

Milieu urbain et paysage

Paysage et usages

Patrimoine bâti

Énergie et carbone

Autres réseaux

Déchets

Paysage et usages

EN BREF

- La ville d'Ormesson-sur-Marne se trouve à cheval sur plusieurs unités paysagères distinctes
- La structure du quartier d'Ormesson-sur-Marne a peu évolué depuis 1925. Les Coteaux d'Ormesson étaient déjà découpés en nombreuses parcelles occupées par des logements et de l'activité
- Une entrée de ville qui est à reconfigurer dans le PADD
- L'OAP Les Châtelets identifie le secteur comme un quartier résidentiel accompagné d'un corridor écologique
- Le quartier est à flanc de coteaux avec une vue sur la boucle de la Marne et Paris

POLITIQUES LOCALES

L'atlas des paysages du Val-de-Marne

L'Atlas des paysages est un document de connaissances des paysages du Val-de-Marne et des communes associées du Grand Orly Seine-Bièvre situées dans l'Essonne (Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Savigny-sur-Orge, Viry-Châtillon). L'Atlas s'inscrit dans le cadre d'une politique nationale de dialogue entre la population, les collectivités et les services de l'État. L'objectif est de décrire les paysages pour mieux les connaître et améliorer la qualité du cadre de vie en recueillant les points de vue de chacun et chacune.

Initié en 2019, l'Atlas des paysages du Val-de-Marne est en cours de réalisation.

Une entrée de ville à reconfigurer

Le PADD identifie le croisement de la rue du Pont de Chennevières, l'avenue Olivier d'Ormesson, et la rue du Général Leclerc comme une entrée de ville à reconfigurer et redynamiser.

La création d'un quartier résidentiel accompagné par un corridor écologique

L'OAP Les Châtelets identifie les objectifs suivants en lien avec le PADD :

- Requalifier l'entrée de ville en implantant de nouveaux logements collectifs et individuels, (en accession et sociaux), des résidences pour étudiants et seniors ainsi que des équipements nécessaires aux habitants actuels comme nouveaux,
- Contribuer à la réalisation de l'objectif de nombre de logements sociaux en application de la Loi ALUR et du Contrat de mixité sociale,
- Créer une voie nouvelle accueillant un Transport en Commun en Site Propre « Altival » pour le passage bus comme des circulations automobiles et douces (piétons et cycles).
- Élargir une partie des voies existantes pour faciliter les déplacements de desserte locale du quartier nouvellement créé et réaliser des transversales piétonnes pour améliorer les circulations douces.
- Maintenir des espaces verts et des espaces boisés au sein des futurs îlots pour assurer les continuités écologiques entre le domaine de Retz et les bords de Marne.

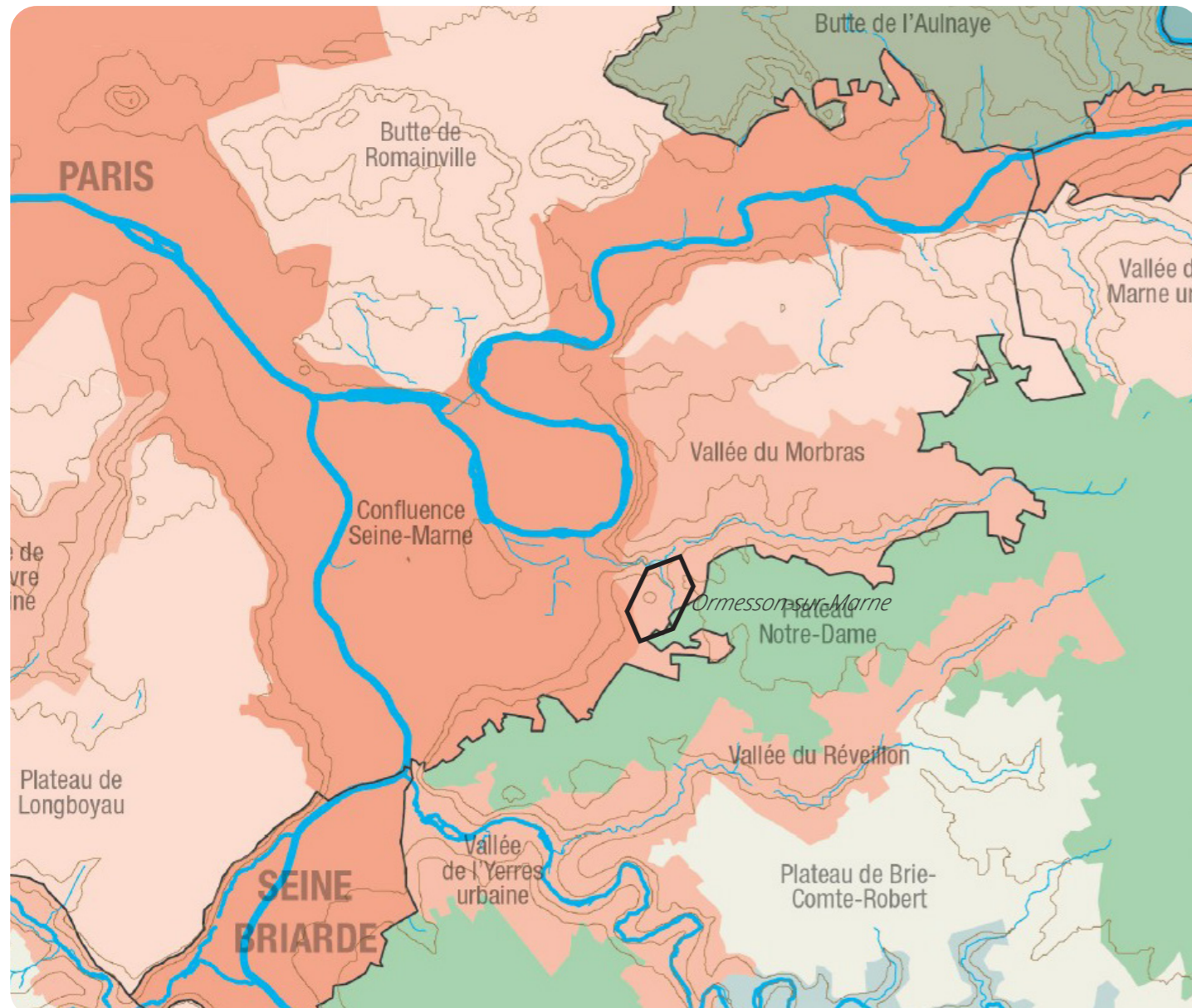
ENJEUX PAYSAGERS COMMUNAUX

Le grand paysage local

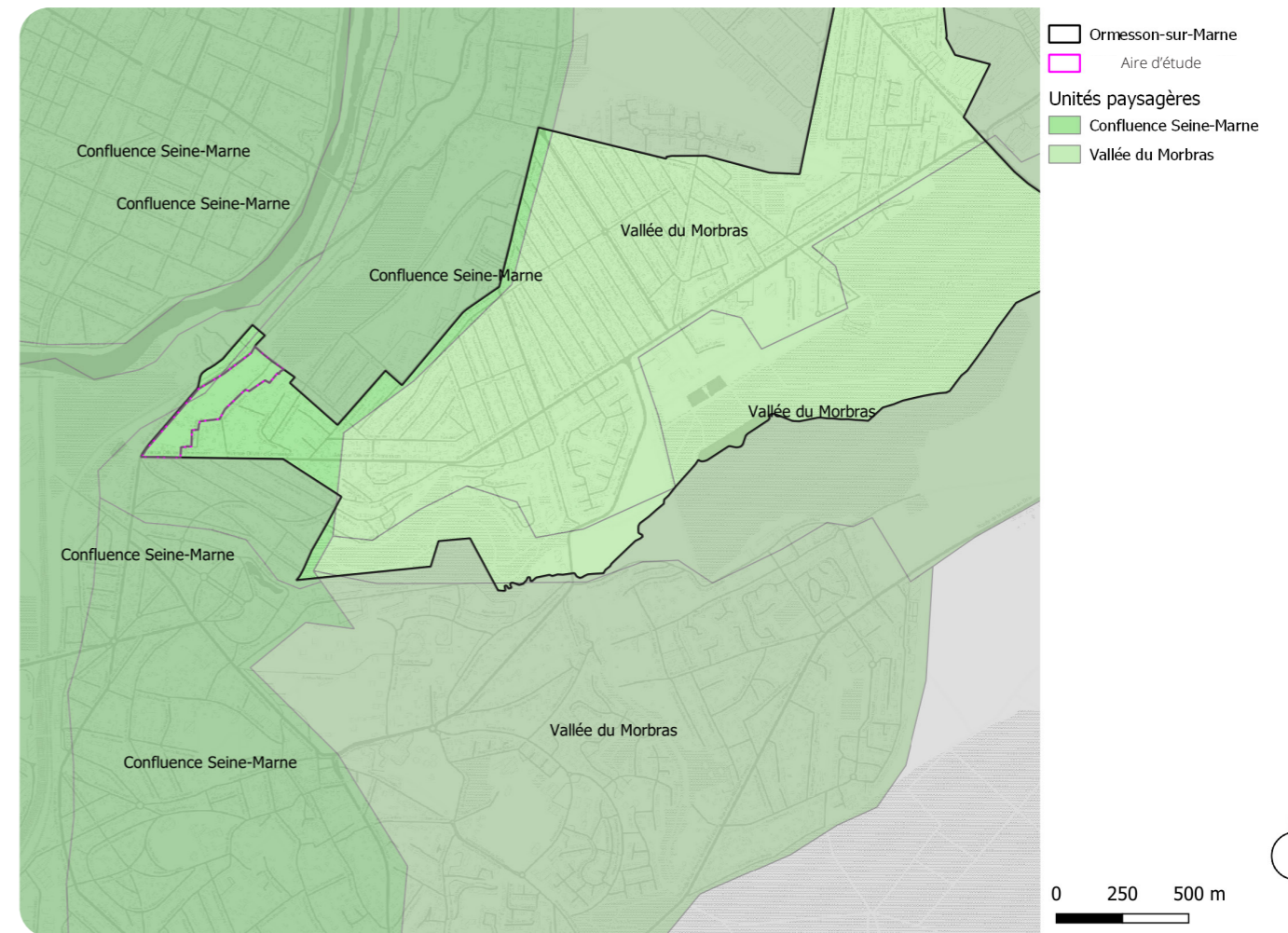
La ville d'Ormesson se trouve à cheval sur plusieurs unités paysagères distinctes.

Sa position géographique et sa topographie lui confère effectivement des types de paysages différenciés : la majeure partie de la commune est située sur la plateau de l'unité paysagère de la Vallée du Morbras, avec un faible relief, mise à part à proximité du ru du Morbras. Seuls les coteaux de la Marne présentent un relief très marqué avec des pentes pouvant atteindre 20%.

Ces paysages offrent des images très majoritairement urbanisées mise à part les coteaux qui sont en friche et boisés. Le bâti de type pavillonnaire est réparti sur la majorité de la commune selon un linéaire de voiries quadrillé organisé à partir de l'avenue Charles de Gaulle en face du château d'Ormesson.



Cartographie des unités paysagères locales (source Institut Paris Région, 2010)



Cartographie des unités paysagères locales (source Institut Paris Région, 2010)

APPROCHE HISTORIQUE

La structure du quartier d'Ormesson a peu évolué depuis 1925. Les Coteaux d'Ormesson étaient déjà découpés en nombreuses parcelles occupées par des logements et de l'activité.

- **Avant 1925** - Le quartier correspondait à des parcelles occupées par du logement et de l'activité à proximité de la rue du Pont de Chennevières et de l'avenue d'Olivier d'Ormesson.
- **1930** - Le quartier a peu évolué. Le chemin de fer est apparu dans les années 1930 en partie basse du site.
- **1930 - 1950** - L'occupation du quartier des Coteaux se densifie avec la présence de plus en plus de pavillons au plus près des voiries.
- **1950 - 1970** - Dans les années 1950, les parcelles étaient cultivées en terrasses et les boisements ont commencé à se développer dans les années 1970. Entre 1951 et 1970, le parc du château de Rets devient arboré et crée ainsi une continuité verte vers le quartier des Coteaux d'Ormesson.
- **1970 - 1990** - La construction ponctuelle de parcelles se poursuit, mais cela reste marginal, la plupart des pavillons étant antérieurs. L'évolution tient surtout dans le changement du paysage en évoluant d'une ambiance ouverte avec des jardins cultivés vers une typologie de parc boisé.
- **1990 - 2018** - Quelques bâtisses ont été démolies à partir des années 1990. Certaines parcelles sont probablement encore des prairies ou peu arborées. Les parcelles « abandonnées » s'enrichissent de plus en plus, entraînant la fermeture du quartier. L'emprise initialement réservée à la Voie de Desserte Orientale sur le quartier des Coteaux n'a pas permis un développement résidentiel, puis son abandon n'a fait qu'augmenter la détérioration de certains bâtiments et le développement de la végétation.



Prise de vue aérienne en 1925 (source Portail IGN, 2022)



Prise de vue aérienne en 1944 (source Portail IGN, 2021)



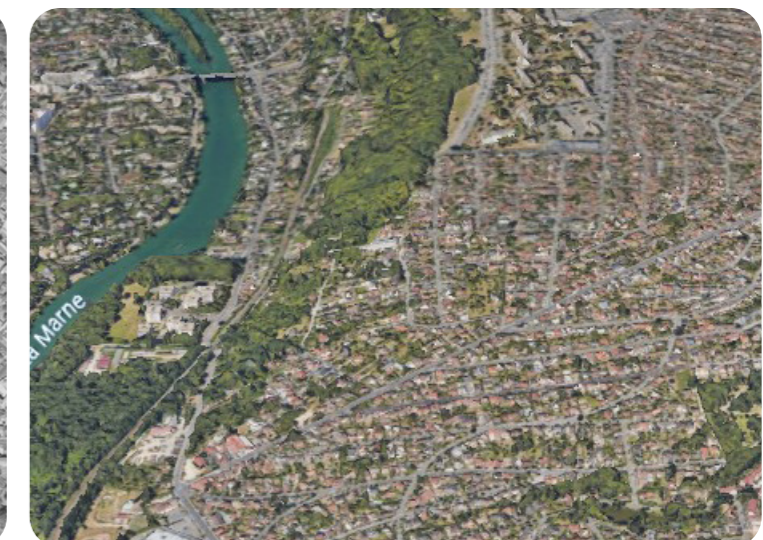
Prise de vue aérienne en 1951 (source Portail IGN, 2021)



Prise de vue aérienne en 1972 (source Portail IGN, 2021)



Prise de vue aérienne en 1990 (source Portail IGN, 2021)



Prise de vue aérienne en 2022 (source Google Earth, 2022)

Approche historique du secteur sud-ouest

D'après la consultation des photos aériennes, le site n'a pas subi de changements majeurs depuis les années 1925.

Les terrains à l'étude semblent accueillir principalement des pavillons dont certains paraissent abandonnés à partir des années 2000. Du fait de l'âge des bâtiments, il est suspecté qu'ils ont été ou sont toujours alimentés par des cuves à fioul pour leur mode de chauffage. Cela induit un risque de contamination du sous-sol.

En complément, une zone d'activités est mise en exergue en limite sud depuis 1925. Elle s'est développée au cours des années. Des stockages de matériaux sont notamment mis en exergue sur le terrain en partie est. Il est également suspecté des activités de garages automobiles au droit des autres parcelles du fait du stockage de nombreux véhicules. Ainsi, il est retenu des risques de contaminations en lien avec ces activités.

Photographie aérienne	Observation(s)		
	Sur site - Général	Sur site – Zoom partie sud	Hors site
1925	Terrains occupés principalement par des pavillons	Hangar présent au 1 avenue Olivier d'Ormesson (site le plus à l'est) et quelques bâtiments à l'est	Quelques constructions visibles en limite sud-est
1933	Terrains occupés principalement par des pavillons	Densification des bâtiments de type hangar/entrepôts sur la partie est	Environnement pavillonnaire en bordure est
1951	Terrains occupés principalement par des pavillons	Stocks de matériaux visibles au 1 avenue Olivier d'Ormesson en limite est	Environnement pavillonnaire en bordure est
1961	Terrains occupés principalement par des pavillons	Stocks de matériaux visibles au 1 avenue Olivier d'Ormesson en limite est	Pas de changements majeurs
1972	Terrains occupés principalement par des pavillons	Pas de changements majeurs	Construction d'un ensemble de logements collectifs en bordure nord-ouest
1992	Pas de changements majeurs	Pas de changements majeurs	Apparition d'une zone d'activité et de stockage (BTP) en partie sud-ouest
2004	Pas de changements majeurs Quelques pavillons semblent abandonnés	1 avenue Olivier d'Ormesson en friche et petite démolition partielle du hangar Stockage de véhicules sur la zone enherbée/boisée au nord	Pas de changements majeurs
2017	Pas de changements majeurs Quelques pavillons semblent abandonnés	Diminution de la taille du hangar (démolition partielle) au 1 avenue Olivier d'Ormesson et stockage divers (BTP ?)	Pas de changements majeurs
2021	Proche de sa configuration actuelle	Proche de sa configuration actuelle	Proche de sa configuration actuelle

Observation des photos aériennes (source Semofi, 2022)



Photographies aériennes (Sources : Remonter le temps, Géoportail et Google Earth)

PAYSAGE URBAIN DU QUARTIER

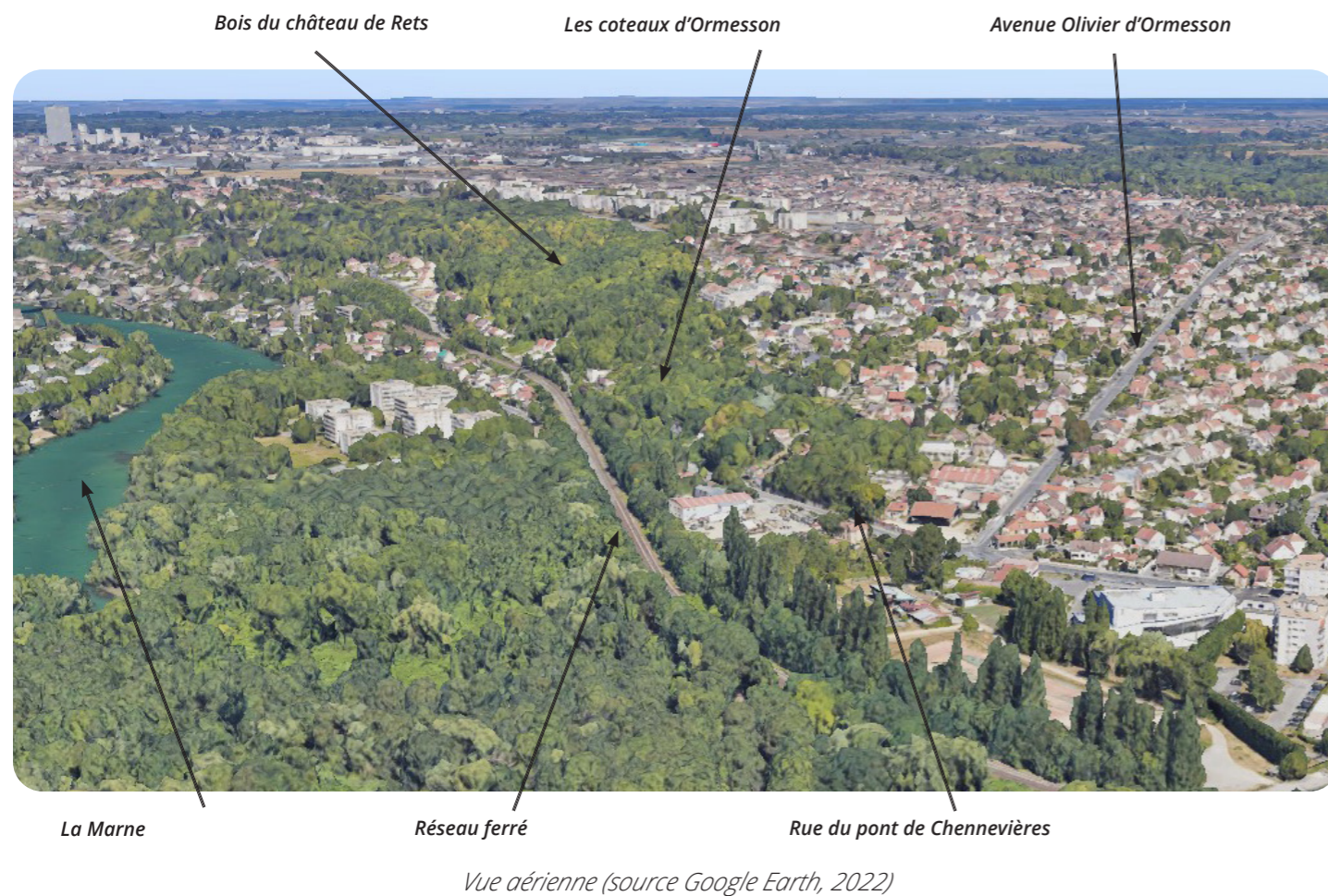
Un quartier à flanc de coteaux avec une vue sur la boucle de la Marne et Paris

Le nouveau quartier est situé à flanc de coteaux orienté vers la Marne, il est caractérisé par un fort relief.

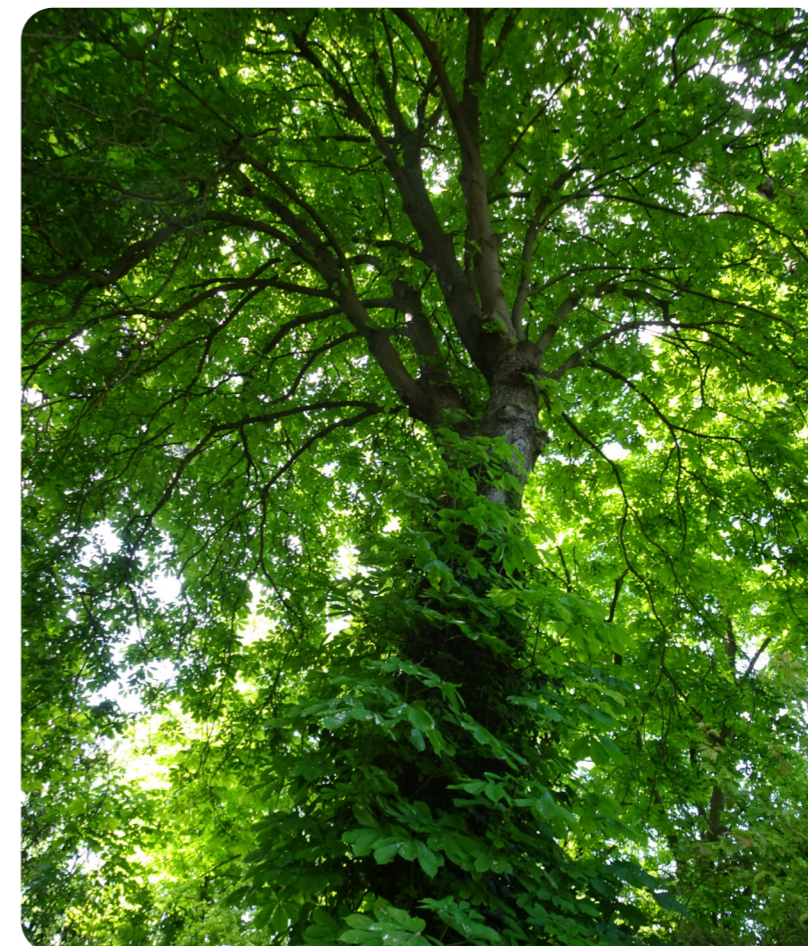
Le quartier des Coteaux d'Ormesson est bordé à l'ouest par la rue du Pont de Chennevières et le passage de l'Alma, à l'est par la rue de Brétigny et la rue des Châtelets et au sud-est par l'Avenue Olivier d'Ormesson. La rue de Varenne, en escaliers, borde le quartier au nord en contact avec le bois du château de Rets.

Le quartier est implanté sur les coteaux permettant aux habitants d'avoir une vue sur le grand Paris. L'espace public du coteau ne dispose pas de vues sur la rivière, sinon très fugacement.

Actuellement, plusieurs des habitations du quartier sont à l'abandon, les anciens jardins ornementaux, potagers s'enfrichent et développent une végétation urbaine dense. Plusieurs sujets arborés remarquables ont été inventoriés lors du diagnostic écologique de 2022, notamment des Cèdres de l'Atlas.



