le dossier présente les scénarios étudiés en termes d'énergie, pour les bâtiments de la Zac, et les émissions de gaz à effet de serre (GES) et autres impacts environnementaux induits.

Le scénario de référence (fondé principalement sur l'installation de pompes à chaleur – PAC – air/eau) est le moins émetteur de GES du fait de l'absence de tout appoint gaz et de la décarbonation du mix électrique français. Le scénario géothermie est le deuxième moins émetteur de GES (59 teqCO₂/an contre 50 teqCO₂/an pour le scénario de référence). Le scénario réseau de chaleur biomasse est le moins vertueux en termes d'émissions de GES (78 teqCO₂/an) du fait de la présence d'un appoint gaz qui couvre 20% des besoins.

Les scénarios réseau de chaleur biomasse et géothermie n'ont pas été retenus par ailleurs en raison des contraintes techniques et topographiques, et de la nécessité d'appoints. Le scénario retenu pour les habitations est donc celui de la mise en œuvre à l'échelle de chaque lot d'une installation PAC électrique air/eau, permettant le respect des seuils de performance énergétique de la réglementation environnementale (RE) 2020.

Le dossier actualisé présente un bilan carbone prévisionnel du projet réalisé à partir de l'outil Urban Print, sur la base d'un scénario ne prenant pas en compte certains choix plus performants du projet (PAC air/eau y compris pour l'eau chaude sanitaire, toitures photovoltaïques, matériaux de construction mixtes, réemploi d'une partie des matériaux de déconstruction et des terres excavées...). Ce bilan affiche une réduction des émissions de GES dans le scénario projet par rapport au scénario de référence de l'ordre de 16 % sur le volet énergétique, de 27 à 30 % pour les produits de construction et les déchets, jusqu'à 64 % pour la phase chantier.

Pour l'Ae, ce bilan prévisionnel reste à affiner, l'outil utilisé ne prenant notamment pas en compte les évolutions attendues des parts modales de mobilité en phase d'exploitation, ni les impacts du projet sur les capacités de stockage du carbone dans les sols.

L'Ae recommande de compléter et préciser le bilan carbone prévisionnel du projet dans l'ensemble de ses composantes, et d'y adapter les mesures de réduction voire de compensation à prévoir.

Mobilité

Le projet comprendra divers investissements d'aménagement sur les voiries proches du site, dont des élargissements-requalifications. En particulier l'avenue Olivier d'Ormesson (RD 111) sera en partie élargie pour créer un couloir de circulation des bus. Une nouvelle voie de raccordement à la RD 111 sera créée à l'intérieur du site.

La création de 645 logements sur le site entraînera une hausse assez sensible du trafic. L'étude de circulation, qui prévoyait à l'horizon 2028 trois scénarios d'évolution du trafic automobile (sans réalisation du projet, avec le projet sans la nouvelle voie est-ouest initialement envisagée et avec le projet avec cette nouvelle voie, a été mise à jour compte tenu du nouveau plan de circulation. Celui-ci, qui abandonne la création de la voie est-ouest raccordée à la rue du Pont de Chennevières (RD 124) compte tenu de la trop forte pente du coteau, vise à réduire les trafics de shunt dans le futur quartier, à garantir une accessibilité à ce dernier (notamment par la création d'une nouvelle voie de liaison avec la RD 111) et à améliorer les temps de parcours des bus sur la RD 111.

En revanche, les augmentations de trafic sur la RD 111, la RD 124 et la rue des Châtelets, modélisées en comparaison de la situation projetée à 2028 sans réalisation de l'opération, n'ont pas été actualisées (l'étude d'impact maintient en particulier la mention du trafic estimé sur la nouvelle voie est-ouest qui a été abandonnée). Toutefois, il est indiqué que les flux générés par le nouveau quartier n'évolueront qu'à la marge (de l'ordre d'un à trois unités véhicule particulier (UVP) par heure reçus ou émis en plus.

La limitation à 30 km/h sur certaines voies contribuera à apaiser la circulation, et à faciliter les mobilités actives dès lors que l'aménagement sera réalisé en cohérence avec cette limitation de vitesse. Des pistes cyclables seront aménagées sur certaines voiries (dont la RD 124) lors de la réalisation de la Zac, comme la loi le prévoit, et l'étude d'impact actualisée précise que des rails de guidage seront installés le long des escaliers du coteau à l'attention des usagers désireux de les emprunter avec leur vélo.