Vue sur le quartier de la Défense depuis le coteau (source TRANS-FAIRE, 2022)



Au coeur du coteau (source TRANS-FAIRE, 2022)

Reportage photographique des abords, 17 mai 2022



Localisation des Cèdre de l'Atlas (sources TRANS-FAIRE et OpenStreetMap, 2019)



Cèdre de l'Atlas (source TRANS-FAIRE, 2022)



Localisation des Cèdres de l'Atlas (source TRANS-FAIRE, 2022)

Les Cèdres de l'Atlas ont été identifiés lors des inventaires, ils sont localisés dans le corridor écologique du projet. Ils seront donc dans la mesure du possible conservés.

Reportage photographique des abords, 17 mai 2022



Localisation du site et de ses abords (source OpenStreetMap, 2019)



3- Vue vers l'ouest (source TRANS-FAIRE, 2022)



6- (source TRANS-FAIRE, 2022)



4- Rue du Pont de Chennevières (source TRANS-FAIRE, 2022)



7- Intersection D124-D111 (source TRANS-FAIRE, 2022)



1- Vue vers l'est (source TRANS-FAIRE, 2022)



2- Sentier des chatelets (source TRANS-FAIRE, 2022)



5- Passage de l'Alma (source TRANS-FAIRE, 2022)



8- Rue de Brétigny (source TRANS-FAIRE, 2022)

Reportage photographique dans le site, 17 mai 2022



3- Passage de l'Alma (source TRANS-FAIRE, 2022)



7- Rue de Brétigny (source TRANS-FAIRE, 2022)



4- Rue du Pont de Chennevières (source TRANS-FAIRE, 2022)



8- Rue de Brétigny (source TRANS-FAIRE, 2022)



5- Rue du Pont de Chennevières (source TRANS-FAIRE, 2022)



9- Boisement (source TRANS-FAIRE, 2022)



1- Rue des châtelets (source TRANS-FAIRE, 2022)



2- Rue de la Varenne (source TRANS-FAIRE, 2022)



6- Avenue Olivier d'Ormesson (source TRANS-FAIRE, 2022)



10- Boisement (source TRANS-FAIRE, 2022)

Patrimoine bâti

EN BREF

- **Un patrimoine bâti ancien d'intérêt présent à Ormesson-sur-Marne**
- **Aucun Site Patrimonial Remarquable (SPR) n'est recensé dans la commune**
- **Un patrimoine archéologique présent dans la commune**
- **Des sites patrimoniaux classés et inscrits à proximité dont un en connexion avec le quartier des Coteaux d'Ormesson**

POLITIQUE LOCAL

Un patrimoine bâti ancien d'intérêt présent à Ormesson-sur-Marne

La commune a repéré le patrimoine historique et remarquable qui participe à la qualité du tissu urbain d'Ormesson-sur-Marne : maisons anciennes, monuments religieux, sanatorium, châteaux, parc et moulin...

La commune est concernée par des protections du patrimoine bâti.

Aucun Site Patrimonial Remarquable (SPR) n'est recensé dans la commune

La commune d'Ormesson-sur-Marne n'est pas concernée par les Sites Patrimoniaux Remarquables du Val-de-Marne.

ARCHÉOLOGIE

Un patrimoine archéologique présent dans la commune

Après consultation des services Régionaux de l'Archéologie de la DRAC Île-de-France, la commune d'Ormesson-sur-Marne présente un potentiel archéologie sur son territoire, notamment dans la Vallée du Morbras.

Le quartier des coteaux d'Ormesson n'est pas concerné.

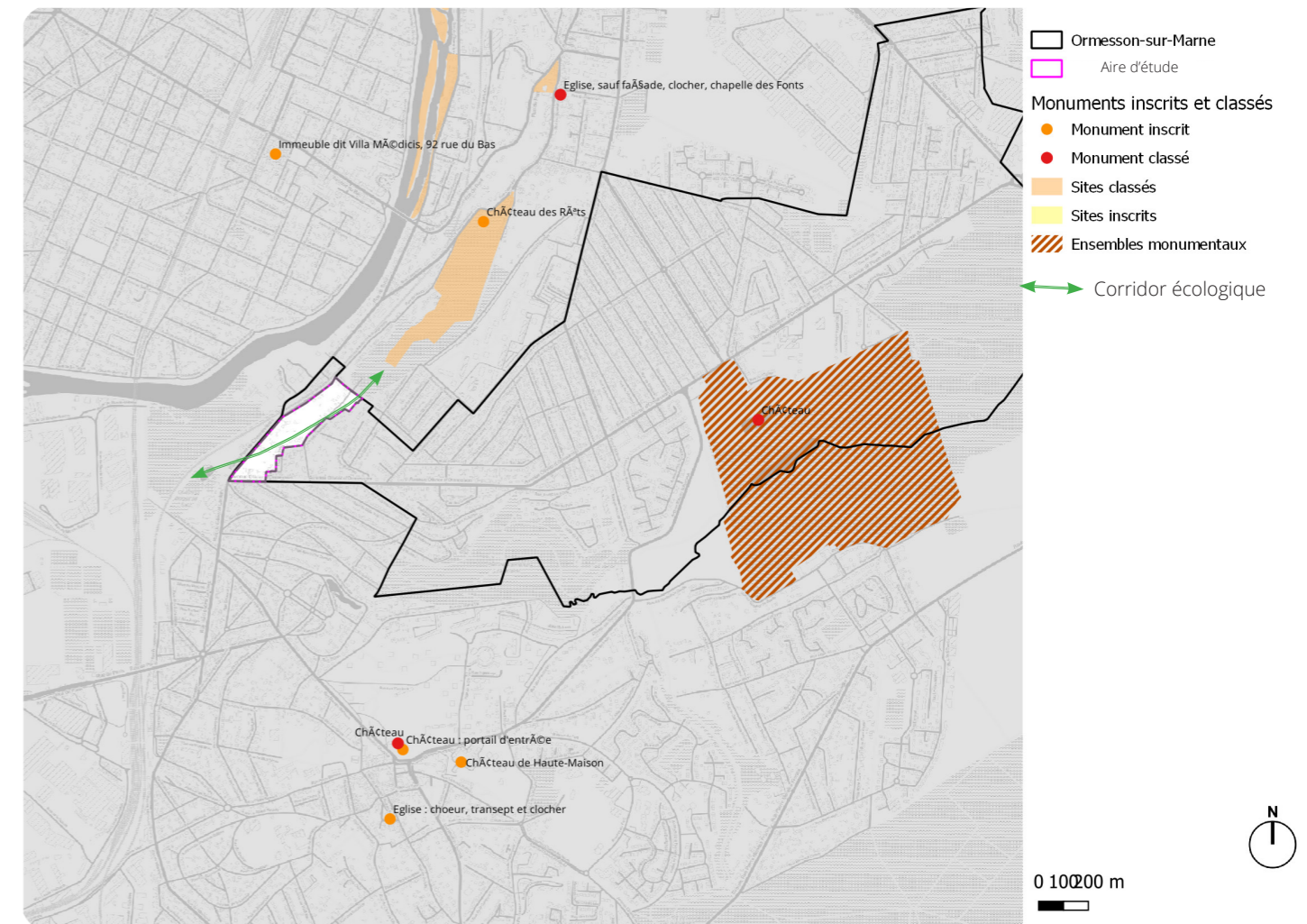
Les fouilles archéologiques seront à la charge des preneurs de lots, dans le cadre des demandes de permis de construire.

PATRIMOINE

Le quartier des Coteaux d'Ormesson en connexion avec le site classé du château de Rets

Le Plan Local d'Urbanisme d'Ormesson-sur-Marne décrit les différentes Servitudes d'Utilité Publique liées au patrimoine bâti concernant le territoire de la commune :

L'emprise du quartier n'est pas concerné par des périmètres de protection, cependant le corridor écologique lié à l'ancienne VDO relie le quartier avec le bois du château de Rets.



Situation par rapport aux monuments, sites inscrits ou classés (source DRIAET Île-de-France, 2022)

Énergie et carbone

EN BREF

- **Le PCEAT vise une augmentation de la production d'énergie renouvelable et de récupération de 30% en 2030 et de 50% en 2050, avec un objectif de 24% d'EnR locale dans la consommation d'énergie finale en 2030.**
- **En 2019, la production d'énergie à partir de sources renouvelables d'Ormesson se résumait à 30 installations photovoltaïques.**
- **Les sources d'énergie disponibles sur le site dont le potentiel est jugé intéressant sont : la géothermie très basse énergie, la chaleur fatale des eaux grises, le bois énergie et le solaire thermique.**
- **Le réseau de chaleur le plus proche est celui de Sucy-en-Brie, à 1,5 km environ.**

POLITIQUES NATIONALES

Loi Énergie Climat

La loi n°2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'Énergie et au Climat a été adoptée en 2019 et vient compléter la Loi Transition Énergétique et à la Croissance Verte (LTECV) de 2015. L'objectif de cette loi est d'atteindre la neutralité carbone à l'échéance 2050. Elle se concentre sur trois objectifs principaux à savoir :

- Décarboner le mix énergétique en accélérant la baisse de la consommation d'énergies fossiles à 40% en 2030 (au lieu de 30%) et mettre fin à la production d'électricité à partir du charbon.
- Transformer notre modèle énergétique avec des objectifs réalistes, en portant le délai à 2035 pour la baisse de la part de nucléaire dans le mix énergétique.
- Évaluer la mise en œuvre des engagements dans tous les secteurs en créant le Haut Conseil pour le climat, chargé notamment d'étudier les décisions prises par l'état et de recommander des actions en faveur de la lutte contre le dérèglement climatique.

Cette loi vient ainsi renforcer les ambitions politiques énergétiques de la France, en cohérence avec la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) et la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC).

Loi Climat et Résilience

La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi « Climat et Résilience » a été adoptée en août 2021 suite à la traduction d'une partie des 146 propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC), afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030.

Cette loi s'articule autour des cinq thématiques présentées par la CCC, à savoir : consommer, produire et travailler, se déplacer, se loger, se nourrir. Elle renforce aussi la protection judiciaire de l'environnement.

Sur le volet énergétique, la loi Climat et Résilience soutient les énergies renouvelables notamment via :

- Le développement des communautés citoyennes d'énergies renouvelables : en définissant formellement des objectifs de production d'énergies renouvelables lors de la prochaine PPE. L'État devra ainsi mettre en œuvre les outils nécessaires pour soutenir cette production d'énergie verte par et pour tous.
- L'obligation d'installer des panneaux solaires ou des toits végétalisés lors de la construction ou rénovation lourde étendue aux surfaces commerciales avec une baisse du seuil à 500 m² de création de surface. Elle est aussi étendue aux immeubles de bureaux de plus de 1 000 m² et aux parkings de plus de 500 m².
- Les fournisseurs de gaz naturel devront obligatoirement intégrer une part de biogaz dans le gaz qu'ils commercialisent.

Loi sur l'accélération de la production d'énergies renouvelables

La loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables a été publiée au Journal officiel du 11 mars 2023. Elle a pour ambition de lever tous les obstacles au déploiement des projets d'énergies renouvelables. Pour faciliter l'approbation locale de ces projets, elle instaure un dispositif de planification territoriale des énergies renouvelables. Elle cherche notamment à favoriser le développement de l'éolien en mer et formule pour la première fois une définition de l'agrivoltaïsme.

Le texte est structuré autour de cinq titres :

- Mesures favorisant l'appropriation territoriale des énergies renouvelables et leur bonne insertion paysagère ;
- Mesures de simplification et de planification territoriale visant à accélérer et coordonner les implantations de projets d'énergies renouvelables et les projets industriels nécessaires à la transition énergétique ;
- Mesures tendant à l'accélération du développement de l'énergie solaire, thermique, photovoltaïque et agrivoltaïque ;
- Mesures tendant à l'accélération du développement des installations de production d'énergie renouvelable en mer ;
- Mesures transversales de financement des énergies renouvelables et de récupération et de partage de la valeur.

Réglementation Environnementale 2020 (RE2020)

Conformément au décret n° 2021-1004 du 29 juillet 2021 relatif aux exigences de performance énergétique et environnementales des constructions de bâtiments en France métropolitaine, de nouvelles exigences encadrées par la RE2020 sont entrées en vigueur depuis le 1er janvier 2022 pour la construction de bâtiments ou parties de bâtiments à usage d'habitation, et s'appliqueront à partir au 1er juillet 2022 aux constructions de bâtiments ou parties de bâtiments de bureaux, ou d'enseignement primaire ou secondaire. La RE2020 renforce les attentes sur le volet énergétique des constructions neuves selon cinq leviers d'actions principaux :

- L'optimisation de la conception énergétique du bâti indépendamment des systèmes énergétiques mis en œuvre : les besoins bioclimatiques des logements (Bbio max) sont abaissés de 30 % pour tous les logements par rapport aux exigences de la RT2012.
- La limitation de la consommation d'énergie primaire (CEP) et d'énergie primaire non renouvelable (CEP nr) : ce nouvel indicateur (CEP nr) a notamment pour but d'éviter la mise en œuvre de chauffage électrique par effet joule et de limiter les solutions tout gaz afin de s'orienter vers des solutions plus vertueuses type géothermie, biomasse, réseau de chaleur.
- La limitation de l'impact sur le changement climatique associé à ces consommations d'énergie (Icénergie) : la RE2020 fixe des seuils d'émission de GES pour réduire puis exclure progressivement l'usage des énergies fossiles comme source d'approvisionnement énergétique principale.
- La limitation de l'impact des composants du bâtiment sur le changement climatique (Icconstruction) : la RE2020 impose désormais une Analyse de Cycle de Vie basée sur un modèle dynamique et fixe des seuils d'émission à ne pas dépasser pour les produits de construction, favorisant ainsi les matériaux stockant le carbone ou autrement dit les matériaux biosourcés (laine de bois, chanvre, bois...).
- La limitation des situations d'inconfort dans le bâtiment en période estivale : la RE2020 supprime l'indicateur de Température Intérieure de Confort (TIC) de la RT2012 et crée un indicateur Degrés-Heures calculé par simulation thermique dynamique permettant de caractériser le confort estival des constructions.

POLITIQUES LOCALES

Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) d'Île-de-France

Approuvé en 2012, le SRCAE de la Région Île-de-France détermine les orientations à suivre pour préserver la qualité de l'air et lutter localement contre le changement climatique. Il définit trois grandes priorités régionales :

- Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments, avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel ;
- Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalents logements raccordés en 2020 ;
- La réduction de 20 % des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxydes d'azote et de soufre).

Les objectifs à 2050 se traduisent notamment une réduction de 50 % des consommations énergétiques liées au bâtiment et la couverture de 45 % des consommations par des énergies renouvelables et de récupération.

Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France a été approuvé en janvier 2018 par arrêté inter-préfectoral.

Construit autour de 25 défis, déclinés en 46 actions concrètes, il ambitionne de ramener la région sous les seuils européens à l'horizon 2025. En effet, il doit permettre de réduire très fortement, entre 40 et 70 % selon les polluants, le nombre de franciliens exposés à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air.

Le PPA concerne tous les secteurs d'activité : l'aérien, l'agriculture, l'industrie, le résidentiel et les transports. Il vise particulièrement le chauffage au bois et le trafic routier, principales sources de particules fines et de dioxydes d'azote en Île-de-France.

Schéma Régional de Raccordement aux Réseaux des Energies Renouvelables (S3REnR) d'Île-de-France

Le S3REnR d'Île-de-France a été approuvé par arrêté préfectoral en mars 2015.

Le S3REnR indique que :

- Le réseau public de transport d'électricité francilien est un réseau dense suffisamment bien dimensionné pour accueillir dès à présent l'ensemble du gisement EnR correspondant aux objectifs du SRCAE.
- Aucun travail de renforcement n'est prévu.
- Les investissements sur le réseau public de distribution sont estimés à 1,5 M€ (à la charge des producteurs via la quote-part).
- La capacité d'accueil globale est de 990 MW (dont 297 MW pour les projets de puissance inférieure ou égale à 100 kVA et 693 pour les autres).

Le Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM) de la Métropole du Grand Paris

Approuvé en novembre 2018 par la Métropole du Grand Paris (MGP), le PCAEM fixe des objectifs à 2030 et 2050 de réduction des consommations énergétiques, des émissions de GES et de polluants atmosphériques et d'adaptation au changement climatique. Ces objectifs s'appuient sur un plan d'actions sectorielles à l'échelle de la MGP.

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Grand Paris Sud Est Avenir

Le projet de Plan Climat 2019-2025 a été adopté par le Conseil de Territoire du 2 octobre 2019. Il formalise l'engagement de GPSEA en matière de transition énergétique, d'atténuation et d'adaptation au changement climatique et d'amélioration de la qualité de l'air, en cohérence avec l'Accord de Paris.

Il porte sur 5 volets : climat, air, énergie, économie durable et circulaire, éco-exemplarité de la collectivité.

Le PCAET décline ces 5 volets en 50 actions pour la transition écologique, économique et environnementale de GPSEA.

Sur le volet énergétique le Plan Climat vise notamment à l'augmentation de la production d'énergie renouvelable et de récupération de 30% à horizon 2030 et de 50% à horizon 2050 sur tout le territoire ainsi qu'à l'atteinte d'un objectif de 24% d'EnR locale dans la consommation d'énergie finale en 2030. Il vise également la réduction de la consommation énergétique de 50 % en 2050 par rapport à 2012 et démontre une volonté forte de lutter contre la précarité énergétique.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'Ormesson-sur-Marne

Le PLU d'Ormesson-sur-Marne approuvé le 28 décembre 2015 et dont la deuxième et dernière modification date de décembre 2020 ne formule pas d'exigences de recours aux énergies renouvelables ou relatives à la performance énergétique de l'enveloppe bâti.

Le PADD souligne toutefois la volonté de :

- Promouvoir les initiatives de réduction de la consommation d'énergie, telles que les concours de réduction de consommation énergétique, et rechercher dans les futurs programmes la promotion de bâtiments économes en énergie, voire à énergie positive.
- Affirmer la volonté de recourir aux énergies renouvelables lorsque le bilan économique est favorable.

PRODUCTION LOCALE D'ÉNERGIE RENOUVELABLE¹

La commune compte 30 installations photovoltaïques assurant une production modérée

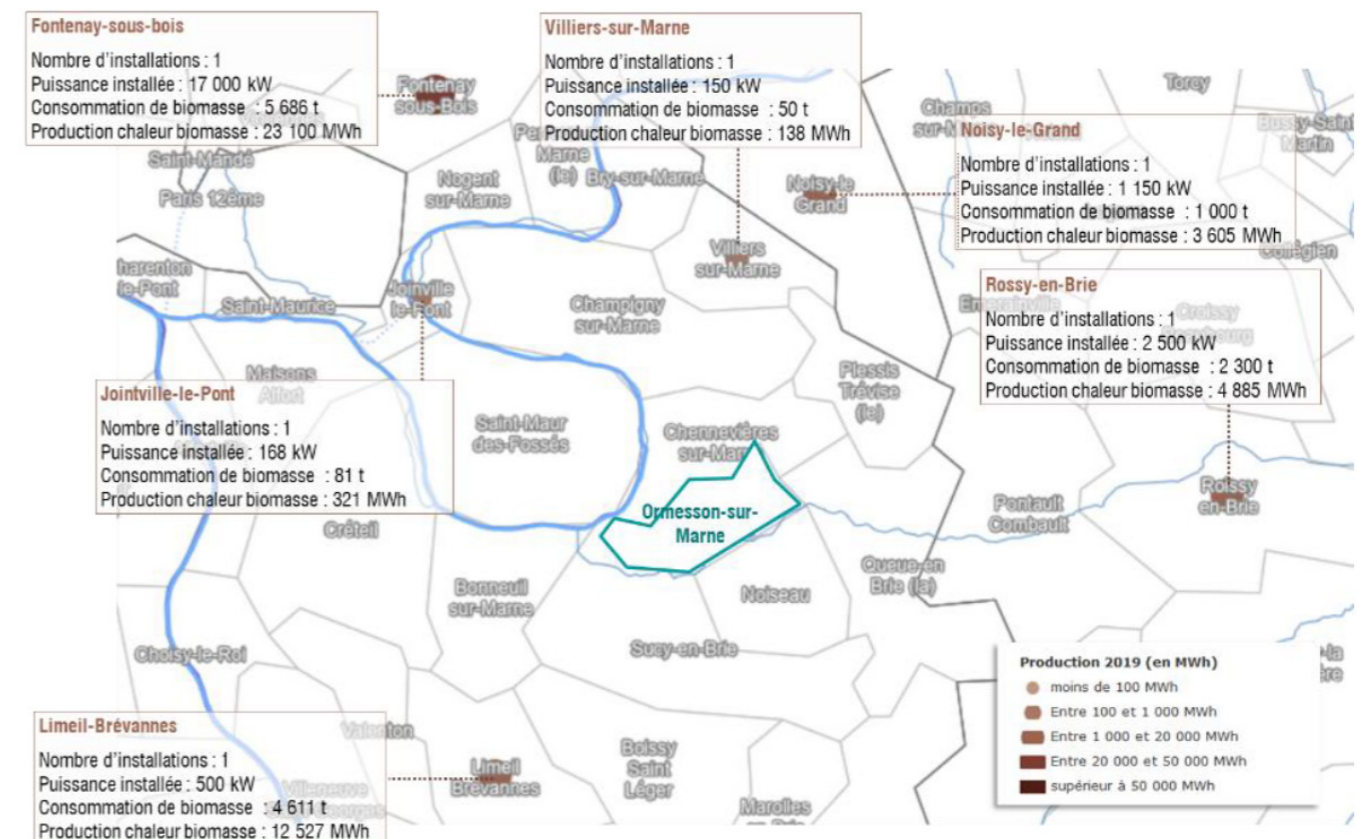
Les sources de production locale d'énergie par commune en Île-de-France sont recensées sur la base de données du Réseau d'Observation Statistique de l'Énergie et des émissions de gaz à effet de serre en Île-de-France (ROSE).

L'ensemble des productions locales d'énergie sur la commune et aux alentours sont synthétisées ci-après.

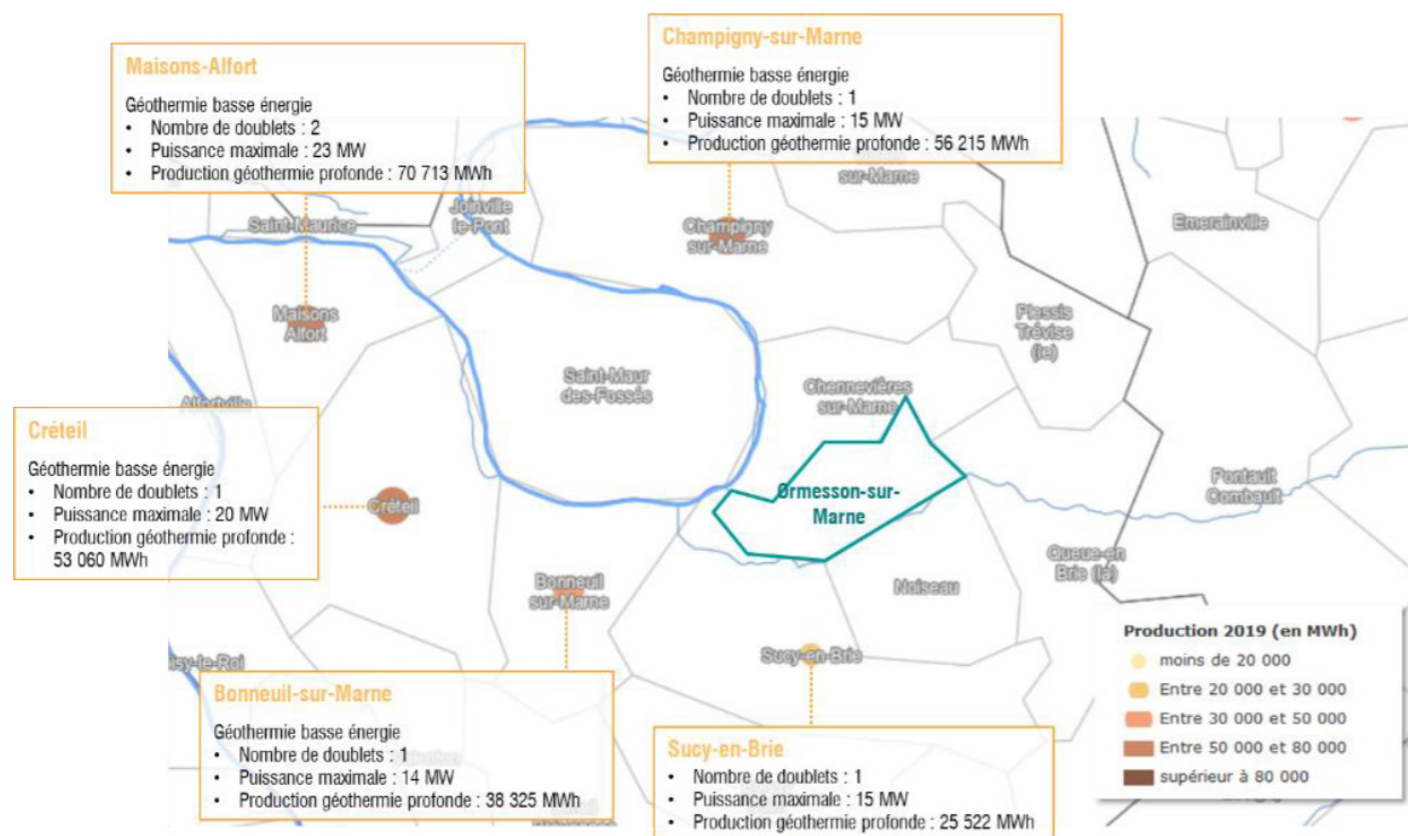
A l'échelle de la commune, d'après les données 2019, aucun système de production d'énergie biomasse ni de géothermie basse énergie n'est recensé. On constate toutefois que la géothermie de basse énergie est bien implantée sur le territoire puisque plusieurs communes voisines possèdent des installations (géothermie) sur Dogger.

La commune compte 30 installations photovoltaïques assurant une production modérée. Les communes aux alentours disposent également de telles installations.

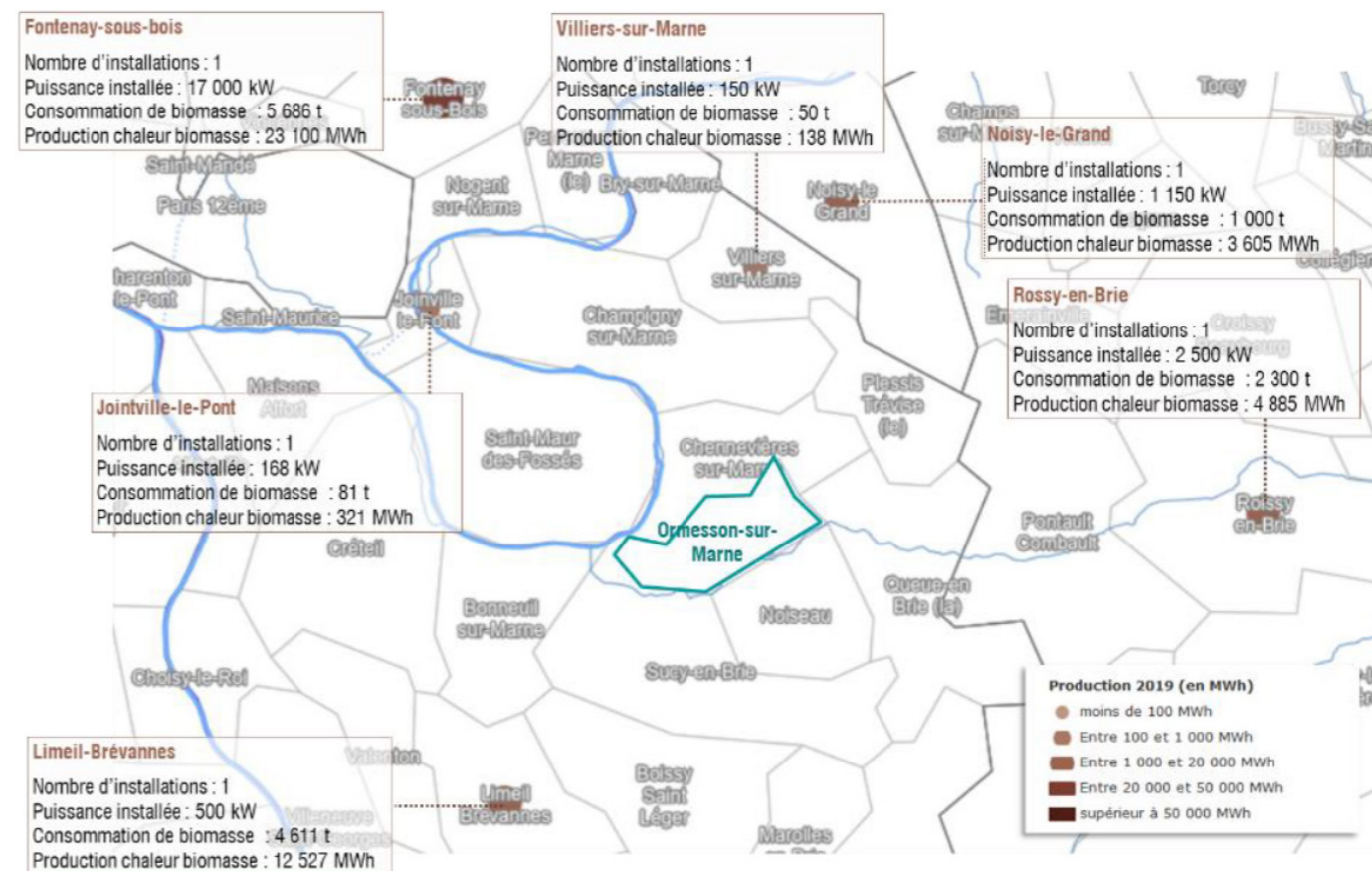
¹ Étude d'approvisionnement en énergie renouvelable et de récupération, Vizea, 2022.



Production biomasse à Ormesson-sur-Marne et aux alentours (source Energif ROSE, 2019)



Production géothermie basse énergie à Ormesson-sur-Marne et aux alentours (source Energif ROSE, 2019)



Production photovoltaïque à Ormesson-sur-Marne et aux alentours (source Energif ROSE, 2019)

POTENTIEL LOCAL DE PRODUCTION¹

L'étude d'approvisionnement en énergie renouvelable et de récupération décrit de manière détaillée les potentialités de production, elle est disponible en annexe.

Réseaux de chaleur

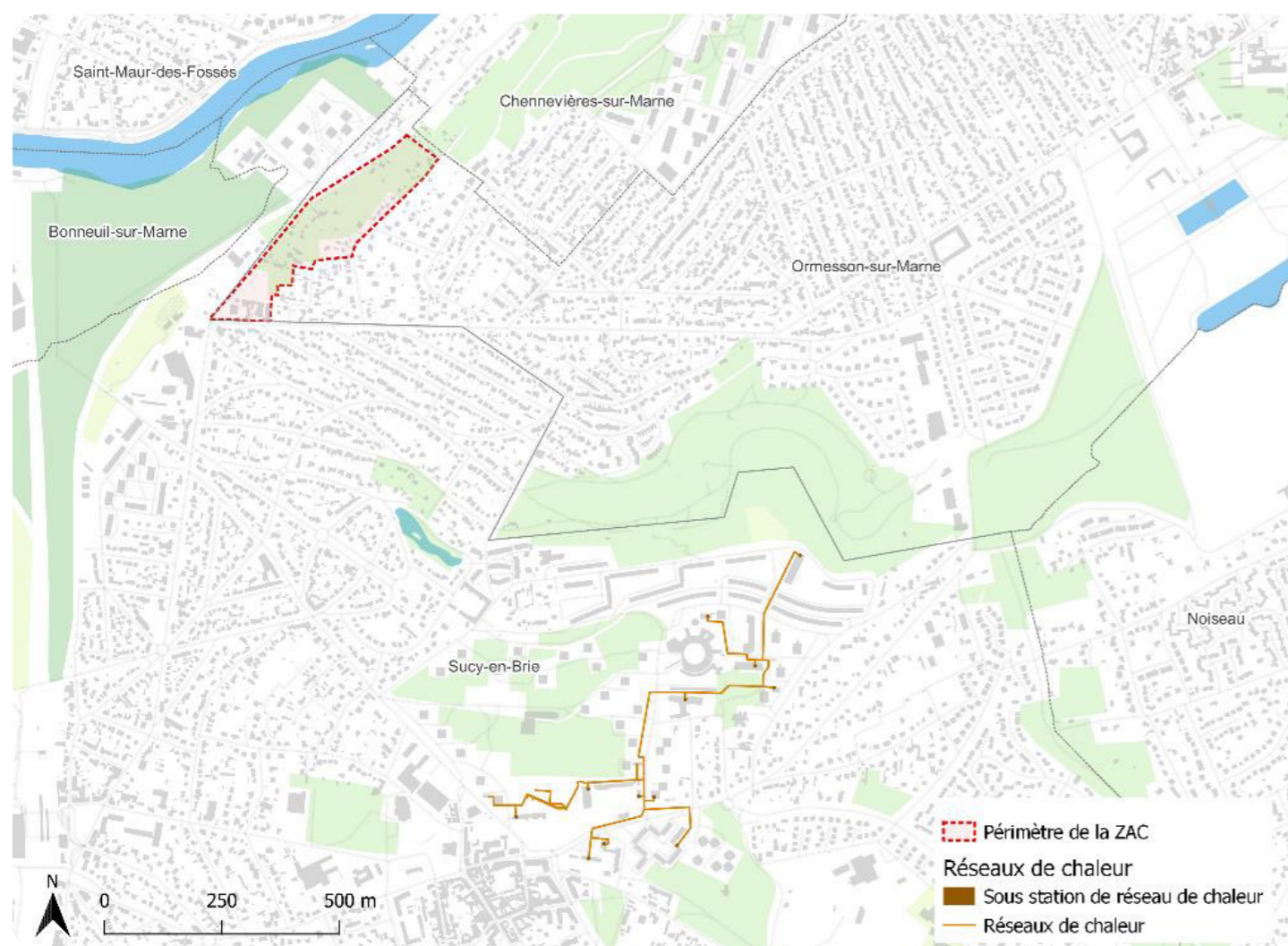
Réseaux de chaleur existants

Le réseau de chaleur le plus proche du projet est le réseau de chaleur de Sucy-en-Brie géré par Sogesub (Engie). Alimenté à 87% par des énergies renouvelables grâce à une installation de géothermie basse énergie, le réseau de chaleur dispose d'une puissance de 29 MW et couvre 25 439 MWh de besoins en chaud chaque année, environ 3 000 logements.

Opportunité pour le projet

Situé à environ 1,5 km, un raccordement de l'opération seul ne permettrait pas d'atteindre une densité énergétique suffisamment intéressante pour envisager cette solution.

¹ Étude d'approvisionnement en énergie renouvelable et de récupération, Vizea, 2022.



Localisation du RCU de Sucy-en-Brie (source Vizea, 2022)

Création d'un réseau de chaleur

Dans le but de mutualiser les équipements de production de chaleur, il est possible d'implanter un réseau de chaleur au sein de la zone étudiée.

Opportunité pour le projet

La puissance de chaud nécessaire pour couvrir les besoins en chaleur de l'opération s'élève à 1,4 MW. Cette puissance étant supérieure à 1 MW, la création d'un réseau de chaleur sur l'opération nécessite de réserver une emprise spécifique pour les équipements de production de chaleur.

Étant donné le plan masse et l'agencement des différents lots, la densité énergétique d'un réseau de chaleur serait de 1,6 MWh/ml.an dans le cas d'un raccordement de tous les bâtiments. Cette densité est moyenne mais suffisante pour rendre un réseau de chaleur pertinent.

Cette densité peut être améliorée en envisageant seulement le raccordement des plus gros lots : A, B, C, D, E, F, G, H, J, M. La densité énergétique est alors de 2,1 MWh/ml.an. Pour rappel, la viabilité de cet équipement est reconnue et donc soutenue financièrement par l'ADEME à partir de 1,5 MWh/ml.an.

L'implantation d'une chaufferie dédiée est la contrainte principale pour la mise en œuvre de cette solution.

Géothermie

Géothermie basse énergie

La géothermie sur aquifère profond, ou géothermie basse énergie, repose sur l'utilisation directe de la chaleur de l'eau chaude contenue dans les aquifères (couches géologiques poreuses imprégnées d'eau) profonds.

On recense plusieurs installations de géothermie basse énergie sur les communes voisines témoignant du potentiel de l'aquifère du Dogger (Jurassique moyen) sur le territoire. Parmi ces communes : Sucy-en-Brie, Chennevière-sur-Marne, Bonneuil-sur-Marne.

Opportunité pour le projet

Compte-tenu de la puissance de chaud du projet à 1,4 MW, cette solution n'est pas adaptée.

Géothermie très basse énergie

Une pompe à chaleur (PAC) sur nappe superficielle vient puiser des calories et/ou frigories dans une nappe située à une profondeur généralement inférieure à 100 mètres du niveau du sol. Ce système est réversible et permet de produire du chaud et du froid.

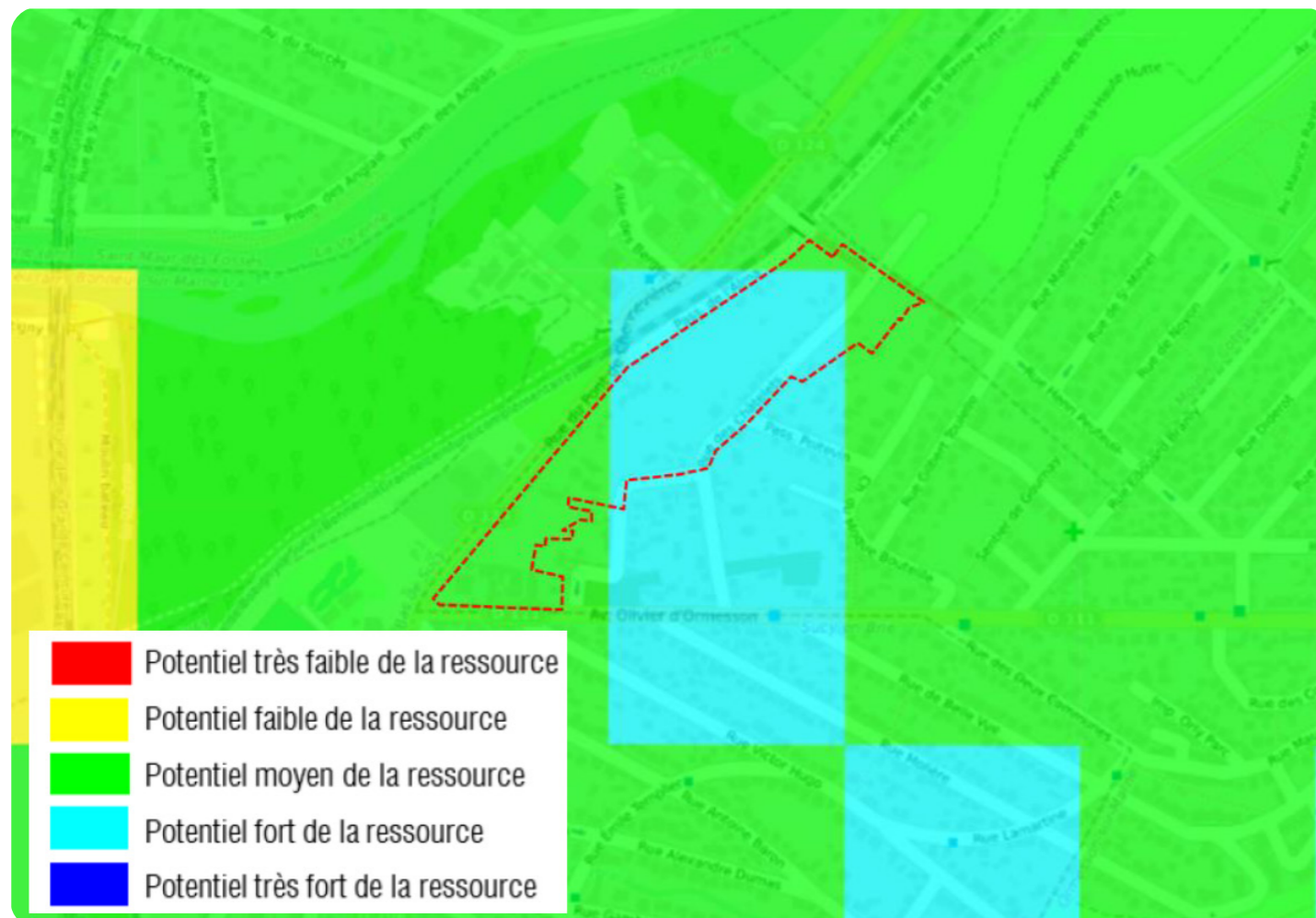
Les informations mises à dispositions par l'ADEME, le BRGM et l'ARENE soulignent un potentiel moyen à fort de la géothermie sur nappe au droit du projet et identifient la présence de deux nappes : la nappe de l'Eocène supérieur et la nappe de l'Eocène moyen et inférieur.

Le débit disponible sur la nappe de l'Eocène supérieur (entre 50 et 100 m³/h) est intéressant.

Le débit disponible sur la nappe de l'Eocène moyen est inférieur (entre 50 et 100 m³/h).

Opportunité pour le projet

La nappe de l'Eocène moyen et inférieur peut être une ressource intéressante pour la production de chaleur et de froid. Cette solution est particulièrement pertinente lorsque son utilisation est équilibrée, avec des besoins de chauffage en hiver et de rafraîchissement en été.



Potentiel géothermique superficiel (source ADEME, BRGM)

Géothermie très basse énergie sur champs de sonde

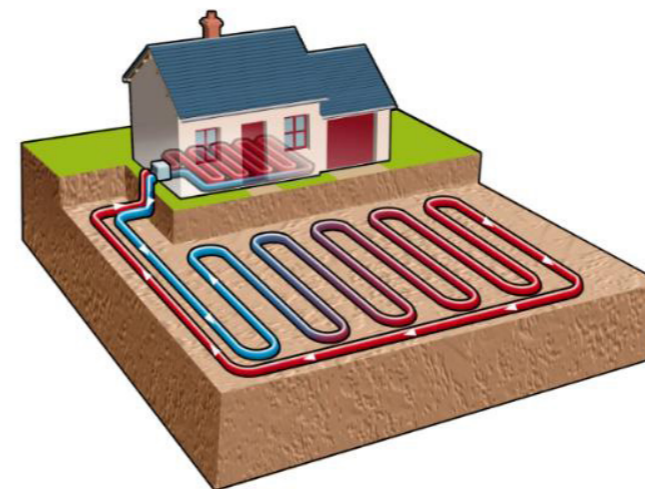
Les sondes horizontales sont le plus souvent utilisées pour des maisons individuelles avec un terrain disponible attenant. Les sondes horizontales requièrent un grand terrain par rapport à la puissance produite et sont donc plus adaptées à une disposition pour maisons individuelles que pour du collectif. En effet, 1 m² de forage correspond à une puissance disponible de 40W.

Les sondes verticales dans le sol, nécessitent un écartement minimum de 10 mètres entre elles afin de ne pas engendrer d'interférences thermiques. Une profondeur de 100 m est suffisante pour s'affranchir des variations de température journalières et saisonnières où la température est constante autour de 14 °C. Une telle sonde correspond à une puissance géothermique de l'ordre de 5 kW.

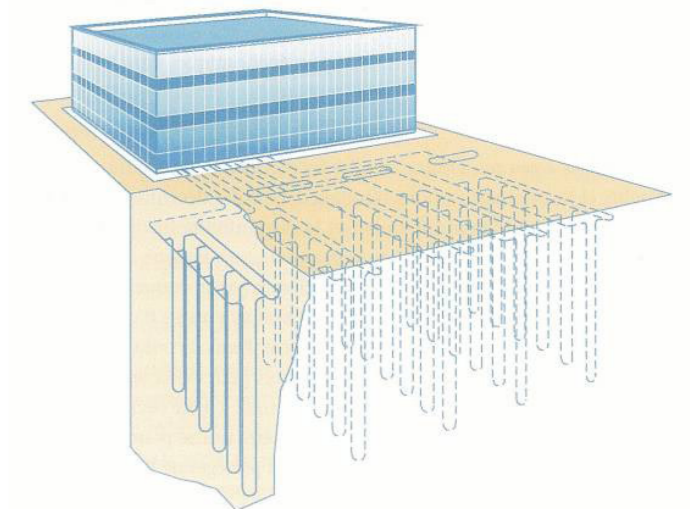
Pour éviter un investissement et un nombre de sondes trop importants, on associe généralement ce système à une énergie d'appoint.

Opportunité pour le projet

Du fait de la présence d'une nappe superficielle, cette solution est peu pertinente à l'échelle du quartier. Elle peut en revanche être intéressante à déployer à l'échelle des lots, en particulier sur les petits lots.



Géothermie sur sondes horizontales (source Vizea)



Géothermie sur sondes verticales (source Ressources Naturelles Canada)

Aérothermie

Le principe de l'aérothermie est de capter les calories dans l'air extérieur pour assurer la couverture des besoins de chaleur.

Les performances des Pompes A Chaleur (PAC) sont caractérisées par leur COP (Coefficient de performance) qui correspond à leur rendement. Il caractérise la relation entre les calories produites et l'énergie électrique utilisée (celle qui est facturée) pour un système de chauffage. Le COP d'une pompe à chaleur à air se situe généralement aux environs de 3.

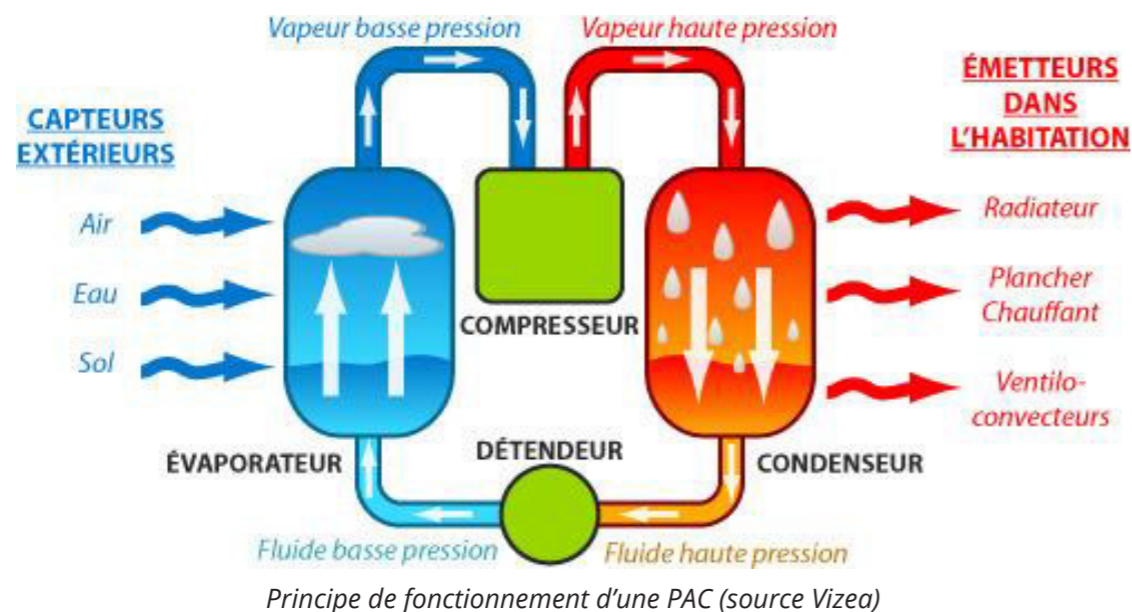
Il existe deux types de pompes à chaleur aérothermique :

- Les PAC air/air : les calories de l'air extérieur sont propulsées directement dans l'air ambiant de l'habitation (ventilo-convecteur).
- Les PAC air/eau : les calories de l'air extérieur sont injectées dans le réseau d'eau chaude (radiateurs, planchers chauffants, etc.) de l'habitation.

Les PAC peuvent être utilisées pour le chauffage de l'eau chaude sanitaire lorsqu'elles sont doubles services et également utilisées pour la production de froid. On parle alors de PAC réversibles.