La présentation de la desserte projetée du nouveau quartier en transports en commun ne fait pas l'objet de compléments particuliers, hormis la mention de « discussions » à mener entre le maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités, le département, GPSEA et les collectivités sur la nécessité ou non de l'amélioration de cette desserte. Il a été indiqué oralement aux rapporteurs qu'une première étude avait été conduite par Île-de-France Mobilités et Transdev pour améliorer la desserte du quartier et plus largement du territoire et l'articuler avec la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express. Cette étude, selon les informations données, conclut au fait que le réseau de bus serait en capacité d'absorber le surplus de trafic lié au projet, propose de créer un nouvel arrêt de bus sur la rue du Pont de Chennevières et propose une restructuration du réseau de bus en lien avec la mise en service de la ligne 15, avec la ligne 436 qui passerait à la gare de Champigny Centre de la ligne 15. Ces éléments devraient être intégrés dans le dossier. L'augmentation de l'amplitude et

de la fréquence ne sont pas prévues à ce stade. La mise en place le cas échéant d'un transport à la demande pour les horaires atypiques n'est pas évoquée non plus.

De manière générale, le développement des transports en commun, le renforcement de l'accessibilité par les modes actifs et de l'intermodalité sont un enjeu fort pour le projet, à appréhender au-delà du périmètre de la Zac et de son environnement immédiat, dans une approche élargie aux principales destinations et, à l'instar de ce qui est proposé pour le trafic routier, sur la base d'une modélisation ou du moins d'une évaluation du potentiel d'usage à terme²⁹.

L'Ae recommande d'actualiser le dossier avec les éléments des dernières études disponibles sur les transports en commun et de le compléter par une évaluation, à une échelle territoriale élargie, du potentiel d'usage à terme des modes alternatifs aux véhicules individuels motorisés afin d'y adapter l'offre de transports en commun et son accessibilité ainsi que les conditions de développement des mobilités actives, en particulier le vélo.

Qualité de l'air

Une étude « air et santé » a été conduite, conformément aux prescriptions de la note 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. Elle est de niveau 2, pour tenir compte des niveaux de trafic des routes voisines du site. Les scénarios avec et sans projet sont considérés à l'horizon 2028. La modélisation des émissions routières inclut aussi les émissions liées à l'usure des freins, des pneus et de la route.

La situation avec projet se caractérise par une hausse des émissions, par rapport au scénario sans projet, de l'ordre de 5 à 10 % selon les polluants considérés. En revanche, les émissions et les niveaux de pollution modélisés baissent par rapport à l'état initial du fait de l'amélioration tendancielle de la situation (évolution du parc de véhicules, des moyens de chauffage, etc.).

Entre les situations avec et sans projet, les écarts de concentration des polluants sont faibles (par exemple de 0,02 à 0,3 µg/m³ pour le dioxyde d'azote). Les indices d'exposition de la population aux pollutions sont très proches entre les scénarios avec et sans projet. Les concentrations modélisées sont néanmoins légèrement supérieures aux valeurs limites retenues dans le cadre de la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air, adoptée le 23 octobre 2024 et applicable à partir de 2030, c'est-à-dire en tout état de cause au moment de la livraison des bâtiments d'habitation de la Zac.

L'étude d'impact initiale a été complétée par de nouvelles mesures de réduction des pollutions atmosphériques en phase d'exploitation : outre la végétalisation jouant potentiellement un rôle épurateur et la création de voies de circulation alternative à l'usage de la voiture, l'étude d'impact actualisée prévoit l'interdiction des prises d'air des bâtiments côté routes départementales, l'obligation ou l'incitation à l'usage d'équipements et de matériaux permettant d'améliorer la qualité de l'air intérieur, la limitation à 30 km/h de l'ensemble de la voirie interne au site. Pour l'Ae, il serait utile de réaliser une mise à jour de l'étude air et santé, en documentant autant que possible l'effet prévisible de ces nouvelles mesures, et en faisant référence aux futures valeurs limites

²⁹ L'Ae observe que le bilan carbone présenté dans le dossier retient une hypothèse de parts modales des futurs déplacements du quartier, dont il est indiqué qu'elles ont été « automatiquement renseignées » : 50 % de véhicules particuliers motorisés, 33 % de transports en commun ferrés, 11 % de bus, 7 % de modes actifs.

réglementaires européennes, voire aux valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), plus exigeantes encore.

L'Ae recommande de mettre à jour l'étude air et santé relative aux niveaux de pollution auxquels seront exposées les populations en documentant les effets attendus des mesures de réduction envisagées et en faisant référence aux futures valeurs limites applicables en matière de qualité de l'air, ainsi qu'aux valeurs établies par l'Organisation mondiale de la santé.