Opportunité pour le projet

L'utilisation de l'aérothermie est adaptée au projet. Il est conseillé de privilégier des PAC possédant un COP d'au moins 3. La performance minimale des PAC aérothermiques n'étant atteinte que pour les températures supérieures à 5°C.



Énergies de récupération

Récupération de chaleur sur eaux grises

La récupération d'énergie via les eaux grises consiste à préchauffer l'eau froide destinée à l'ECS par un échange thermique avec les eaux grises évacuées. Ce dispositif est particulièrement adapté aux logements collectifs avec une production centralisée de l'ECS.

Opportunité pour le projet

Ces systèmes sont particulièrement adaptés pour les logements collectifs et présentent donc un intérêt pour le projet. La solution « Power-Pipe » est davantage adaptée aux logements intermédiaires. Le système Biofluides ERS permet plutôt, quant à lui, de mettre en place une récupération de chaleur sur les bâtiments de logements collectifs présentant une plus grande consommation d'eau.

Récupération de chaleur sur eaux usées urbaines

Lors de leur évacuation, les eaux usées ont une température moyenne comprise entre 10 °C et 20 °C (selon la région considérée et les saisons). Issues principalement des cuisines, salles de bains, lave-linge et lave-vaisselle, les calories des eaux usées peuvent être utilisées pour le chauffage ou le refroidissement des bâtiments. Fonctionnant sur le même principe qu'une VMC double flux pour l'air, un échangeur thermique permet de récupérer les calories dans les canalisations d'évacuation et de les transférer aux bâtiments via une pompe à chaleur.

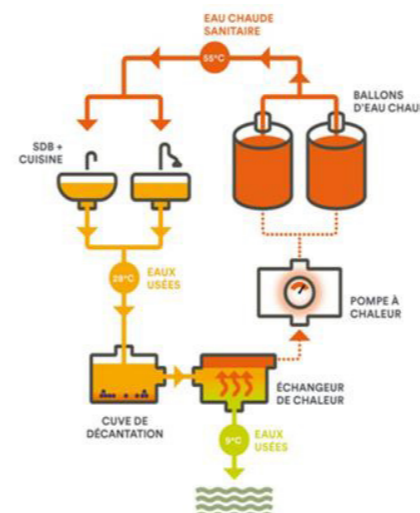
Par ailleurs, le système est réversible. Il permet de rafraîchir les bâtiments en été lorsque la température des eaux usées est inférieure à la température intérieure des bâtiments.

L'échangeur peut être soit ajouté dans les canalisations existantes, soit directement intégré dans les canalisations neuves lors de leur fabrication :

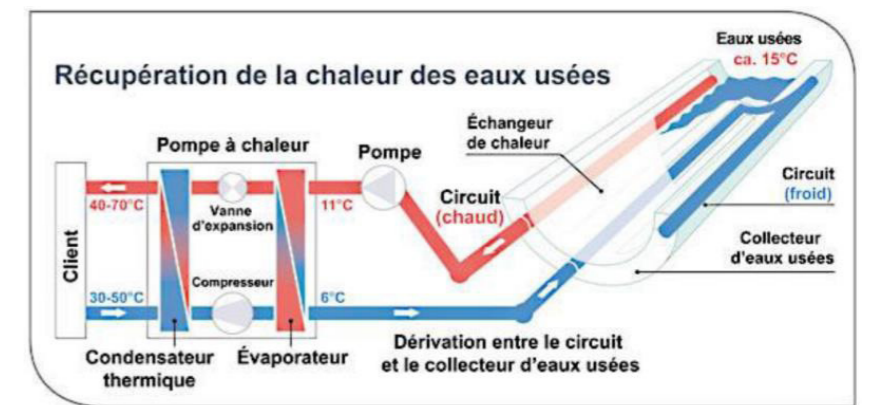
- Sur de l'existant, la fixation de l'échangeur au radier du collecteur entraîne une perte de section et une modification du profil hydraulique.
- Une configuration déportée dispose de plusieurs avantages : l'indépendance à la géométrie du collecteur, une performance thermique optimale et une meilleure accessibilité pour la maintenance. De plus, cette configuration ne perturbe pas le bon fonctionnement du système d'assainissement

Opportunité pour le projet

Le débit d'eaux usées généré par le projet n'est pas suffisant pour déployer cette solution.



Récupération de chaleur sur eaux grises Biofluides ERS (source Vizea)



Récupération de chaleur sur eaux usées (source Véolia)

Récupération de chaleur sur groupe froid

En cas de besoins de froid spécifiques (serveurs informatiques, stockage réfrigéré), il est possible d'envisager une synergie entre l'évacuation de la chaleur produite par les groupes froid et le besoin de chaleur pour l'ECS des logements.

La récupération d'énergie sur les groupes froids permet à la fois d'améliorer le rendement des groupes froid (dispersion de la chaleur plus facile dans l'eau que dans l'air, surtout en été lorsque l'air est à 30 °C ou plus) et de bénéficier d'un préchauffage de l'ECS gratuit, ce qui peut permettre de réduire au mieux de 30 % les besoins d'ECS.

Cela implique néanmoins une proximité immédiate entre les besoins de froid et les besoins d'ECS.

Opportunité pour le projet

La faisabilité de cette solution est fonction de la programmation, de la présence de bâtiments mêlant habitation et activités et dépend des besoins en froid des activités. Cette solution pourrait être adaptée pour les lots A et B qui mêlent commerces et logements.

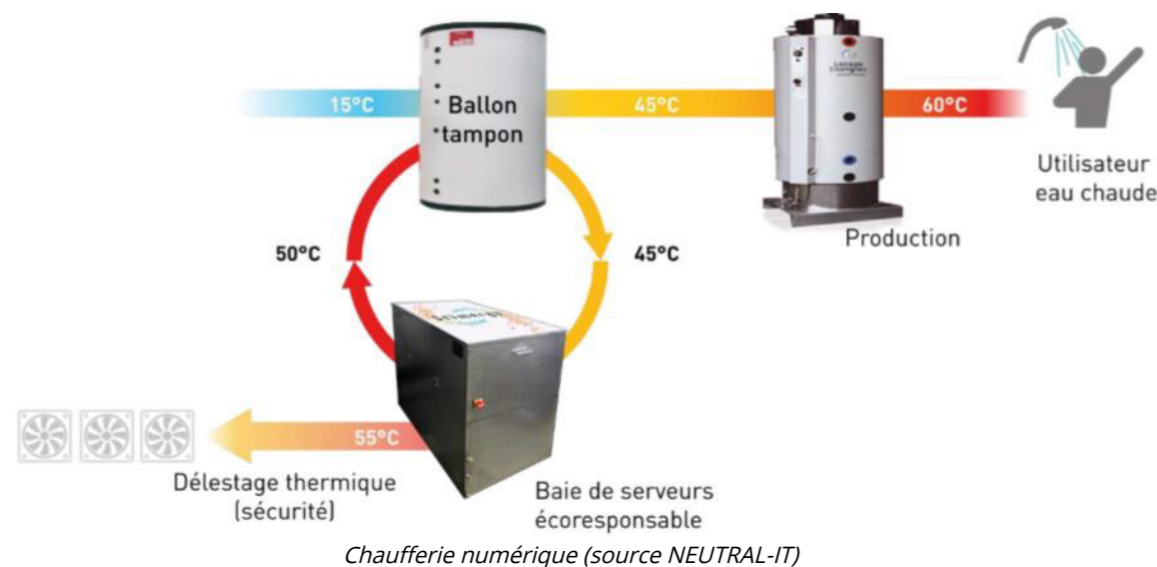
Chaufferie numérique

Il est possible de réduire les consommations d'eau chaude sanitaire en mettant en oeuvre une « chaudière numérique ».

Cette solution très innovante, s'avère être simple et responsable, car elle valorise l'énergie fatale dégagée par des serveurs informatiques pour préchauffer l'eau chaude sanitaire à hauteur de 50 %.

Opportunité pour le projet

Cette solution est particulièrement intéressante pour réduire la consommation en ECS, qui est indépendante de la performance du bâti. Compte tenu des besoins importants en ECS sur le projet, cette solution est pertinente.



Biomasse

Le bois énergie est la source renouvelable la plus utilisée en France. Les solutions techniques ont fortement évolué, ce qui a eu pour conséquence l'automatisation des chaudières fonctionnant à la plaquette forestière ou aux granulés ainsi que l'amélioration des performances énergétiques et environnementales des systèmes.

Équipement collectif

Dans le cas d'installations à grand échelle (logements collectifs ou quartiers), lorsque la puissance de chaud est supérieure à 200 kW, il devient nécessaire d'adopter le principe de la bi-énergie et de sous-dimensionner les chaudières bois. Ce procédé consiste à mettre en cascade la chaudière bois avec une autre technologie productrice de chaleur, qui va jouer le rôle d'appoint et de secours.

Réseau de chaleur Bois-énergie à l'échelle quartier

En cas de mise en place d'un réseau de chaleur à l'échelle du quartier, l'utilisation de la ressource bois-énergie est possible pour alimenter ce réseau de chaleur.

Le bois énergie, et en priorité la plaquette forestière, peut être utilisé comme ressource principale d'un réseau de chaleur. Compte tenu de la puissance de chaud nécessaire (supérieure à 1MW), il est nécessaire d'avoir un bâtiment dédié pour la chaufferie, ce qui constitue une contrainte foncière primordiale.

Opportunité pour le projet

L'implantation d'une chaufferie est contraignante en terme d'emprise au sol dans le cadre du projet. Des installations de taille plus modestes intégrées directement en sous-sol des bâtiments collectifs peuvent cependant permettre d'alimenter un réseau de chaleur.

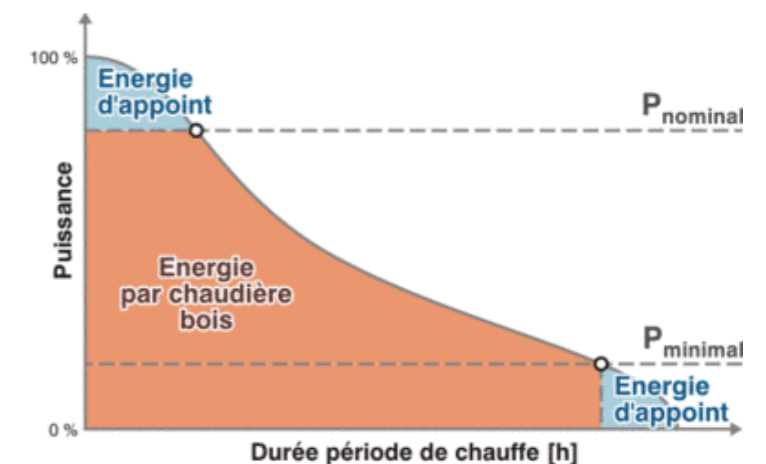
Équipements individuels

Les chaudières bois permettent une alimentation automatique en combustible depuis le stockage, mais cela implique d'avoir l'espace nécessaire. Le bois peut être utilisé aussi bien en granulés qu'en plaquettes forestières.

Les poêles à bois peuvent également être utilisés pour le chauffage. Ces derniers peuvent utiliser le bois sous forme de bûches, de granulés et de briquettes.

Opportunité pour le projet

Le bois énergie peut être sollicité pour satisfaire les besoins de chaleur en système collectif (échelle lot) ou en réseau de chaleur avec de fortes contraintes foncières et un risque de densité énergétique trop faible pour amortir les investissements. Le choix du bois énergie doit être intégré dès la conception des bâtiments pour que l'intégration des chaudières et la problématique du stockage soient anticipées. Un appoint est également nécessaire.



Courbe d'appel de puissance classique d'une chaufferie bois (source Vizea)

Méthanisation

La méthanisation est un procédé de production de chaleur ou d'électricité par dégradation de matière organique. La matière organique exploitable peut relever des déchets verts, agricoles ou industriels fermentescibles, boues de station d'épuration ou encore la part fermentescible des ordures ménagères.

A titre indicatif, les déchets fermentescibles d'environ 10 000 habitants, permettent la production de 1 000 MWh de biogaz.

La petite méthanisation, ou encore micro-méthanisation, se caractérise par une puissance installée inférieure à 80 kW. La micro-méthanisation est une technologie qui permet la valorisation des biodéchets des zones urbaines en énergie à plus petite échelle.

Opportunité pour le projet

La mise en œuvre d'une solution de méthanisation peut permettre la production simultanée de chaleur et d'électricité. La nécessité de restructuration du processus de gestion des déchets à l'échelle de la commune, couplée à d'éventuelles nuisances olfactive, permettent de conclure en l'inadéquation de cette solution au contexte de l'opération. La microméthanisation présente néanmoins une opportunité de par sa mise en œuvre à échelle plus réduite. Cependant son caractère novateur peut s'avérer une contrainte dans la réalisation.

Énergie solaire

Les données estimées par l'outil Cal-Sol de l'Institut National de l'Énergie Solaire permettent d'estimer le gisement solaire à 1200 kWh/m²/an pour les zones les plus exposées (sans ombrages), les mieux inclinés (30°) et les mieux orientées (plein sud).

Solaire thermique

Les capteurs solaires thermiques permettent de couvrir partiellement les besoins d'ECS des bâtiments.

En période estivale, 90 à 95 % des besoins énergétiques liés à la production d'ECS peuvent être comblés par cette technique. Ce pourcentage s'avère en revanche nettement moins élevé durant l'hiver avec une production de l'ordre de 15 à 20 %.

Opportunité pour le projet

Le solaire thermique est adapté pour une programmation qui comprend un nombre important des logements. Toutefois, l'orientation des bâtiments et le choix des toitures sont des éléments déterminants pour la mise en place de cette solution. En l'état actuel du projet, au regard notamment de l'orientation des toitures pentes et de la topographie le solaire thermique est moyennement adaptée au projet. Si cette solution est retenue sur certains bâtiments, une analyse d'ensoleillement sera à mener.

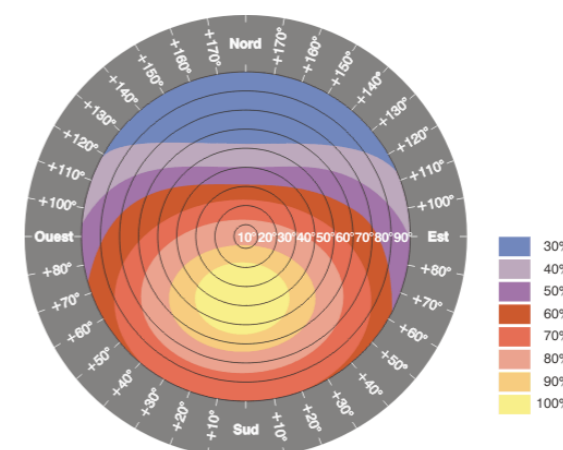
Solaire photovoltaïque

Les panneaux solaires photovoltaïques permettent de produire de l'électricité à partir de l'énergie solaire.

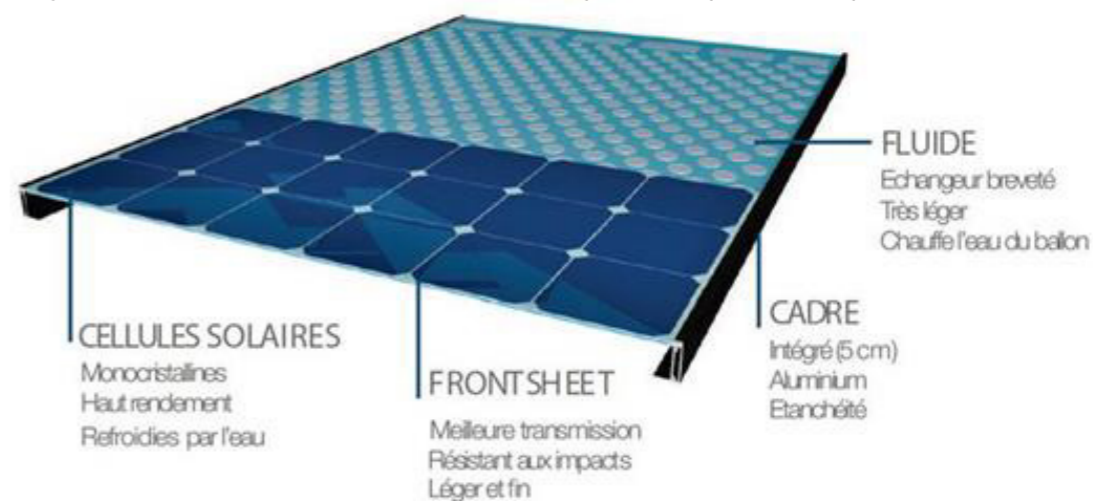
Dans sa configuration actuelle le projet dispose d'une surface de toiture exploitable d'environ 1 200 m².

Opportunité pour le projet

Du fait du décalage entre les pics de production et de consommation électrique le solaire photovoltaïque est peu adapté aux bâtiments d'habitation sans système de stockage. Il est adapté pour les commerces en revanche.



Influence de l'orientation et de l'inclinaison des panneaux photovoltaïques (source Vizea)



Panneau solaire hybride (source Dualsun)

RÉSEAUX D'ÉNERGIE

Solaire hybride

Le solaire hybride relève de l'association de deux technologies solaires : photovoltaïque et thermique, en un seul panneau capable de produire simultanément du chaud et de l'électricité.

En revanche, la production solaire thermique n'est pas optimisée par rapport à un capteur solaire thermique traditionnel de même taille. Le rayonnement solaire n'est pas direct sur le fluide caloporteur en sous-couche.

Ce système est plutôt adapté aux logements, car il permet de couvrir une partie des besoins d'ECS et une partie des besoins électriques.

Opportunité pour le projet

La production d'ECS par capteurs solaires hybrides présente un intérêt pour les logements avec une toiture disponible orientée vers le sud.

Éolien

Petit éolien

Le petit éolien n'a, pour l'heure, pas démontré de productivité et de fiabilité intéressante : hauteur du mat et surface productive, rentabilité, production, fragilité. Les machines existantes vont de quelques kW à quelques centaines de kW. Elles subissent une très grande variabilité des vents (turbulences générées par les bâtiments) et peuvent par ailleurs transmettre des vibrations au bâti.

Opportunité pour le projet

L'utilisation d'éoliennes de bâtiment n'est pas pertinente pour la stratégie énergétique.

Réseau de chaleur

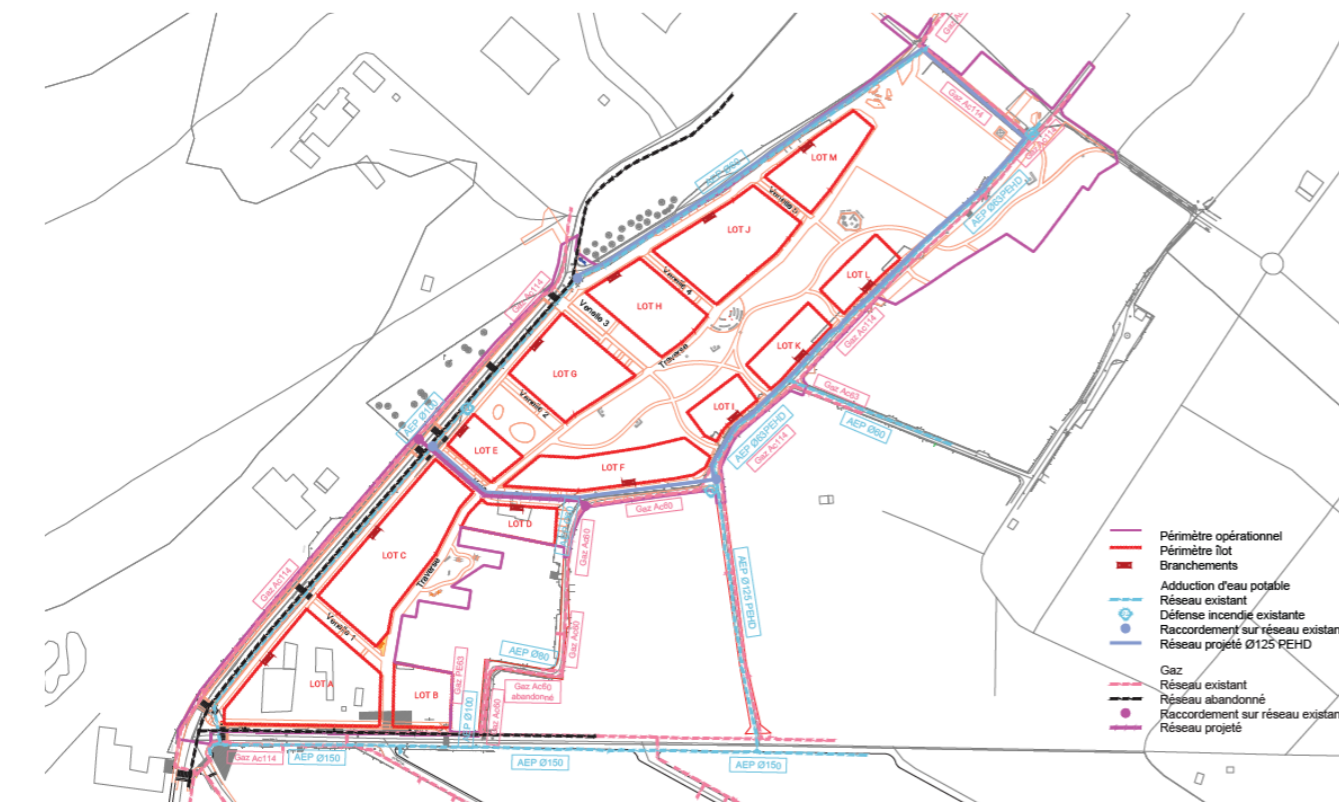
Comme évoqué précédemment, le réseau de chaleur le plus proche du projet est le réseau de la commune de Sucy-en-Brie à environ 1,5 km. Géré par Sogesub (Engie), il couvre les besoins de chaleur d'environ 3 000 logements.

Transport d'électricité et de gaz

Aucune ligne de transport d'électricité à haute ou très haute tension ne passe dans le site ou à proximité directe.

La ligne souterraine 225kV Sonnettes – Saint-Maur passe au nord-est sur la commune de Sonnettes, la ligne aérienne 225kV Morbras – Villeneuve-Saint-Georges au sud-ouest sur la commune de Boissy-Saint-Léger. Ces lignes sont situées à plus de 2 km.

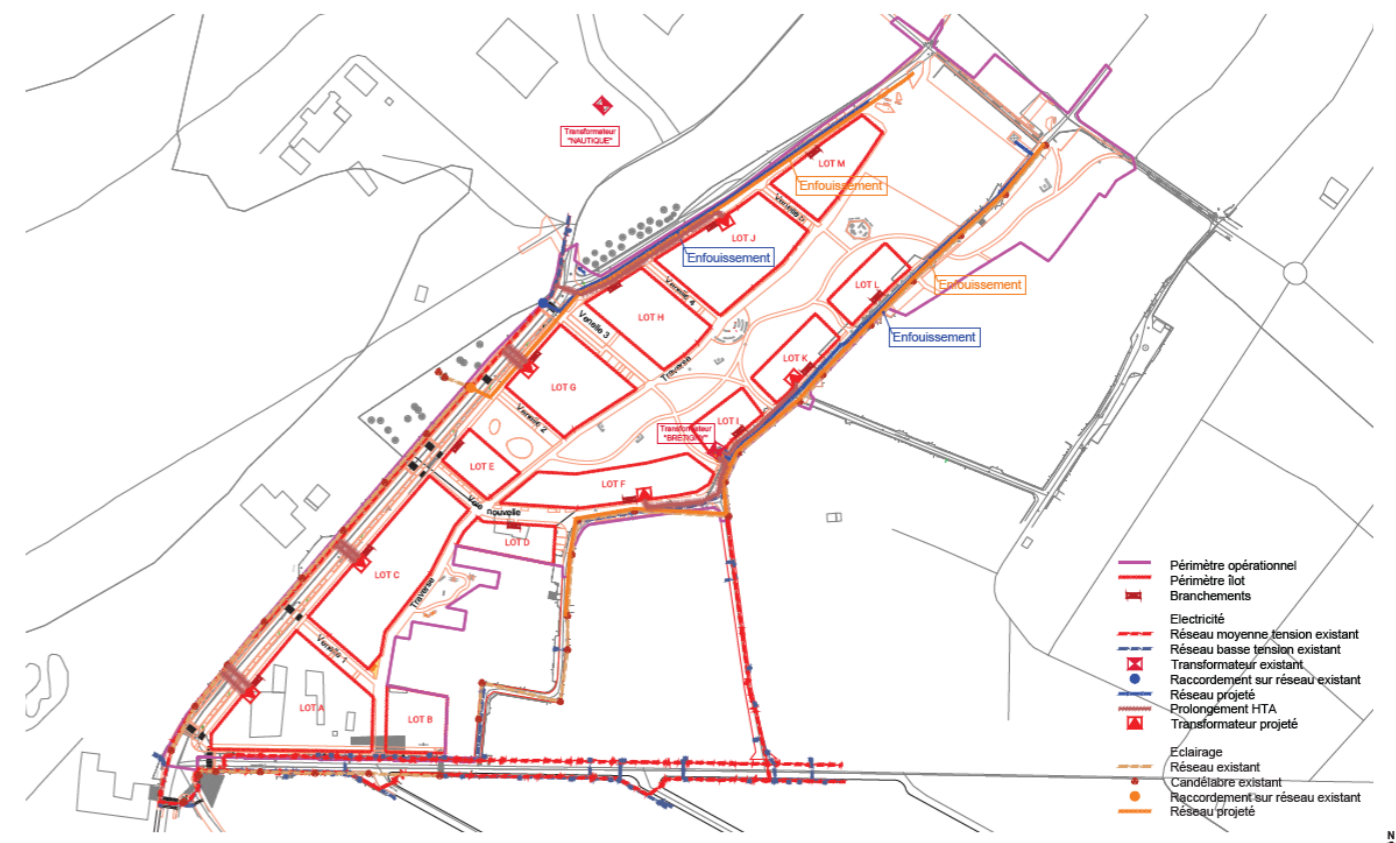
Le réseau de distribution se trouve sur un axe Nord/Sud à moins de 500m du projet. Les deux plans ci-dessous représentent le réseau existant et projeté de la zone de la ZAC. Le réseau en gaz (en rose sur la carte à gauche) passe sur tout le pourtour de la zone de la ZAC ainsi que le réseau d'électricité (en bleu clair à droite).



Réalisation : INFRA Services Ingénierie. Septembre 2022. Phase Esquisse.

ÉCHELLE : 1:2000

Plan des réseaux AEP et gaz (source : Infra services ingénierie, 2022)



Réalisation : INFRA Services Ingénierie. Septembre 2022. Phase Esquisse.

ÉCHELLE : 1:2000

Plan des réseaux d'électricité (source : Infra services ingénierie, 2022)

Autres réseaux

EN BREF

- **L'eau et l'assainissement sont deux compétences pleines et entières de Grand Paris Sud Est Avenir depuis le 1er janvier 2016**
- **La commune est alimentée en eau destinée à la consommation humaine par plusieurs usines de production : Morsang-sur-Seine, Nandy, Vigneux-sur-Seine et Mandres-les-Roses**
- **L'eau potable distribuée à Ormesson-sur-Marne est de bonne qualité**
- **Ormesson-sur-Marne est concernée par un réseau d'assainissement séparatif**
- **Des ouvrages de gestion des eaux pluviales sont identifiés en limite du périmètre d'étude**
- **Les eaux usées de la commune sont traitées à la station d'épuration de Valenton**

Le Plan Local d'Urbanisme d'Ormesson-sur-Marne et le règlement d'assainissement

Le règlement du PLU précise : « Les eaux pluviales rejetées au réseau public auront un débit de fuite maximum fixé à 2 l/s/ha. La valeur de ce débit ne devra pas être dépassée quel que soit l'événement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales ».

La gestion des eaux pluviales à la parcelle des propriétés privées sans raccordement au réseau public, doit être la première solution recherchée et cela dès la conception des aménagements qui, le cas échéant, intégreront des dispositifs techniques pour limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public ; ils feront l'objet d'études spécifiques tenant compte des caractéristiques du sol (perméabilité du sol dans le cas de l'infiltration) et du sous-sol (présence de cavités, de carrières, ...).

POLITIQUES LOCALES

Le Plan Stratégique Départemental de l'Assainissement (PSDA) 2030

Le Plan Stratégique Départemental de l'Assainissement (PSDA) 2030 du Val-de-Marne répond aux enjeux actuels de l'assainissement dans le Val-de-Marne :

- Adaptation aux aléas climatiques.
- Reconquête du milieu naturel aquatique et retour à la baignade ainsi que l'auto-surveillance qui est une exigence environnementale de solidarité amont-aval.

Le règlement du plan Stratégique précise que les limitations de débit à respecter sont définies par le zonage pluvial annexé au Plan Local d'Urbanisme de la commune concernée. En cas d'absence de ce zonage, un zonage pluvial départemental, adopté par délibération du Conseil départemental, propose des prescriptions de limitation de débits, de rejets au réseau d'assainissement départemental.

Le SAGE Marne Confluence :

Selon le SAGE en vigueur, les projets devront :

- Limiter, voire réduire les surfaces imperméabilisées (réflexion sur les emprises du projet, le choix des revêtements au sol et sur toiture...);
- Privilégier la gestion à la source des eaux pluviales par la mise en oeuvre de techniques alternatives et autant que possible à ciel ouvert (le rejet vers un cours d'eau et a fortiori vers le réseau d'assainissement doit être envisagé en l'absence d'autre solution);
- Assurer a minima la gestion à la source des pluies « courantes » (= zéro rejet hors de la parcelle), correspondant à une lame d'eau de 8-10 mm en 24h, la dérogation à ce principe étant exceptionnelle et devant être dûment justifiée ;

RESSOURCE ET RÉSEAU D'EAU POTABLE

L'eau et l'assainissement sont deux compétences pleines et entières de Grand Paris Sud Est Avenir depuis le 1er janvier 2016. Le réseau d'eau potable est en bleu clair sur la carte ci-dessous.

Les ressources en eau

Le site d'étude appartient aux masses d'eau superficielles suivantes :

- La masse d'eau de la Marne du confluent de la Gondoire (exlu) au confluent de la Seine (exclu) (FRHR154A) non atteinte du bon état chimique et état écologique moyen.
- La masse d'eau du Morbras de sa source au confluent de la Marne (FRHR154B), non atteinte du bon état chimique et état écologique médiocre¹.

Absence de captage d'eau dans la commune

La commune d'Ormesson-sur-Marne n'est pas concernée par un captage d'eau ni par des aires d'alimentation de captage.

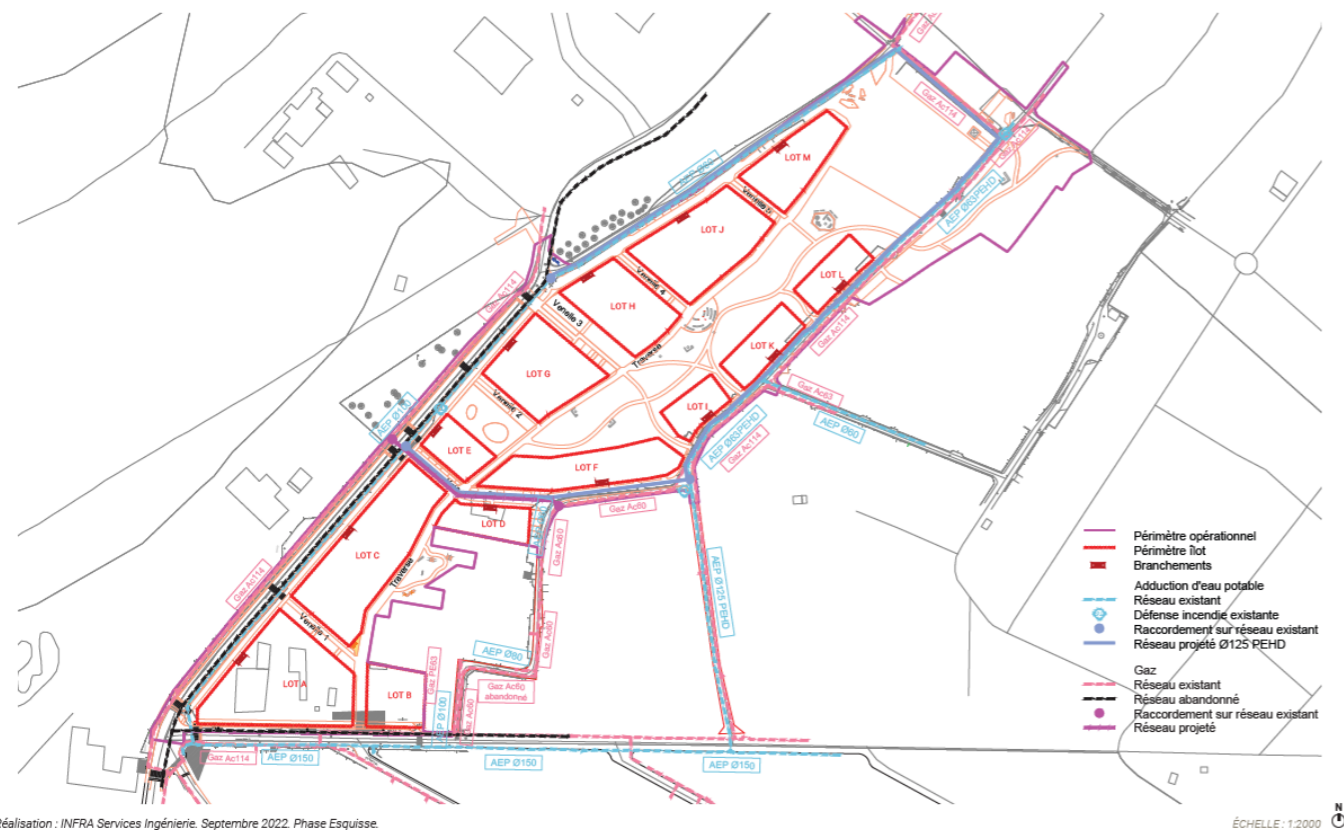
Toutefois, il existe sur le territoire d'Ormesson-sur-Marne de nombreux puits qui sont utilisés à la fois pour répondre aux besoins en eau potable des habitants d'Ormesson mais également pour des activités quotidiennes².

La commune est alimentée en eau destinée à la consommation humaine par plusieurs usines de production : Morsang-sur-Seine, Nandy, Vigneux-sur-Seine et Mandres-les-Roses

L'origine de l'eau provient d'un mélange d'eau de Seine et d'eau souterraine de la nappe des calcaires du Champigny et produite par les usines de Morsang-sur-Seine, Nandy, Vigneux-sur-Seine et Mandres-les-Roses.

L'eau potable distribuée à Ormesson-sur-Marne est de bonne qualité

D'après les prélèvements réalisés par l'Agence Régionale de Santé d'Île-de-France en 2019³, l'eau distribuée a été conforme aux limites de qualité réglementaires fixées pour les paramètres bactériologiques et physico-chimiques analysés. Elle est donc classée A (eau de bonne qualité).



Plan des réseaux AEP et gaz (source : Infra services ingénierie, 2022)

1 <https://cartograph.eaufrance.fr/donnees/203579/2015>
2 Services eau France, 2022
3 https://santegraphie.fr/mviewer/apps/Klit/doc/IF_2021/94055.pdf

RÉSEAU D'ASSAINISSEMENT

Ormesson-sur-Marne est concernée par un réseau d'assainissement séparatif

Le réseau d'assainissement du département est majoritairement séparatif pour la partie est du territoire mais unitaire pour la partie nord-ouest pour les communes plus proche de Paris. Deux communes ont des réseaux mixtes.

La commune d'Ormesson est concernée par un réseau séparatif.

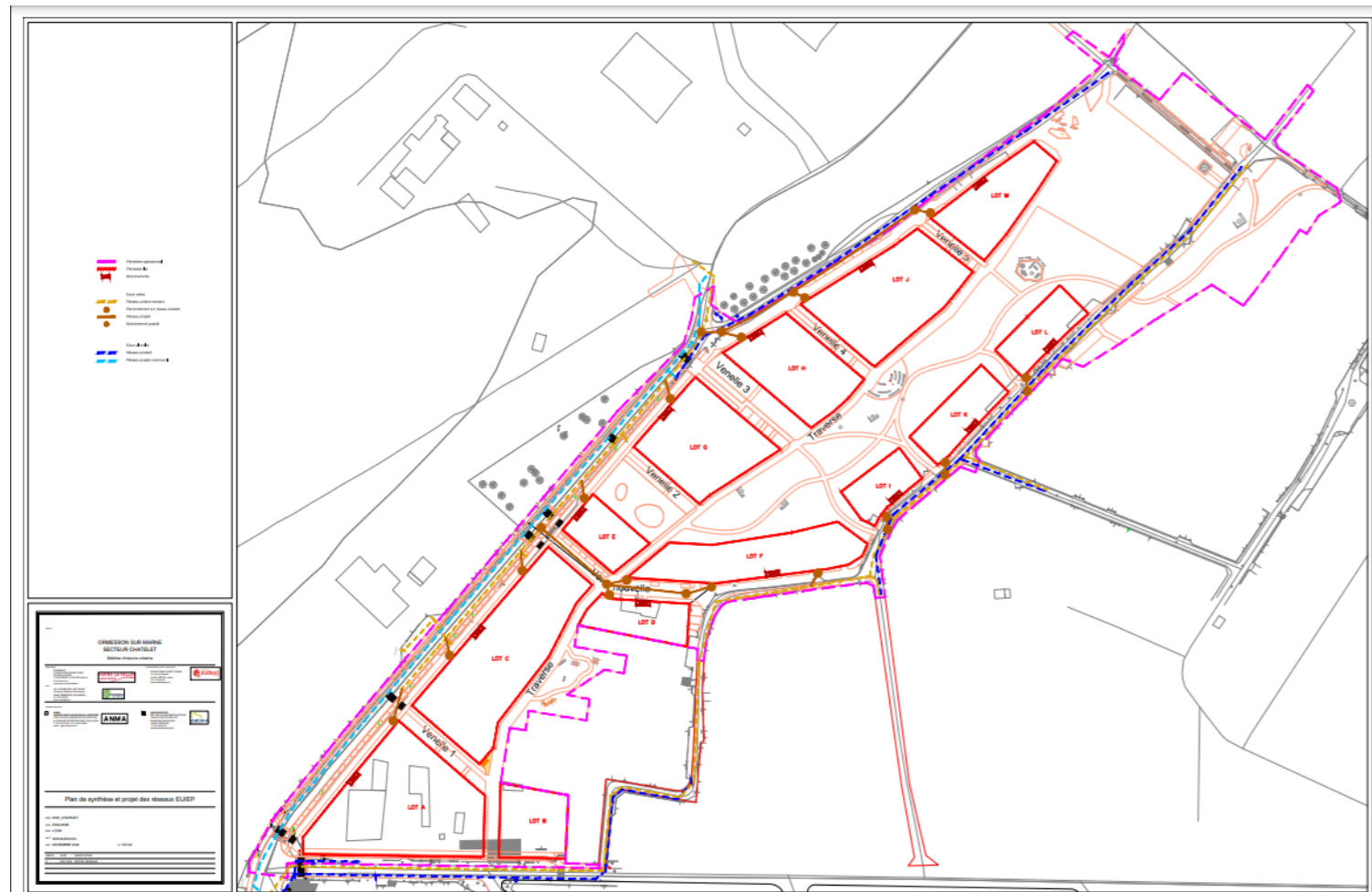
Les eaux usées de la commune sont traitées à la station d'épuration de Valenton

Les eaux usées de l'EPT Grand Paris Sud Est Avenir et du département sont dirigées et traitées à la station d'épuration de Valenton. Cette station a une capacité de traitement de 600 000 m³ d'eau/jour extensible par temps de pluie à 1 500 000 m³, grâce à son unité de « clarifloculation » qui débarrasse en accéléré les eaux de leurs plus gros polluants.

L'assainissement des eaux usées et le traitement des eaux pluviales sont effectués sur un réseau de 852 km (eaux usées, eaux pluviales, réseau unitaire) à l'échelle de l'EPT.

Des ouvrages de gestion des eaux pluviales sont identifiés en limite du périmètre d'étude

Des collecteurs les plus proches du quartier sont identifiés avenue d'Olivier d'Ormesson et rue du Pont de Chennevières (eau pluviale et eau usée).



Plan des réseaux EU et EP (source : EPA Marne)



Réseau départemental d'assainissement dans le Val-de-Marne (source : Val de Marne Département)

RÉSEAUX DE TÉLÉCOMMUNICATION

La couverture numérique est supérieure à 94% dans la commune

La grande majorité des logements d'Ormesson bénéficie d'un bon accès à internet : 99.13% des logements sont éligibles ont accès à un débit potentiel supérieur à 1 Gbit/seconde¹. À titre de comparaison, l'accès est considéré à très haut débit à partir de 30 Mbits/s. Aucun logements n'a une connexion à internet jugée à faible débit (< 3 Mbits/s).

A Ormesson-sur-Marne, il y a encore 1% des habitants qui ont des difficultés d'accès à internet. 94.07% des logements Ormessonnais ont accès au Très Haut Débit dont 94.07% qui ont accès à un débit potentiel de + de 1Gbit/s.

Le haut débit (entre 8 et 30Mbit/s) concerne 3% des 10 287 Ormessonnais.

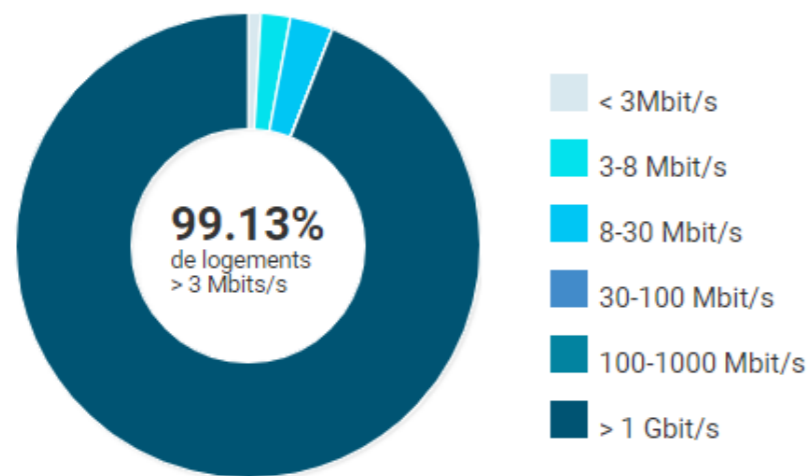
Les logements Ormessonnais sont 94.2% à pouvoir bénéficier d'un accès à la fibre optique.

92.48% des logements Ormessonnais sont couverts par le réseau cuivre DSL.

Le déploiement de la fibre a été effectué majoritairement sur les années 2018 et 2017 par l'opérateur Orange (FRTE) et SFR (SFTT).

Les réseaux en place dans le secteur

Trois antennes réseau de téléphonie et internet (Bouygues Telecom, SFR) sont répertoriées à proximité du quartier des Coteaux d'Ormesson. Les antennes sont localisées au sud du quartier.



Taux des habitations éligibles en fonction du débit à Ormesson-sur-Marne (source Zone ADSL, 2021)



Plan des réseaux de télécommunication et fibre (source : Infra services ingénierie, 2022)

1 <https://www.zoneadsl.com/couverture/val-de-marne/ormesson-sur-marne-94490.html>

EN BREF

- L'EPT Grand Paris Sud Est Avenir assure la collecte et le traitement des déchets ménagers sur la commune d'Ormesson-sur-Marne
- A l'échelle de l'EPT, le volume moyen de production d'Ordures Ménagères Résiduelles est de 360 kg/hab/an
- La collecte des déchets se fait au porte-à-porte selon deux secteurs
- Les déchets non triés sont incinérés à l'unité de valorisation énergétique Valo'Marne située à Créteil, générant de la chaleur et de l'électricité
- Les déchets recyclables sont triés et conditionnés dans les centres de Sucy-en-Brie et La Queue-en-Brie

POLITIQUES LOCALES

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) d'Île-de-France

Le PRPGD est un document de planification stratégique porté et animé par la Région, qui vise à coordonner les actions entreprises par l'ensemble des acteurs du territoire concernés par la prévention et la gestion des déchets. Il s'adresse ainsi aussi bien aux collectivités et aux entreprises, qu'aux administrations, éco-organismes et habitants. Il prend le relais de plusieurs plans régionaux jusqu'ici spécifiques aux filières.

Le Conseil Régional d'Île-de-France a approuvé son PRPGD en 2019, il pour objectifs de :

- Diminuer de 10% la quantité globale de déchets ménagers et assimilés en 2025 par rapport à 2010 et poursuivre l'effort au-delà.
- Déployer le compostage de proximité.
- Doubler l'offre de réemploi, réutilisation et réparation.
- Développer la consigne pour le réemploi.
- Équiper 35% des boîtes aux lettres en autocollant stop pub en 2030.
- Diminuer de 60% le gaspillage alimentaire en 2030 par rapport à 2015.

Le Programme Local de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés (PLPD) du Grand-Paris Sud Est Avenir

L'EPT GPSEA est engagé dans un PLPD dont l'objectif central est de réduire de 9 % la quantité de déchets à l'horizon 2025. A l'échelle de l'EPT, le volume moyen de production d'Ordures Ménagères Résiduelles est de 360 kg/hab/an¹.

¹ Grand Paris Sud Est Avenir, 2022



PRPGD Île-de-France (source Région Île-de-France, 2019)

DECHETS VERTS

L'activité actuelle sur le site ne génère pas de déchets verts (déchets spécifiques d'activités). Ce sont uniquement les logements qui sont à l'origine de déchets verts.

Les filières de collecte et de traitement des déchets verts sont indépendantes de celles des ordures ménagères.

BIO-DÉCHETS

Le tri à la source des déchets organiques est imposé avant 2025

Les bio-déchets sont constitués des déchets alimentaires et des autres déchets naturels biodégradables.

La loi de transition énergétique pour la croissance verte publiée le 17 août 2015 a sensiblement renforcé les objectifs relatifs aux bio-déchets prévoyant « le développement du tri à la source des déchets organiques, jusqu'à sa généralisation pour tous les producteurs de déchets avant 2025, pour que chaque citoyen ait à sa disposition une solution lui permettant de ne pas jeter ses biodéchets dans les ordures ménagères résiduelles, afin que ceux-ci ne soient plus éliminés, mais valorisés. La collectivité territoriale définit des solutions techniques de compostage de proximité ou de collecte séparée des bio-déchets et un rythme de déploiement adaptés à son territoire. »¹

Pour réduire la production de déchets et faciliter leur valorisation, l'EPT Grand Paris Sud Est Avenir poursuit son engagement en accompagnant les habitants volontaires dans cette transition et en les sensibilisant sur la réalisation de leur propre compost par exemple.

DÉCHETS MÉNAGERS ET ASSIMILÉS

L'EPT Grand Paris Sud Est Avenir assure la collecte et le traitement des déchets ménagers sur la commune d'Ormesson-sur-Marne

Grand Paris Sud Est Avenir assure la collecte et le traitement des déchets ménagers sur l'ensemble de son territoire, à l'exception des communes de Mandres-les-Roses, Marolles-en-Brie, Périgny-sur-Yerres, Santeny et Villecresnes qui ont délégué cette compétence à un syndicat intercommunal, le SIVOM de la Vallée de l'Yerres et des Sénarts.

Pour les 11 autres communes, Grand Paris Sud Est Avenir assure la collecte des déchets ménagers par l'intermédiaire de plusieurs prestataires, les sociétés SUEZ et OTUS-VEOLIA.