Par ailleurs le dossier gagnerait à confirmer comment les mesures constructives, par exemple sur l'orientation des prises d'air et leur positionnement dans les locaux, seront imposées dans la construction des lots.

Bruit

Les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude acoustique indiquent que l'exposition au bruit des nouveaux logements sera importante dans certains cas, en particulier au sud et à l'ouest, sous l'influence du trafic automobile des RD 111 et RD 124, infrastructures routières respectivement classées de catégories 3 et 4³⁰. Les niveaux d'exposition des bâtiments situés en façade de ces axes atteindront ainsi, en LAeq³¹, 65 à 70 dB(A) le jour et 55 à 60 dB(A) la nuit. L'Ae rappelle que les valeurs limites du bruit routier établies par l'OMS pour caractériser les risques pour la santé sont, respectivement en Lden et en Lnight³², de 53 dB(A) le jour et de 45 dB(A).

Pour les habitations pour lesquelles les valeurs réglementaires, beaucoup moins exigeantes que les lignes directrices de l'OMS, seront dépassées, des mesures d'isolation seront obligatoires : elles concernent certaines habitations en bordure de la RD 111 et de la RD 124, pour lesquelles un isolement des façades supérieur au niveau minimal d'isolement de 30 dB sera nécessaire (32 à 35 dB selon les cas). Le dossier présente par ailleurs des mesures, intéressantes sur le principe mais encore au stade du concept, pour réduire le niveau des nuisances sonores ou de l'exposition à ces nuisances : traitement des équipements et locaux techniques, positionnement des pièces à vivre vers l'intérieur de la zone, utilisation d'enrobés moins bruyants (jugés peu utiles cependant), limitation de vitesse à 30 km/h, recul des habitations par rapport à la route, etc. L'étude d'impact a été relativement peu complétée sur ce point. Or, pour l'Ae, il importe, comme pour ce qui concerne la pollution atmosphérique, que le public soit informé des effets du bruit sur la santé, notamment par référence aux lignes directrices établies par l'OMS, et que des mesures de réduction adaptées soient définies et évaluées dans leur efficacité prévisible, en particulier dans les zones où ces valeurs sont dépassées. En outre, ces mesures, dans toute la mesure du possible, et l'évaluation des niveaux de bruit devront tenir compte de l'exposition des populations dans les logements fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs.

L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de compléter l'étude d'impact par l'indication des valeurs de référence du bruit routier établies par l'OMS et par une évaluation des niveaux de bruit prévisibles après mise en œuvre des mesures de réduction envisagées, y compris

³⁰ À partir d'un certain niveau de trafic (supérieur à 5 000 véh. /j pour les routes), les infrastructures de transports terrestres sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

³¹ Indice (réglementaire en France) mesurant le niveau sonore équivalent en dB(A) correspondant à une moyenne du bruit calculée sur une période donnée.

³² Indice (européen) mesurant le niveau sonore en dB(A) correspondant au niveau de bruit moyen pondéré à l'année au cours de la période (diurne ou nocturne) considérée.

dans les logements fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs, assortie le cas échéant de mesures supplémentaires.

Gestion des déchets

Le dossier décrit les grands principes de la gestion des déchets de chantier, déblais et remblais. Il reste assez général sur ce point, mais comporte désormais certaines mesures quantifiées, telles que l'objectif de valoriser au moins 80 % des déchets de construction et 70 % des déchets de chantier.

En ce qui concerne la gestion des déchets en phase d'exploitation, des précisions sont apportées au regard des objectifs législatifs en matière de mise en place de la collecte sélective des déchets organiques des ménages, et sur le dimensionnement des espaces de tri au sein des lots.

2.3.2.3 Eau, risques.

Eaux pluviales, eau potable et eaux usées

La commune d'Ormesson-sur-Marne est concernée par le Sage Marne-Confluence, lequel prévoit notamment une gestion des eaux pluviales « à la source » et une maîtrise des rejets vers les eaux douces et superficielles. Le règlement d'assainissement départemental impose la gestion des eaux pluviales à la parcelle en favorisant l'infiltration dès que possible, et un débit de fuite maximal de 2 l/s autorisé en cas d'impossibilité d'infiltration totale à la parcelle, lequel ne devra pas être dépassée quel que soit l'événement pluvieux à l'origine de ces eaux.

Une étude de perméabilité des sols sur le secteur sud-ouest de la Zac a été réalisée en octobre 2022. Le dossier conclut que la perméabilité des sols permettant peu ou faiblement l'infiltration des eaux pluviales, la perméabilité la plus basse ($5,6 \times 10^{-6}$) doit être retenue pour le dimensionnement du système de gestion des eaux pluviales. L'enjeu est qualifié de « fort ».