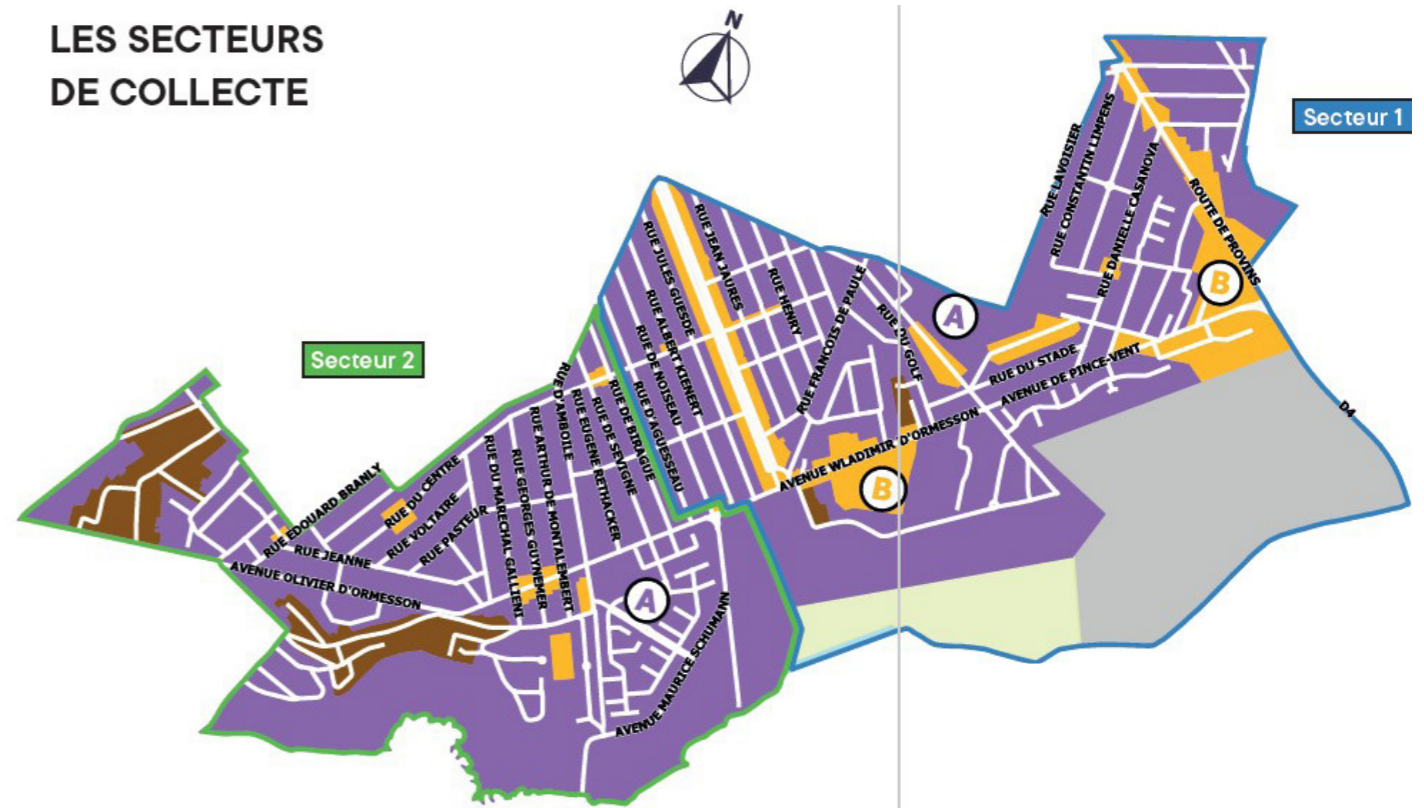
Pour le traitement, le Territoire a délégué sa compétence au Syndicat Mixte Intercommunal de Traitement des Déchets Urbains du Val-de-Marne (SMITDVUM) qui assure la valorisation des déchets recyclables, le traitement des déchets non valorisables et l'incinération des ordures ménagères résiduelles dans l'usine de valorisation énergétique des déchets Valo'Marne à Créteil.

Par ailleurs, Grand Paris Sud Est Avenir gère directement ou indirectement 5 déchèteries à Alfortville, Créteil, Limeil-Brévannes, Sucy-en-Brie et La Queue-en-Brie.

A l'échelle de l'EPT, le volume moyen de production d'Ordures Ménagères Résiduelles est de 360 kg/hab/an.

La collecte des déchets se fait au porte-à-porte selon deux secteurs

Pour la collecte des déchets la ville est divisée en deux secteurs (secteur 1 et 2) selon la typologie des déchets collectés. Le secteur 1 correspond à la collecte en semaine paire tandis que le secteur 2 à la collecte en semaine impaire. Le verre et les déchets végétaux sont collectés une semaine sur deux selon le calendrier ci-contre. Le projet de la ZAC des Coteaux se situe dans le secteur 2.



Secteurs collectés (source EPT Grand Paris Sud Est Avenir, 2022)

	Déchets résiduels
Secteur A	Mardi Matin
Secteur B	Mardi / Samedi Matin
	Emballages journaux magazines
Secteur A	Jeudi Matin
Secteur B	Jeudi Matin

Verre	Secteur 1 Jeudi matin (semaine paire)	Secteur 2 Jeudi matin (semaine impaire)	Déchets végétaux	Voies étroites		
Janvier	13-27	6-20	11-25	12-26		
Février	10-24	3-17	8-22	9-23		
Mars	10-24	3-17-31	Tous les mardis après-midi à partir du 8 mars	Tous les mercredis après-midi à partir du 10 mars		
Avril	7-21	14-28				
Mal	5-19	12-26				
Juin	2-16-30	9-23				
Juillet	14-28	7-21				
Août	11-25	4-18				
Septembre	8-22	1-15-29				
Octobre	6-20	13-27				
Novembre	3-17	10-24				
Décembre	1-15-29	8-22			6-13-27	14-28

Calendrier des collectes de déchets à Ormesson-sur-Marne (source EPT Grand Paris Sud Est Avenir, 2022)

¹ Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2018

La collectes des encombrants se fait selon deux secteurs

La commune est aussi divisée en deux secteurs (1 et 2) pour la collecte des encombrants en porte-à-porte. Certaines rues comme la rue des Châtelets font l'objet d'une collecte particulière au regard de l'étroitesse des rues. Les encombrants de ces rues étroites sont collectés à part selon un calendrier particulier avec une fréquence en quinzaine de jours.

La collecte se fait les 2ème et 4ème vendredi de chaque mois.

Deux déchetteries sont disponibles dans les communes voisines

Les déchetteries de Sucy-en-Brie et de La Queue-en-Brie sont accessibles depuis la commune.

La présence de dépôts sauvages

Le quartier est concerné par des dépôts sauvages de déchets divers, principalement issus de démolitions (gravas de concassage). Ils sont notamment présents au bout de la rue des Châtelets, à proximité de l'ancienne aire de stationnement. Des déchets verts sont aussi déposés ponctuellement rue des Châtelets.



Collecte des déchets au porte-à-porte (source TRANS-FAIRE, 2022)

DÉCHETS D'ACTIVITÉS

Les commerces et activités du quartier des Coteaux d'Ormesson sont à l'origine de la production de Déchets d'Activités Économiques (DAE).

Les professionnels et les associations sont responsables de l'élimination de leurs déchets d'activités. Ils peuvent recourir à un prestataire de leur choix.

Certains déchets d'activités sont assimilables aux déchets ménagers. Leur traitement est donc similaire. Des filières privées adaptées existent pour les déchets spécifiques.

DÉCHETS DE CHANTIER

Des plateformes de regroupement et de tri des déchets du BTP sont implantées à proximité d'Ormesson-sur-Marne.



Dépôts de déchets sauvages rue des Châtelet (source TRANS-FAIRE, 2022)

Nom du centre	Distance (km)	Ville	Valorisation
SEPUR SASU	11,8 km	Alforville	Recyclage - Valorisation énergétique
SIREDOM MONTGERON	15,3 km	Montgeron	Recyclage - Valorisation énergétique
SIREDOM VIGNEUX-SUR-SEINE	16,3 km	Vigneux-sur-Seine	Recyclage - Valorisation énergétique
SIREDOM ATHIS-MONS	17,1 km	Athis-Mons	Recyclage - Valorisation énergétique

Localisation des déchetteries ouvertes au BTP à proximité du site (source FFB, 2022)



Déplacements

Réseau routier

Transports en commun

Réseau piéton et cycles

Transport de fret

Réseau routier

EN BREF

La commune d'Ormesson est desservie par des routes départementales permettant de rejoindre relativement rapidement le réseau régional : A86, A4, N104, etc.

Aucune voie de circulation n'est présente à l'intérieur du secteur.

Plusieurs voies longent le périmètre :

- **L'avenue Olivier d'Ormesson et la rue du Pont de Chennevières sont des voies de transit relativement importantes à l'échelle intercommunale.**
- **Le passage de l'Alma et les rues de Brétigny et des Châtelets sont des petites voies de desserte locale.**

La circulation est relativement dense en heures de pointe, avec des remontées de file sur le carrefour RD111 / RD124.

L'offre de stationnement sur l'espace public est très limitée, en lien avec les usages actuels du site.

POLITIQUES LOCALES

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF)

Approuvé en 2014, le PDUIF fixait les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport à l'horizon 2020. Le principal objectif était de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur de 20 % grâce à la croissance de l'usage des transports en commun (+ 20 %) et des modes actifs (+ 10 %), en parallèle d'une légère décroissance des modes motorisés individuels (- 2 %).

Dans le PDUIF, certaines actions marquées comme « prescription du PDUIF » ont un caractère prescriptif et s'imposent aux documents d'urbanisme, aux décisions prises par les autorités chargées de la police et de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans la région Île-de-France, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement et aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier.

Le Plan des Déplacements en Val-de-Marne (PDVM)

Approuvé en 2019, le PDVM met en place le cadre de la politique départementale pour la mobilité des personnes à travers des objectifs pour 2030. Les grands axes de ce plan sont les suivants :

- Développer le réseau de transport en commun (routier, ferré et même par câble) pour augmenter leur part modale de 30 % (de 23 % en 2016 à 30 % en 2030).
- Faciliter l'usage des modes actifs avec notamment l'objectif de faire passer la part du vélo de 1,7 à 9 %.
- Faire reculer l'usage des modes motorisés individuels, en baissant de 40 % la part de la voiture (de 32,3 à 18 %).

Pour atteindre les objectifs qu'il s'est fixé, le département du Val-de-Marne entend mener des actions variées : créer ou réaménager certaines infrastructures, densifier l'offre de transport en commun ou encore maintenir et renforcer les aides aux populations précaires.

Le Plan Local de Mobilité de Grand Paris Sud Est Avenir

Le Plan Local de Mobilité est une déclinaison locale des orientations du PDUIF en précisant les moyens et les actions envisageables à mettre en œuvre dans les cinq ans pour y répondre. Co-construit avec l'ensemble des villes du Territoire et des partenaires de la mobilité, le Plan Local de Mobilité a été arrêté par délibération du conseil de territoire le 15 décembre 2021.

Pour répondre aux principaux enjeux sur le territoire, 6 grandes actions ont été retenues :

1. Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification.
L'objectif est de définir la hiérarchisation et de réagir des principes d'aménagements selon le niveau de la voie en tenant compte d'une approche multimodale du réseau et en veillant à limiter la place de la voiture.
2. Affirmer la pratique des modes actifs.
Il s'agit de conforter l'usage de la marche et encourager la pratique cyclable en fixant des priorités d'aménagements et des actions d'accompagnements.
3. Rendre les transports en commun plus attractifs.
Il s'agit de poursuivre l'amélioration des pôles d'échange tout en rendant le réseau de bus plus compétitif.
4. Gérer le stationnement sur GPSEA.
L'objectif principal est de réglementer, harmoniser, optimiser, contrôler le stationnement sur le territoire.
5. Améliorer le transport et la livraison des marchandises.
L'objectif est de lancer des expérimentations de livraisons/transports propres et améliorer le fonctionnement des livraisons.
6. Communiquer, sensibiliser, observer.
Il s'agit de mener des actions pour promouvoir les modes alternatifs à la voiture et suivre la mise en œuvre du PLM.

Ces 6 grandes actions sont déclinées et détaillées en 30 mesures.

STRUCTURE VIAIRE

Un site à proximité d'un réseau viaire structurant

La ZAC des Coteaux d'Ormesson n'est pas traversée ou longée par des voies routières d'importance régionale, néanmoins celles-ci sont joignables rapidement depuis le site. Cela concerne notamment :

- La D4 reliant l'A4 (« l'autoroute de l'Est ») en limite de Paris à la N4 et la N104 au niveau de Pontault-Combault. Avec l'A104, cette nationale forme ce que l'on appelle la « Francilienne » qui permet de contourner l'aire urbaine de Paris sur sa grande moitié est.
- La D19 puis N19 partant du quai d'Ivry à Paris et joignant elle aussi la Francilienne au niveau de Servon. A proximité du site, la D19 dessert également la N406 qui permet de rejoindre l'A86. L'A86, appelée le « super-périphérique parisien » est la grande contournante de Paris qui dessert l'ensemble de la petite couronne à une distance comprise entre 2 et 7 km par rapport au périphérique. Elle permet également de rejoindre les grandes autoroutes partant de Paris, comme l'A4 et l'A6 dans le Val-de-Marne.

Des départementales irriguant le territoire proche

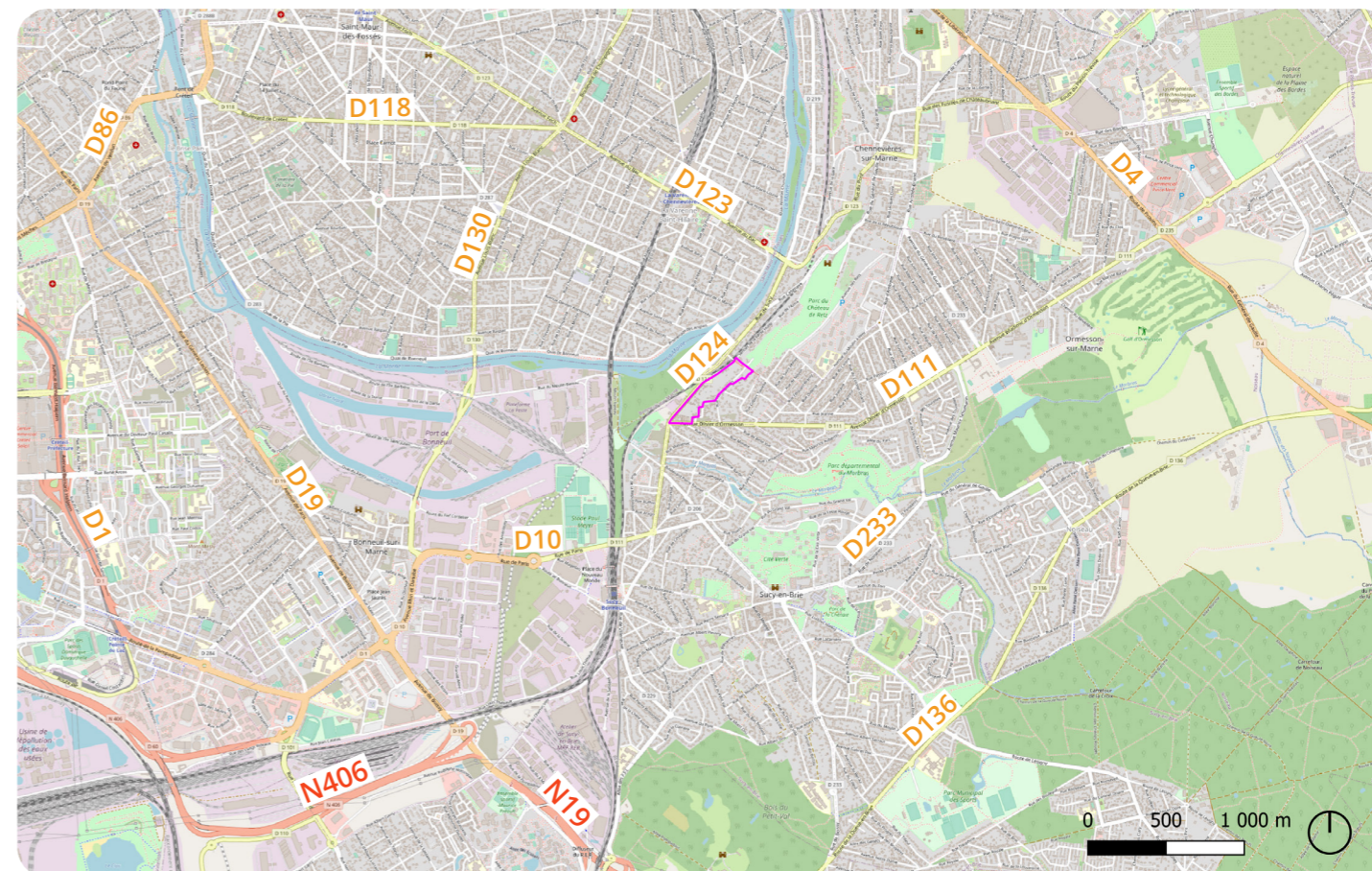
La structure viaire d'Ormesson-sur-Marne est relativement simple, un système quasi orthogonal qui s'articule avec :

- L'axe formé par les avenues Olivier d'Ormesson, Wladimir d'Ormesson et Pince Vent (D111) est la voie principale de la commune en la traversant du nord-est au sud-ouest. Elle est reliée à la rue du Général Leclerc (D111) en entrée de ville sud-ouest et à l'avenue de l'Hippodrome (D235) et la D4 en entrée nord-est. A l'intérieur de la commune, cet axe joint une grande partie des voies de desserte des quartiers résidentiels.
- L'avenue du Général de Gaulle (D233) est l'autre grand axe de la commune. Elle forme l'entrée de ville nord-ouest depuis Chennevières-sur-Marne et rejoint à la perpendiculaire la D111 en face du Château d'Ormesson.

Un site desservi sur tout son pourtour

La ZAC est longée par plusieurs voies d'importance variée :

- Déjà présentée plus haut, l'avenue Olivier d'Ormesson forme la limite sud du périmètre et en assure alors une bonne desserte. Elle est caractérisée par une 2x1 voie longée de part et d'autre par un trottoir.
- La rue du Pont de Chennevières (D124) jouxte le site au sud-ouest en partant de l'avenue Olivier d'Ormesson pour rejoindre la rue de Sucy. Cette rue est d'un gabarit de 2x1 voie avec un trottoir de chaque côté. Elle passe sous la voie ferrée où le passage de l'Alma débute en longeant le site au nord-ouest. Ce dernier est un cul-de-sac avec un gabarit ne permettant le passage que d'un véhicule, il ne dessert que quelques maisons individuelles.
- Le site, limitrophe d'un quartier pavillonnaire à l'est, est aussi longé par les rues de Brétigny et des Châtelets. Ces rues étroites ont un gabarit équivalent au passage de l'Alma, elles desservent les pavillons. Un sens unique dans le sens nord-sud est de vigueur sur la rue de Brétigny.



Réseau viaire structurant (fond OpenStreetMap)



Voies de desserte routière (fond CartoDB)



1
Avenue Olivier d'Ormesson (source TRANS-FAIRE, 2022)



3
Rue des Châtelets (source TRANS-FAIRE, 2022)



2
Rue du Pont de Chennevières (source TRANS-FAIRE, 2022)



4
Passage de l'Alma (source TRANS-FAIRE, 2022)

CIRCULATION AUTOMOBILE

Un diagnostic trafic réalisé par CDVIA

Dans le cadre de la réalisation de la ZAC des Côteaux dans le secteur Châtelets à Ormesson-sur-Marne (94), EPAMARNE a fait appel au bureau d'étude CDVIA pour mener une étude de trafic sur l'impact du projet.

L'étude s'est déroulée en 2 phases avec la mise en oeuvre de comptages routiers dans le cadre d'un diagnostic circulatoire dans un premier temps et avec une analyse prospective à horizon 2028 pour identifier l'impact du projet sur la circulation générale à partir de simulations de trafic dans un second temps.

Cette étude est disponible en annexe.

Le diagnostic réalisé a notamment mis en lumière les difficultés de circulation actuelles aux heures de pointe au droit du carrefour entre la RD111 et la RD124.

Les données de trafic du département

Le département du Val-de-Marne a relevé les données de trafic suivantes :

- Environ 18 800 veh/jour sur la RD111 au sud du projet au niveau de Sucy-en-Brie (donnée 2018).
- Près de 11 700 veh/jour sur la RD111 à l'est du projet en traversée d'Ormesson (donnée 2016).
- Environ 11 400 veh/jour sur la RD124 à l'ouest du projet au niveau de Chenevières -sur-Marne (donnée 2018).

Les données de comptage

Comptages de 2017

Des comptages directionnels ont été réalisés le jeudi 23 novembre 2017 de 7h à 9h et de 17h à 19h pour déterminer les mouvements de la zone d'étude impactée par le projet.

Les comptages directionnels concernent les carrefours avenue Olivier d'Ormesson / rue du Général Leclerc / rue du Pont de Chenevières et avenue Olivier d'Ormesson / rue des 2 Communes / chelin du Moque Bouteille. Ils ont été réalisés à l'aide de caméras montées sur mâts télescopiques.

En parallèle, des comptages en ligne ont été réalisés du jeudi 23 au jeudi 30 novembre 2017 par l'intermédiaire de radars se fixant au mobilier urbain comme les caméras de comptages directionnels.

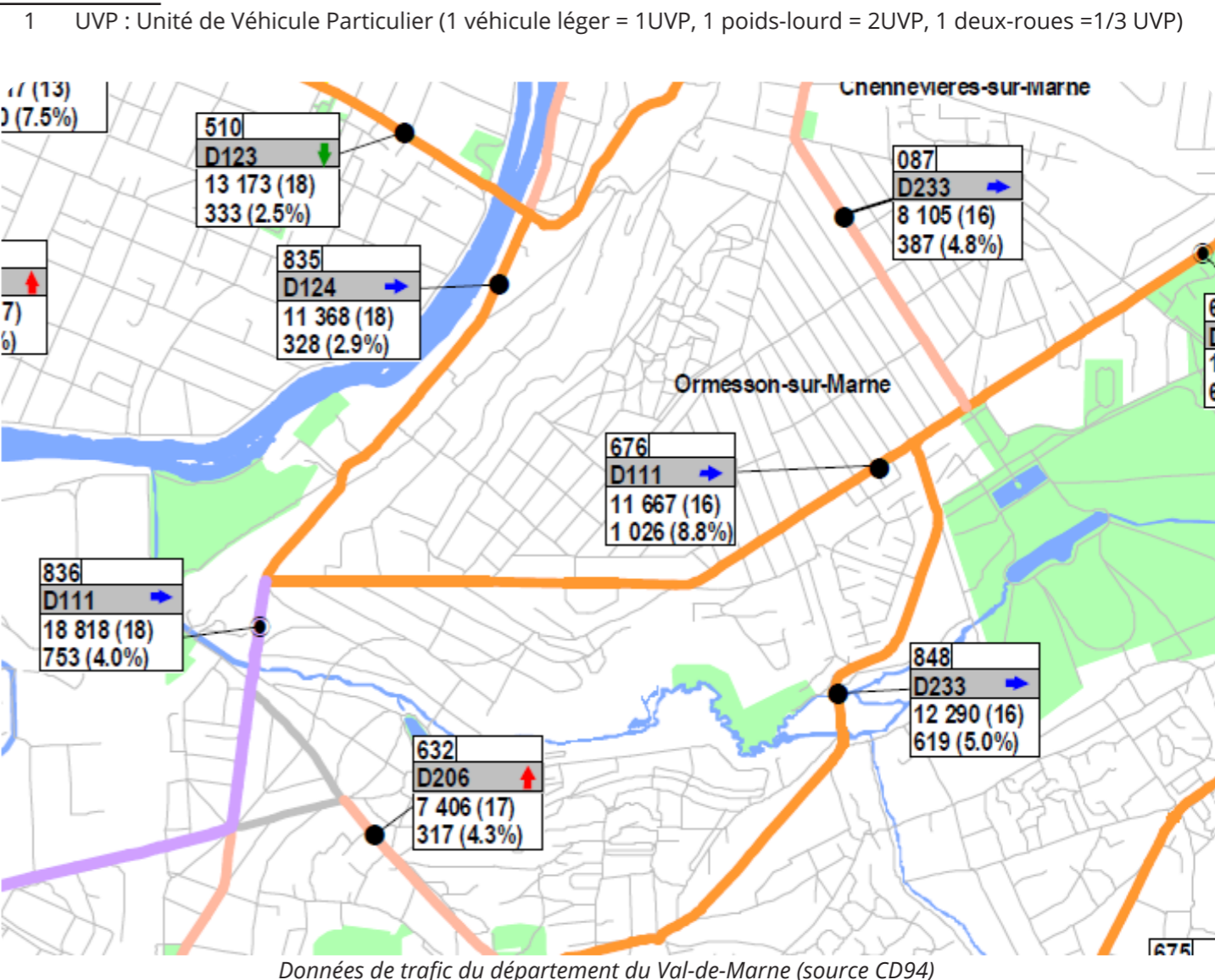
Comptages de 2022

Le renouvellement des comptages en ligne a été réalisé sur les mêmes sections en février 2022 afin de comparer l'évolution des flux entre 2017 et 2022.

Les résultats des comptages effectués sont présentés en UVP¹.

Les données des comptages en ligne sont présentées en Trafic Moyen Horaire Jours Ouvrés (TMHJO), c'est-à-dire qu'ils représentent la moyenne du trafic relevé à l'heure de pointe considérée sur les 5 jours ouvrés de la période enquêtée.

Les données de comptage de 2017 et 2022 sont présentées sur la page suivante.



Des mouvements vers le sud le matin et vers le nord et le sud le soir

L'analyse des données fait ressortir une pointe de trafic du nord et de l'est vers le sud à l'heure de pointe du matin, et du sud vers le nord et l'est à l'heure de pointe du soir, en cohérence avec les mouvements vers Paris à l'Heure de Pointe du Matin et depuis Paris à l'Heure de Pointe du Soir.

Cette pointe est également visible sur la rue des 2 communes qui constitue un axe de shunt aux heures de pointe pour éviter le carrefour RD111/RD124.

Les mouvements directionnels montrent une circulation principalement de l'est vers le sud à l'heure de pointe du matin et à l'inverse, du sud vers l'est à l'heure de pointe du soir. Les véhicules en provenance de la RD111 est tournent principalement à gauche vers la RD111 sud. Les tourne-à-gauche venant de la RD124 nord sont gênants pour le fonctionnement du carrefour mais leur nombre est faible ce qui permet de limiter leur impact.

On constate également un shunt du carrefour RD111/RD124 par la rue des 2 Communes, aux deux heures de pointe bien que plus marqué le matin.

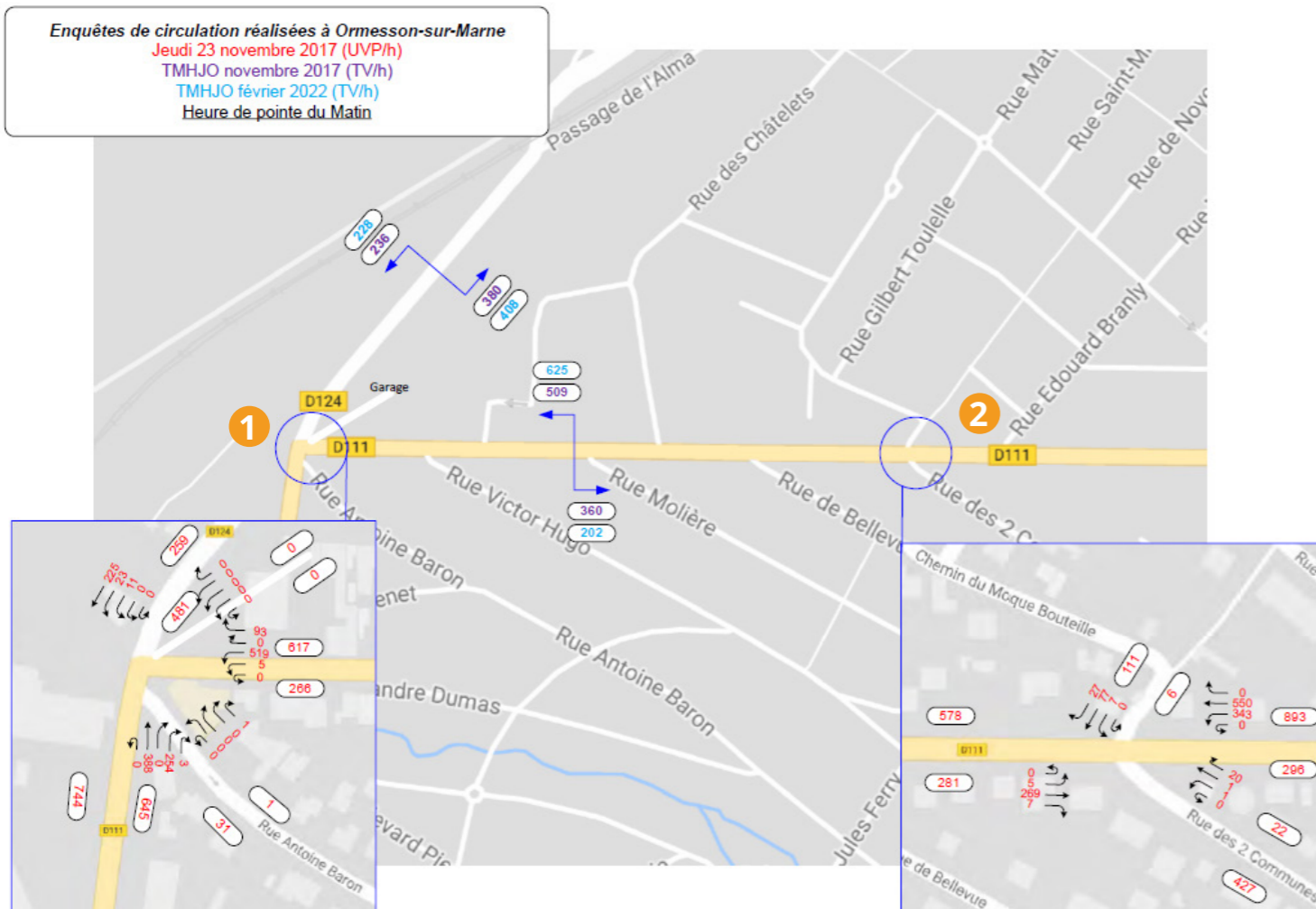
Une évolution du trafic à la baisse non significative

La comparaison des données de comptage en ligne permet de tirer l'évolution générale du trafic entre 2017 et 2022 :

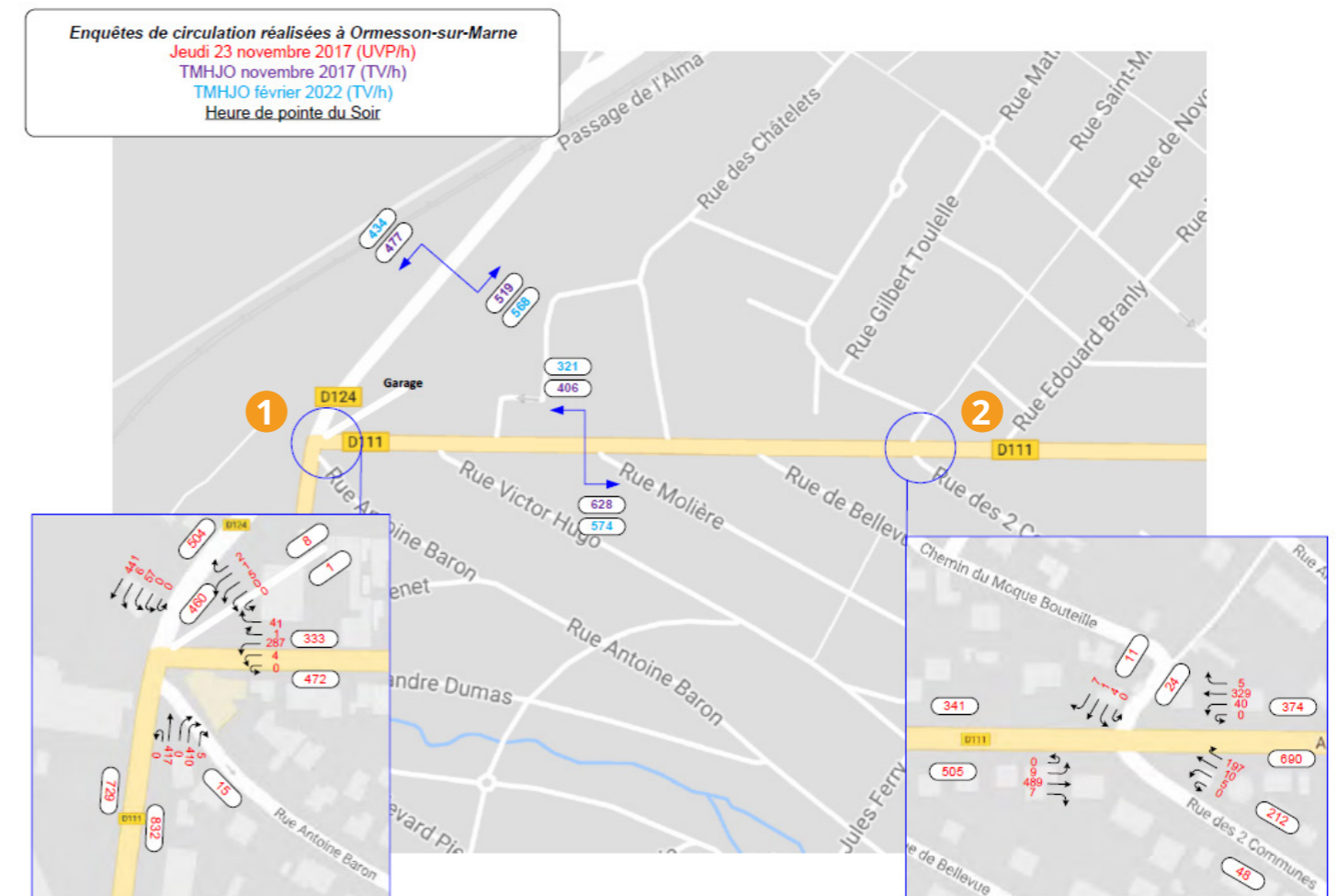
- Sur la RD111 à l'est, on ne constate que très peu de variation entre les comptages 2022 et les précédents (11.470 veh/jour contre 11.700 précédemment, soit 2% d'écart).
- Sur la RD124 à l'ouest, de la même manière on ne constate que très peu de variation entre les comptages 2022 et les précédents (11.880 veh/jour contre 12.300 précédemment, soit 3% d'écart).

Ces écarts de comptages étant relativement faibles, voire négligeables, cela signifie que le trafic n'a globalement pas évolué entre 2017 et 2022.

Ainsi les comptages directionnels réalisés en 2017 restent toujours valables que ce soit pour les analyses de fonctionnement qui en découlent ou bien pour les simulations de trafic déjà réalisées.



Données de comptage 2017 et 2022 en HPM (source CDVIA, 2022)



Données de comptage 2017 et 2022 en HPS (source CDVIA, 2022)

Des remontées de file sur le carrefour RD111 / RD124

1. Carrefour RD111 / RD124

Ce carrefour fonctionne sur feux tricolores avec un cycle d'environ 115 secondes.

A l'heure de pointe du matin, le carrefour contient une réserve de capacité faible sur la RD111 venant de l'est (8%), ce qui se traduit par des remontées de files sur cette entrée du carrefour.

Ces résultats théoriques sont optimistes par rapport à la réalité car :

- Des retenues en sortie de ce carrefour ont été constatées (écoulement en sortie vers le sud difficile empêchant l'écoulement de l'entrée est).
- L'intégralité de la demande de trafic n'est pas écoulee, les comptages ne tenant pas compte des files d'attentes résiduelles à la fin de l'heure de pointe.

A l'heure de pointe du soir, les difficultés de circulation s'inversent par rapport au matin et on constate des retenues sur la RD111 venant du sud (7%). En effet, les mouvements directs bénéficient de moins de temps de vert que les tourne-à-droite ce qui parfois empêche le bon écoulement de cette entrée de carrefour. Par ailleurs et comme à l'heure de pointe du matin, la demande ne parvient pas à s'écouler et les files d'attentes sont plus conséquentes.



HPM - remontée de file sur la RD111 (source CDVIA, 2022)



HPM - véhicule tournant à gauche vers la rue des 2 Communes (source CDVIA, 2022)

2. Carrefour RD111 / Rue des 2 Communes

Ce carrefour est régi par la règle de la priorité à droite.

Le trafic observé correspond principalement à un itinéraire de shunt pour éviter les difficultés du carrefour RD111/RD124 par les quartiers résidentiels.

Malgré les mouvements gênants de tourne-à-gauche vers la Rue des 2 Communes, l'écoulement des flux n'est pas perturbé et la demande est écoulee. Néanmoins, la charge globale de ce carrefour aux HP (1 300 UVP/h le matin et 1 100 le soir) est trop importante pour garantir un bon fonctionnement à l'ensemble des usagers car en effet ce type de règle de priorité n'est conseillé qu'en deçà d'une charge globale théorique de 600 UVP/h avec une bonne visibilité.

Globalement le carrefour reste pour autant fluide mais la priorité à droite n'est pas respectée systématiquement.



Observations à l'HPM (source CDVIA, 2022)



Observations à l'HPS (source CDVIA, 2022)

STATIONNEMENT

Les normes de stationnement du Plan Local d'Urbanisme

Dans la zone AU, le règlement du PLU d'Ormesson-sur-Marne exige les ratios de stationnement suivants dans le cas des bâtiments à usage d'habitation :

- Logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, pour les établissements assurant l'hébergement des personnes âgées ou résidences universitaires : 1 place par logement.
- Autres logements :
 - Au minimum 1 place par logement d'une surface de plancher inférieure ou égale à 40 m².
 - Au minimum 2 places par logement dont une couverte d'une surface dit de plancher supérieure à 40 m².

La norme de stationnement destiné aux établissements de commerce est la suivante : 1 place pour une surface de plancher inférieure ou égale à 300 m² de surface de vente, et 1,5 places pour chaque tranche entamée de plancher de 50 m² de surface de vente supplémentaire.

Une offre de stationnement très limitée sur l'espace public

Sur les voies longeant le site de la ZAC, le stationnement est en grande partie assurée sur le domaine privée, dans des allées ou dans des garages. Ceci est en lien avec le caractère essentiellement résidentiel et circulatoire de ces voies.

Quelques espaces de stationnement existent néanmoins avec :

- Des poches de stationnement de 5, 7 et 8 places sur le long des rues de Brétigny et des Châtelets.
- Un parc de stationnement d'environ 12 places sur la rue des Châtelets.

Ces zones de stationnement ne sont cependant pas matérialisées et sont dotées d'un revêtement de faible qualité.

Des places de stationnement sont également présentes devant les garages situés avenue Olivier d'Ormesson et rue du Pont de Chennevières. Celles-ci sont cependant réservées à la clientèle et aux véhicules pris en charge par ces établissements.



Zone d'environ 12 places rue des Châtelets (source Google)



Poche de 5 places rue de Brétigny (source Google)



Poche de 8 places rue des Châtelets (source Google)



Zones de stationnement (fond ESRI)

Transports en commun

EN BREF

- Une accessibilité moyenne au réseau de transport régional : environ 10 minutes via la ligne de bus 6 pour rejoindre la station du RER A Sucy Bonneuil.
- Le quartier des Coteaux d'Ormesson est le secteur de la commune le plus proche des accès aux gares des communes de Sucy-en-Brie et de Chennevières-sur-Marne.
- Le site est à proximité de 3 arrêts de bus : Les Châtelets, Antoine Baron et Les Berges.
- Quatre lignes de bus desservent le site (6, 41, 42 et 102) dont uniquement la ligne 6 proposant des passages relativement fréquents (20 à 40 minutes).

RÉSEAU FERRÉ

Le RER A accessible en 10 minutes par la station Sucy Bonneuil

Le secteur du projet n'est pas directement desservi par les transports urbains ferrés. Le réseau lourd est joignable en 10 à 15 minutes via la ligne de bus 6 qui dessert la station du RER A Sucy Bonneuil, en 4 min en voiture, en 6 min à vélo et en 17 min à pied. Le quartier des Coteaux d'Ormesson est le secteur de la commune localisé le plus proche des accès aux gares.

Le RER A est une ligne de transport majeure en Île-de-France, elle permet de relier plusieurs des grandes stations de l'agglomération parisienne (Châtelet - Les Halles, Gare de Lyon, Charles de Gaulle Étoile, La Défense Grande Arche) et la majorité des grandes lignes ferrées. Mise en service en 1977, son tracé ouest-est sur 109 km (dont 26 en souterrain) permet de relier des quartiers à dominante résidentielle à des grandes pôles économiques (La Défense, 8^{ème} arrondissement).

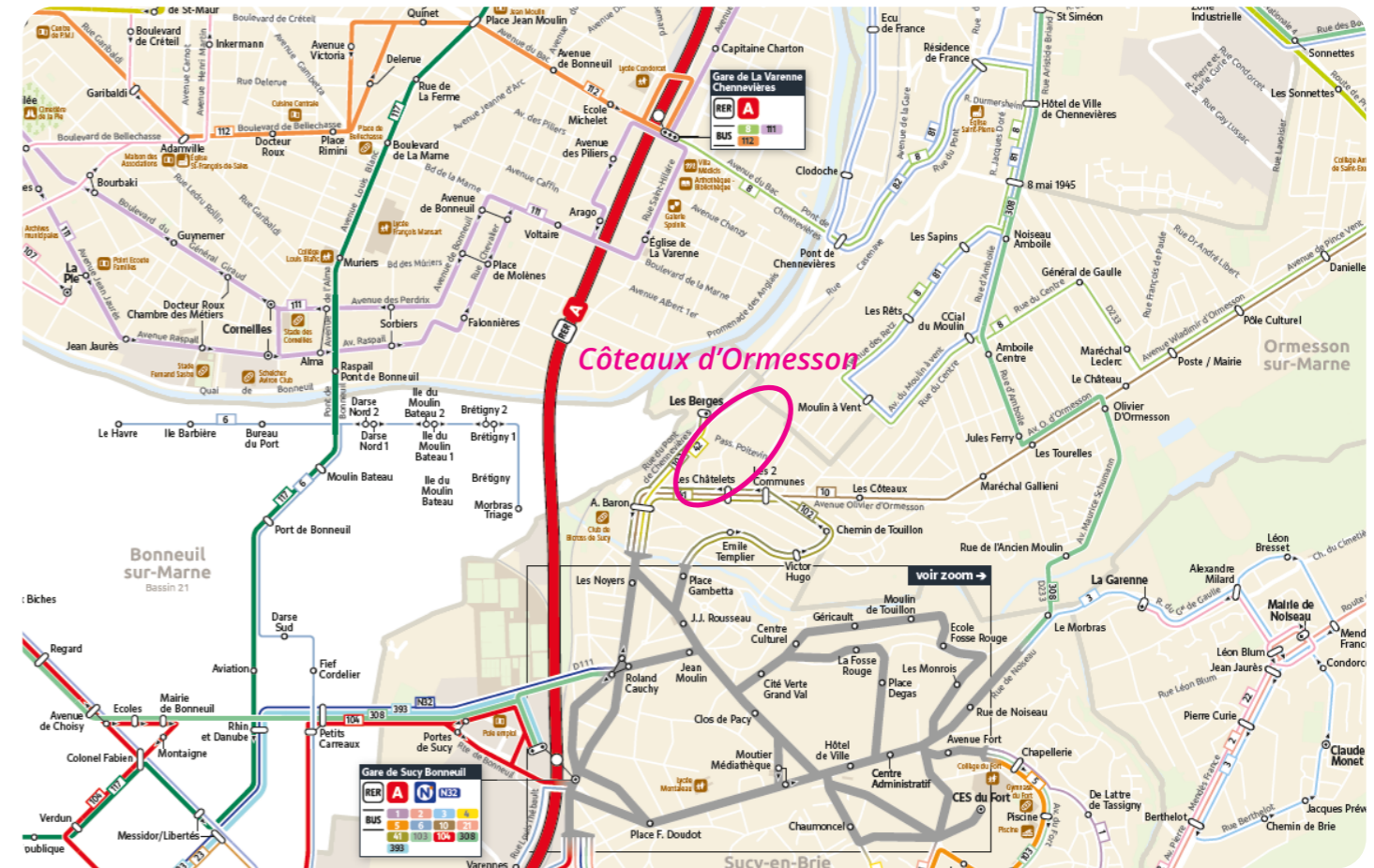
Avec près de 310 millions de passagers annuels, c'est de loin la première ligne de transport en commun en Île-de-France et en Europe. Elle est caractérisée par une forte fréquence de trains (1 train / 2 minutes aux heures de pointe, 1 train / 4 minutes en heures creuses). Sa fréquentation a beaucoup augmenté depuis le début des années 2000, ceci pose d'ailleurs des problèmes fréquents de saturation et de retard. Parmi les projets en cours, la prolongation de la ligne RER E (EOLE) permettant de desservir La Défense devrait permettre de soulager les RER A et B.

La Gare de Lyon est accessible en 43 minutes

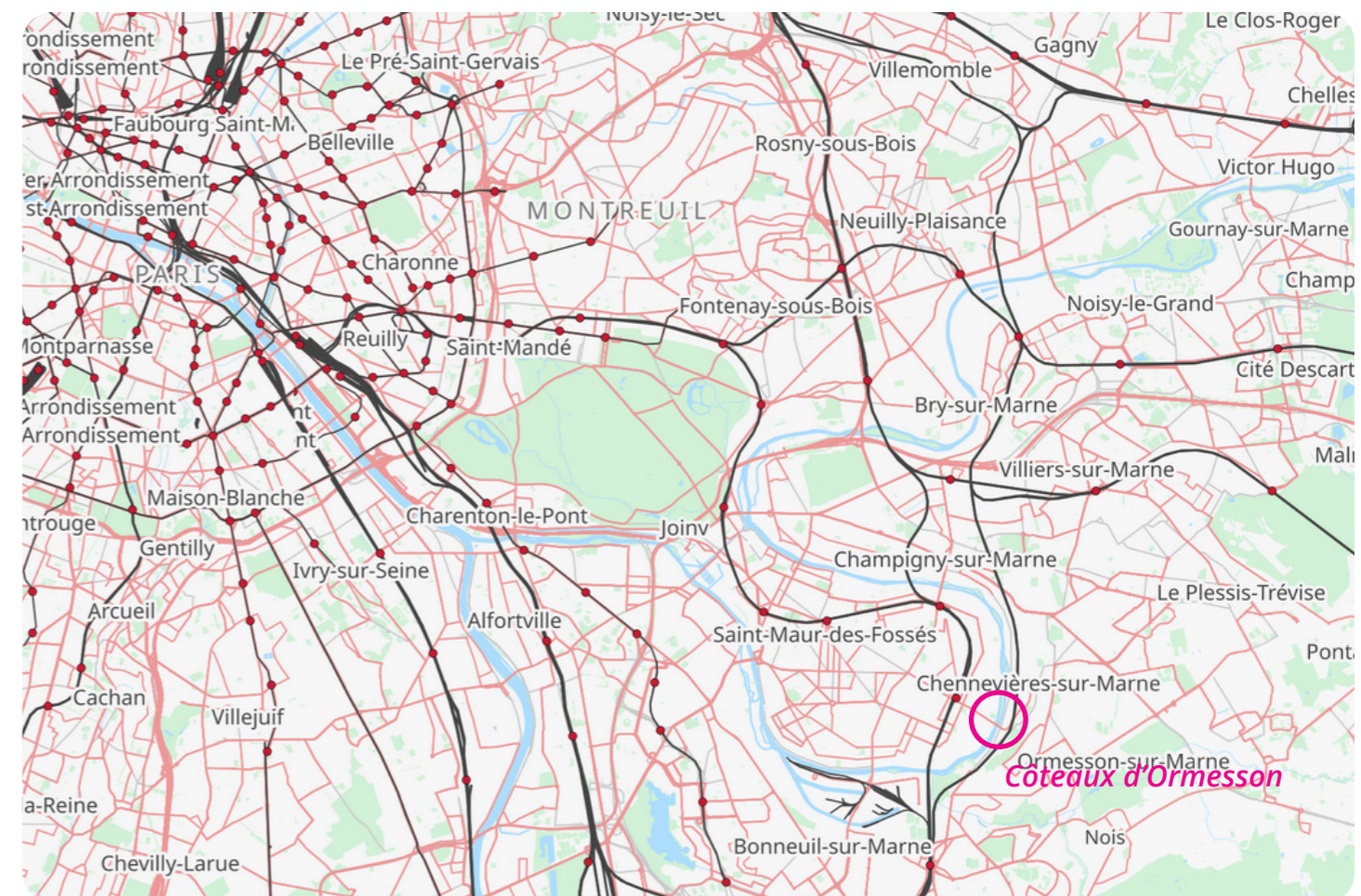
Le réseau ferré de grandes lignes est accessible depuis la future ZAC des Coteaux d'Ormesson via les transports urbains :

- La gare grandes lignes Paris - Gare de Lyon est à 43 minutes depuis la future ZAC via le bus 6 et le RER A.
- La majorité des autres gares grande lignes intramuros (Gare de l'Est, Gare du Nord, Gare de Bercy, Austerlitz, Saint-Lazare, Montparnasse) sont accessibles en plus ou moins 1 heure depuis le site, via le RER A puis différentes lignes de métro.