L'étude d'impact a été complétée sur ce point, sur la base du dossier au titre de la législation sur l'eau qui lui est annexé. En revanche, s'agissant du coefficient d'imperméabilisation et de son évolution avec le projet, le dossier comporte des informations incohérentes : d'après l'étude de perméabilité, 26 % de l'emprise du projet à l'état initial seraient imperméabilisés, mais l'étude d'impact actualisée indique par ailleurs que le taux d'imperméabilisation du site évoluerait de 37 à 45 % avec la réalisation du projet, quand le résumé non technique évoque de son côté une évolution de 32 à 46 %.

L'Ae recommande de mettre en cohérence dans le dossier les données relatives au coefficient d'imperméabilisation de l'emprise du projet et de son évolution prévue.

Le dossier confirme ainsi que « *le projet de la Zac des Coteaux d'Ormesson a pour ambition de gérer les eaux pluviales à l'occurrence centennale en se déconnectant des réseaux existants* ». Il présente une gestion à la source et une infiltration diffuse des eaux de ruissellement grâce à un découpage du périmètre du projet en seize bassins versants permettant de dimensionner les ouvrages de stockage, dont le schéma est reproduit. Sont prévus la création de noues paysagères pour chaque rue à l'exception de l'avenue Olivier d'Ormesson, des chaussées drainantes, des revêtements perméables, des espaces verts en creux et en dernier recours des massifs drainants sous chaussée ou chemins pour compléter la gestion de surface en utilisant des matériaux de granulométrie 20/60 avec 30 % de vide. Sur le domaine privé, chaque acquéreur de lot aura l'obligation de mettre en place

un ouvrage permettant de stocker puis vidanger le volume d'eau correspondant à une pluviométrie d'occurrence centennale, seule une surverse en cas d'épisode pluvieux particulièrement important pouvant être dirigée vers le domaine public. Le choix des dispositifs de stockage et d'infiltration est laissé aux acquéreurs de lots, tels que les toitures « stockantes »³³ prévues dans un exemple de dimensionnement pour le lot G détaillé dans l'étude d'impact actualisée.

Le projet est raccordé au réseau d'eau potable présent sur les voies bordant l'opération. L'arrivée de nouveaux habitants, employés et usagers sur le site va entraîner une consommation en eau potable estimée à environ 91 250 m³/an pour les logements. Le recours à des équipements appropriés, un arrosage limité, l'utilisation d'essences locales nécessitant peu d'entretien et la récupération d'eaux pluviales pour l'arrosage des jardins sont envisagés pour limiter les consommations en eau potable durant la phase de fonctionnement. L'étude d'impact actualisée précise que les concessionnaires ont été rencontrés pour travailler sur un potentiel renforcement du réseau d'adduction d'eau potable pour la défense incendie.

Plusieurs mesures, présentées comme des mesures de réduction ou d'accompagnement, ont été ajoutées en ce qui concerne la gestion de l'eau potable et des eaux d'assainissement. La plupart de ces mesures correspondent néanmoins à des obligations réglementaires. Toutefois, une mesure est prévue au titre de l'adaptation au changement climatique pour l'installation en toiture des bâtiments de citernes de récupération des eaux pluviales, sans qu'il soit précisé si cette mesure sera rendue obligatoire, sous condition de faisabilité, dans les fiches de lot.

Les noues et espaces verts creux sont les systèmes de traitements privilégiés pour traiter les hydrocarbures et autres polluants. Le dossier indique que le recours à des séparateurs à hydrocarbure n'est pas envisagé. L'étude d'impact actualisée prévoit cependant l'obligation de procéder à l'installation de dispositifs de dépollution pour les surfaces de stationnement accueillant plus de cinq véhicules légers ou deux poids lourds. Elle précise par ailleurs que les noues envisagées dans les espaces publics seront plantées d'une végétation héliophyte permettant de bloquer les éventuelles matières en suspension. Elle précise également les conditions d'intervention en cas de pollution accidentelle des ouvrages hydrauliques.

Risques naturels et pollution des sols

Le dossier indique que l'aléa retrait gonflement des argiles sera pris en compte par l'adaptation des systèmes constructifs (adaptation des fondations, rigidification des structures) et les aménagements à proximité immédiate des bâtiments les plus exposés (éloignement des arbres du bâti, créations d'écrans anti-racine, etc.), ce qui nécessitera un suivi fin lors des chantiers.

L'autre risque naturel important est celui d'inondation par ruissellement, l'augmentation de l'imperméabilisation du site pouvant l'aggraver potentiellement. Le projet prévoit un ensemble de mesures relatives aux eaux pluviales, pour les gérer en cas d'occurrence centennale, et des actions en termes de végétalisation, qui doivent concourir à limiter le risque.

En ce qui concerne les pollutions des sols, le dossier présente des éléments de méthode structurés, conformes à la méthodologie nationale classique, s'appuyant sur des diagnostics déjà avancés. Une dépollution des sols sera réalisée notamment pour les secteurs situés en entrée de ville au sud-

³³ Les eaux pluviales sont temporairement stockées sur les toitures avant un acheminement vers les espaces verts.

ouest (parcelle Q083). Les parcelles au sud du site, accueillant des bâtiments et de potentielles anciennes ICPE, devront faire l'objet d'études analysant les pollutions présentes.

De même deux garages automobiles sont également présents dans le périmètre de la Zac, en bas de l'avenue Olivier d'Ormesson. Leur activité n'a pas fait l'objet d'un diagnostic de pollution. Le projet permettra de prendre en compte cette situation et le cas échéant de conditionner les usages.

2.3.3 Effets cumulés

L'analyse, qui n'a pas été actualisée dans le cadre du nouveau dossier, porte sur l'ensemble des thématiques et retient six projets plus ou moins proches de la Zac d'Ormesson³⁴. Un tableau récapitulatif synthétise les effets cumulés.

Compte tenu des évolutions possibles intervenues dans la programmation et la réalisation de ces projets, une actualisation de l'analyse serait bienvenue, notamment au regard de l'enjeu d'artificialisation des sols aux échelles communale et intercommunale et de la trajectoire nécessaire à l'atteinte des objectifs législatifs et réglementaires fixés en la matière.

L'Ae recommande d'actualiser l'analyse des effets cumulés, notamment au regard des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols à l'échelle communale et à l'échelle intercommunale.



Figure 8 : Localisation des projets étudiés pour l'analyse des incidences cumulées (source : dossier)

³⁴ – la Zac agro quartier (35,6 ha) située à Noisseau sur d'anciens locaux abandonnés de France Telecom et des surfaces agricoles ;
– deux Zac de réaménagement urbain : la Zac réaménagement du Centre-ville à Sucy-en-Brie (7,1 ha), la Zac « Renouvellement du quartier urbain Quartier Fabien » (10,8 ha) à Bonneuil-sur-Marne,
– la Zac Notre-Dame (9 ha) à la Queue-en-Brie sur des espaces agricoles ou naturels et des activités économiques,
– la Zac « Plaine des Cantoux » (3 ha) à Ormesson-sur-Marne sur l'emprise de l'ex VDO et des surfaces agricoles et
– la Zac « Résidence Duo Verte » (0,25 ha) également à Ormesson-sur-Marne, en limite sud de la Zac des Coteaux d'Ormesson sur une partie de l'emprise de l'ex VDO et des terrains accueillant des maisons individuelles.

2.3.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Le dossier présente, pour chaque mesure, et de manière très générale les modalités de suivi prévues. Ne sont mentionnés, hors exception de la thématique de la biodiversité et des milieux naturels, dans cette présentation que les procédures, les documents ou les responsables du suivi concernés, à l'exclusion de toute autre caractéristique (mode de suivi, périodicité, valeur-cible, calendrier, mesures correctives à mettre en œuvre le cas échéant, etc.). Au-delà des éléments apportés dans l'étude d'impact actualisée concernant le rôle et le contenu des outils de suivi (plan directeur, cahiers de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales – CPAUPE –, fiches de lots, dossiers de consultation des entreprises...), ces mesures devront être précisées dans les prochaines actualisations de l'étude d'impact.

Eu égard à l'enjeu fort en matière de biodiversité, de préservation des fonctionnalités du corridor écologique, de maintien des habitats et des espèces, le dispositif de suivi associé à cet enjeu est décrit de manière plus détaillée, et a fait l'objet d'un développement dans l'étude d'impact. Le suivi est prévu chaque année pendant les cinq premières années, puis tous les cinq ans jusqu'à 30 ans et concernera la mise en œuvre des mesures ERC en phase chantier et conception, la fonctionnalité du corridor écologique et des passages à faune, la bonne réalisation et l'état des habitats créés, des inventaires des chiroptères et des oiseaux, le contrôle des espèces exotiques envahissantes,

L'Ae recommande de préciser les modalités de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité et, si besoin, d'ajustement des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine, à l'échelle du projet.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est accessible, proportionné et abondamment illustré. Il rend compte des différents contenus de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.