Ces gares permettent de prendre les différents trains à destination du territoire régional (Transilien) et national (TER, Intercités et TGV) mais également des pays frontaliers en TGV ou en trains Eurostar (Angleterre) et Thalys (Belgique) depuis Gare du Nord et ICE (Allemagne) depuis Gare de l'Est par exemple.



Réseau de transport en commun (source IDF Mobilités, 2022)



Réseau ferré longue distance (fond OpenStreetMap)

RÉSEAU DE BUS

Un secteur desservi par les lignes de bus 6, 41, 42 et 102

Le secteur de la future ZAC est desservi par 4 lignes de bus exploitées par Transdev :

- Ligne 6 Les Boullereaux Champigny – Gare de Boissy-Saint-Léger.
- Ligne 41 Gare de Sucey Bonneuil – Sucey-en-Brie Collège du Fort.
- Ligne 42 Sucey-en-Brie Les Berges – Sucey-en-Brie Collège du Fort.
- Ligne 102 Moutier Médiathèque – Moutier Médiathèque.

Les arrêts desservis par ces lignes sont à proximité directe du secteur (moins de 5 minutes à pied), ce sont les arrêts Sucey-en-Brie Les Berges, Antoine Baron et Les Châtelets.

La ligne 6 a une fréquence variant d'un bus toutes les 20 minutes en heures de pointes à un bus toutes les 40 minutes en heures creuses.

Les autres lignes sont dotées de fréquence beaucoup plus faibles.

A plus large échelle, la commune d'Ormesson-sur-Marne est desservie par d'autres lignes de bus exploitées :

- Ligne 8 Gare de La Varenne-Chennevières – Centre Commercial Pince-Vent, exploitée par Transdev.
- Ligne 81 Chennevières-sur-Marne Moulin Vert – Collège Molière, exploitée par Transdev.
- Ligne 308 Gare de Villiers-sur-Marne - Le Plessis-Trévisé – Créteil Préfecture, exploitée par la RATP.

La temps d'attente sur les lignes 8 et 308 varie de 10 minutes en heures de pointe à 30 minutes en heures creuses. La ligne 81 ne passe quant à elle que deux fois par jour.



Réseau de bus local (source IDF Mobilités, 2022)



Tracé de la ligne 6 (source Transdev, 2022)

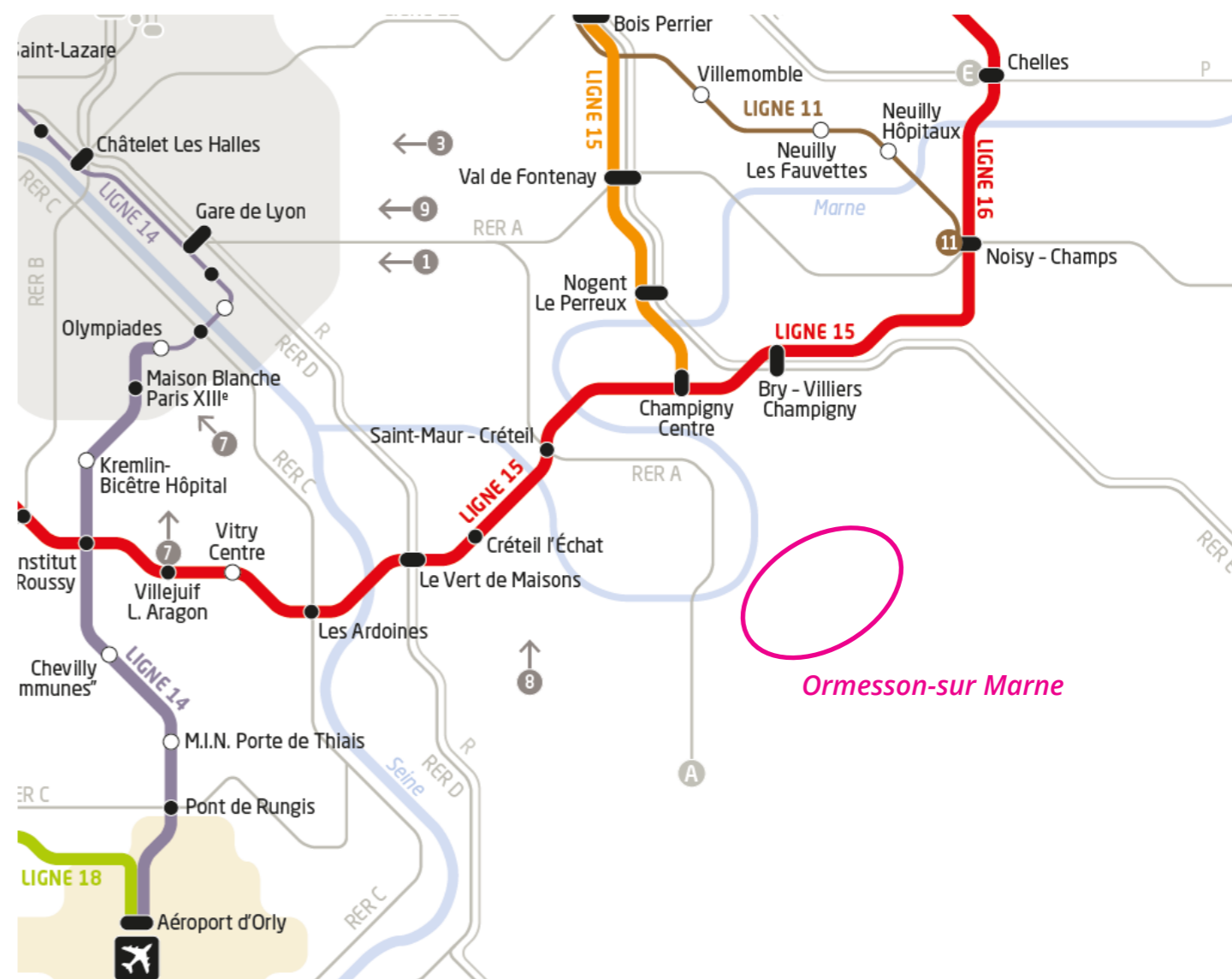
DESSERTTE FUTURE

Le Grand Paris Express ne concerne pas directement la commune d'Ormesson-sur-Marne

Les transports en commun et l'amélioration de la mobilité des voyageurs et des marchandises constituent un des leviers du projet global du Grand Paris.

La commune d'Ormesson-sur-Marne n'est pas concernée par les travaux du Grand Paris Express. Les futures stations les plus proches sont les stations Saint-Maur - Créteil, Champigny Centre et Bry Villiers Champigny, situées à environ 4 km. Ces stations seront desservies par la ligne 15, future contournante desservant la petite couronne dont la mise en service s'étalera de 2025 à 2030.

Le réseau du Grand Paris Express ne sera pas accessible rapidement, il faudrait compter environ 30 minutes pour rejoindre la station Champigny Centre via la ligne de bus 6. Néanmoins, des ajustements dans l'offre de bus d'Île-de-France Mobilités seront probablement effectués pour adapter la desserte et améliorer les correspondances vers les stations concernées.



Tracé projeté du Grand Paris Express (source Île-de-France Mobilités, 2022)

Réseau piéton et cycles

- Aucune infrastructure cyclable (bande ou piste) n'est présente à Ormesson-sur-Marne, seules des zones 30 et de rencontre sont mises en place.
- Le schéma directeur cyclable de GPSEA prévoit le passage de deux itinéraires « primaires » sur la commune, notamment via l'avenue Olivier d'Ormesson.
- Le site d'étude est dépourvu d'infrastructure cyclable ou d'emplacement de stationnement vélo.
- L'accessibilité piétonne aux alentours du site est hétérogène :
 - Les axes de transit sont dotés de trottoirs de chaque côté.
 - Les petites voies de desserte ne sont pas dotées de trottoir.
 - Les sentiers au nord-ouest contiennent des pentes ou escaliers rendant la circulation des personnes âgées ou à mobilité réduite difficile voire impossible.

POLITIQUES LOCALES

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France

Le PDUIF approuvé en 2014 identifiait des portions de réseau cyclable structurant en projet pour 2020 sur le territoire d'Ormesson-sur-Marne. Cela concerne notamment les bords de Marne sur la rue du Pont de Chennevières et la rue de Sucy. En 2022, ces portions n'ont pas fait l'objet d'aménagement d'infrastructures cyclables.

Trois des défis présentés au PDUIF sont consacrés aux modes actifs :

- " Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs "
- " Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement "
- " Défi 4 : donner un nouveau souffle à la pratique du vélo "

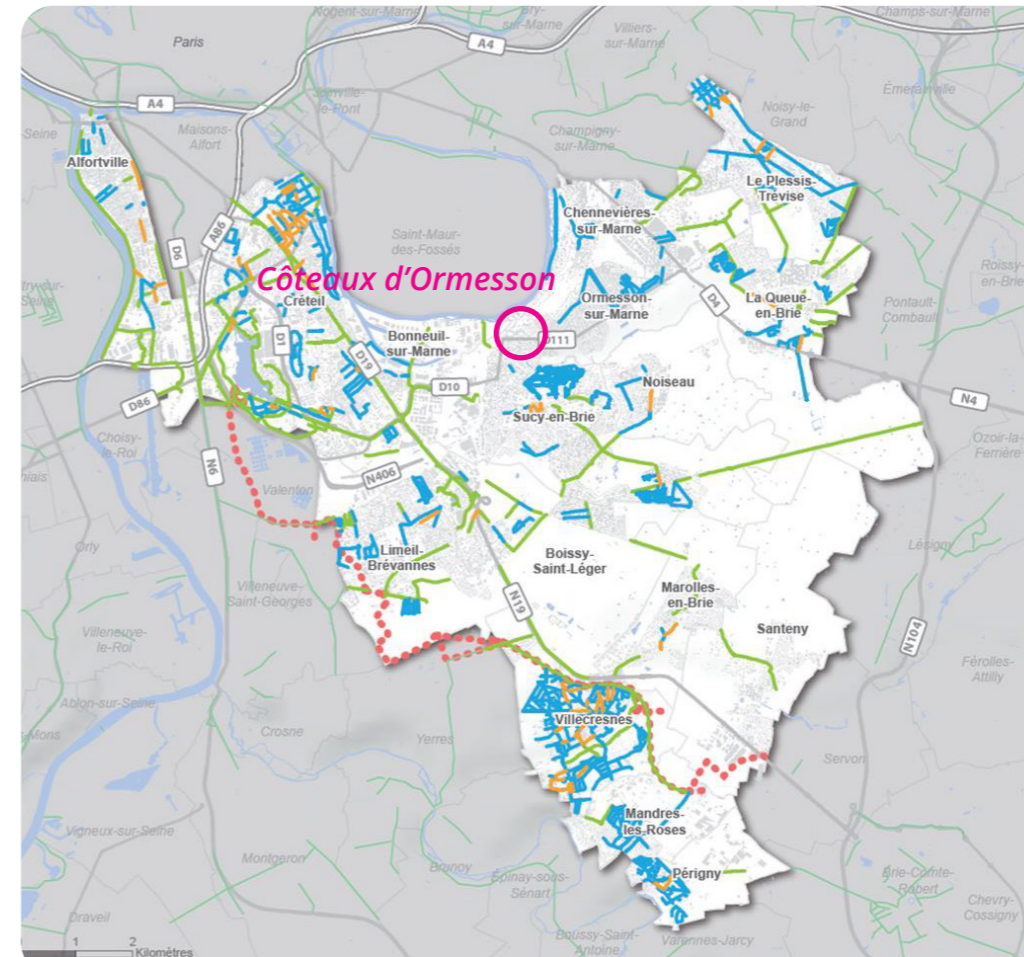
Le stationnement deux roues réglementé

Le PDUIF impose aux collectivités de mettre en place des normes minimales, pouvant être renforcées à leur libre appréciation :

- Habitat collectif : 0,75 m² par logement jusqu'à 2 pièces et 1,5 m² pour les autres cas avec un local de 3 m² minimum.
- Établissements scolaires : 1 place pour 8 à 12 élèves.

Enfin, le plan vélo préconise la transformation en stationnement vélo des emplacements véhicules de part et d'autre des passages piétons.

En outre, les articles L.113-18 ; L.113-19 et L.113-20 du Code de la construction et de l'habitation mentionnent l'obligation de doter d'infrastructures permettant le « stationnement sécurisé des vélos » toute construction nouvelle ou en travaux sur son parc de stationnement ou pour les bâtiments existants à usage tertiaire et constitués principalement de locaux à usage professionnel, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux



Le réseau « cyclable » en trois grandes catégories

Types d'aménagements

- Aménagement cyclable existant
- Zone à trafic modéré
- Aménagement cyclable existant et zone à trafic modéré

Voies aménagées en faveur du vélo (source GPSEA, 2021)

travailleurs. L'article R. 113-16 du Code de la construction et de l'habitation détaille les modalités de cette sécurisation.

Le Plan Vélo du Grand Paris Sud Est Avenir

Le Plan Vélo de l'EPT Grand Paris Sud Est Avenir a été adopté le 15 décembre 2021.

Le diagnostic du Plan Vélo tire un certain nombre de constats, notamment :

- Des fortes ruptures tant au niveau des infrastructures que des emprises foncières.
- Une forme d'« insularité » avec à l'ouest une frontière avec la Seine.
- Des franchissements et des ruptures stratégiques pour l'accès au territoire.

Aucune infrastructure cyclable à Ormesson-sur-Marne

Près de 25 % de la voirie (exceptés autoroutes et sentiers) de GPSEA sont considérés comme aménagés pour la pratique cyclable. Sur ces 248 km de voiries aménagées, 39 % sont des voies dotées d'infrastructures cyclables (bandes, pistes) ou sont en contresens cyclable. Le reste des voies (61 %) sont des zones pacifiées, soit des zones 30, des zones de rencontre.

Malgré une part non négligeable de voies aménagées à l'échelle du territoire de GPSEA, la commune d'Ormesson comporte une faible part de voies aménagées (6,1 km soit 12,7 %) dont aucun aménagement cyclable. C'est la seule commune du territoire non équipée en bandes ou pistes cyclables matérialisées.

Les voies favorables au vélo à Ormesson sont en grande majorité des zones 30. L'avenue du Général de Gaulle est quant à elle dotée de contre-allées classées en zones de rencontre.

Le schéma directeur cyclable de GPSEA

Le Plan Vélo s'appuie sur le réseau existant et le maillage projeté dans les différents documents de planification en vigueur sur GPSEA afin d'établir son schéma directeur cyclable. Il reprend :

- Les aménagements existants.
- Le réseau régional structurant identifié au PDUIF (dans sa majorité).
- Le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) du département du Val-de-Marne (dans sa majorité).
- Le Schéma Directeur des Circulations Douces de Plaine Centrale (dans sa majorité).

A Ormesson, le schéma directeur cyclable reprend dans le réseau cyclable à terme les avenues du Général de Gaulle, du Moulin à Vent, des Rêts, la rue d'Ambolie et une partie de l'avenue Olivier d'Ormesson.

Un réseau « primaire » d'une longueur total de 92,3 km est subdivisé en 15 itinéraires selon les logiques de déplacements du territoire. Parmi eux, deux itinéraires concernent Ormesson :

- L'itinéraire n°9 Gare de Sucy – Bonneuil – Ormesson – Le Plessis-Tréville de 7 km emprunte les avenues Olivier d'Ormesson et Wladimir d'Ormesson.
- L'itinéraire n°10 Ormesson – Chennevières-sur-Marne de 3,7 km passe par l'avenue des Rêts puis la rue d'Ambolie.

Classée dans le réseau structurant horizon 2020 dans le PDUIF, la rue du Pont de Chennevières n'est pas reprise.



Itinéraires du réseau cyclable primaire (source GPSEA, 2021)

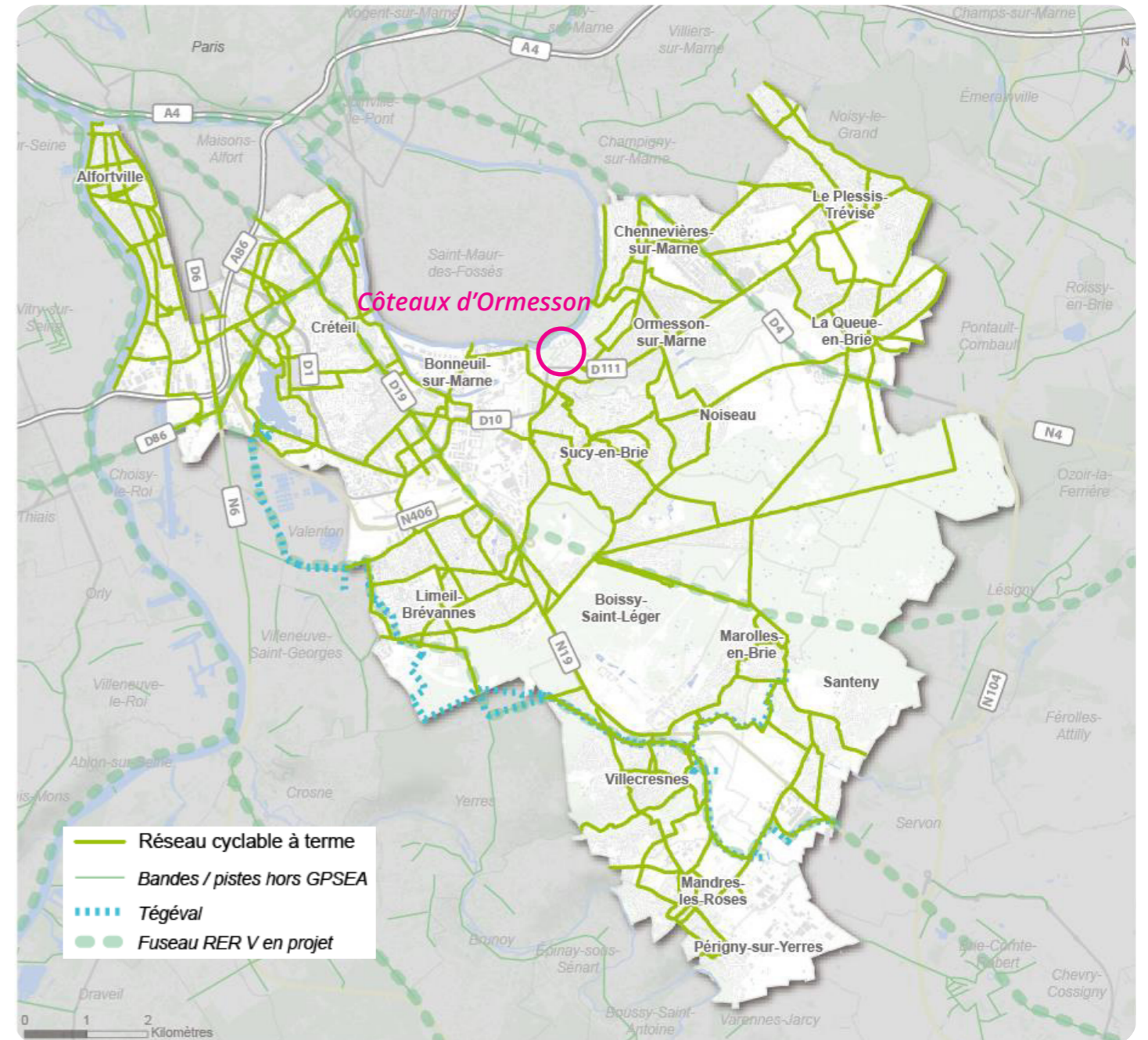


Schéma directeur cyclable de GPSEA (source GPSEA, 2021)

AMÉNAGEMENTS ET STATIONNEMENTS VÉLOS

Aucun aménagement cyclable dans la zone d'étude

Comme mentionné précédemment, Ormesson-sur-Marne n'est dotée d'aucune infrastructure cyclable mais uniquement de zones 30 et de rencontre. Malgré le classement de la rue du Pont de Chennevières dans le réseau cyclable structurant à l'horizon 2020 par le PDUIF, le périmètre de la future ZAC et ses alentours ne sont pas équipés.

Au vu de leur importance dans le maillage routier local, la rue du Pont de Chennevières ainsi que l'avenue d'Ormesson présentent des gabarits et des trafics justifiant des aménagements cyclables. Ces voies peuvent présenter des risques de conflit d'usage entre les vélos / micromobilités et voitures.

Ce constat est à moduler en fonction de la vocation des voies de circulation. En effet, les voies longeant le site au nord-ouest (passage de l'Alma) et à l'est (rues de Brétigny et des Châtelets) ont un caractère très résidentiel et font donc l'objet d'un trafic très modéré. Le non aménagement de ces voies n'est donc pas incohérent et la pratique du vélo demeure sécurisée sur ces axes. Néanmoins, la dégradation du revêtement et le dénivelé de certaines de ces voies de desserte peut apparaître comme un obstacle à la pratique du vélo.

Seules 5 places de stationnement vélo relevées à Ormesson-sur-Marne

D'après son Plan Vélo, le territoire de GPSEA est doté de 2 048 places de stationnement vélo dont 80 % concentrés sur les communes urbaines (Alfortville, Créteil et Bonneuil). 93 % de ces emplacements sont matérialisés wpar des arceaux, seul un box de stationnement sécurisé est implanté à la station RER Boissy-Saint-Léger et permet l'intermodalité vélo-train.

Le diagnostic du Plan Vélo ne dénombre que 5 places de stationnement vélo sur l'espace public réparties sur 2 zones (mairie et château). La médiathèque de la commune est quant à elle équipée de 20 emplacements vélo.



Revêtement en travaux sur la rue de Brétigny (source TRANS-FAIRE, 2022)



Dénivelé et revêtement dégradé sur le passage de l'Alma (source TRANS-FAIRE, 2022)



Cohabitation des modes dans la rue du Pont de Chennevières (source TRANS-FAIRE, 2022)

ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE

Des aménagements construits sur l'usage de la voiture

Le réseau de déplacement de la commune d'Ormesson est globalement structuré par l'usage et le stationnement de la voiture. La domination de l'automobile dans l'aménagement des voies est particulièrement bien illustrée sur l'avenue Charles de Gaulle où les piétons circulent selon les portions sur la zone de rencontre des contre-allées ou sur les trottoirs. En pratique, une partie des piétons emprunte les trottoirs dont le revêtement est parfois de faible qualité et où certains automobilistes stationnent illicitement. La circulation des personnes à mobilité réduite y est difficile et insécurisée.

A l'échelle communale, la majorité des axes est tout de même dotée de trottoirs, bien que leur accessibilité soit variable.

Une accessibilité hétérogène sur le long des voies de circulation

Comme dit précédemment, les voies aux alentours du secteur de la future ZAC sont de natures très variées avec :

- L'avenue Olivier d'Ormesson et la rue du Pont de Chennevières sont caractérisées par des gabarits relativement importants. Elles sont dotées de trottoirs de part et d'autre de la voie de circulation. La qualité de leur revêtement et leur largeur sont satisfaisantes sur une grande partie de leur linéaires, hormis sur la partie nord de la rue du Pont de Chennevières (voir ci-contre).
- Le passage de l'Alma et rues de Brétigny et des Châtelets sont des voies de desserte étroites. Elles ne disposent pas de trottoir et peuvent donc présenter des risques d'accident.

Un dénivelé contraignant à des aménagements non accessibles à tous

Le site est longé au nord par des passages et sentiers piétons transversaux, le dénivelé local impose la présence de fortes pentes ou d'escaliers de qualité variable. Ces aménagements rendent difficile voire impossible la circulation de personnes âgées et/ou à mobilité réduite. En bordure de site, cela concerne la rue de la Varenne possédant un escalier très dégradé qui représente un risque de sécurité et qui est prolongée à son extrémité sud-est par les Escaliers des Châtelets qui ont fait l'objet d'une requalification en 2022. Des sentiers pédestres, dont la vocation est moins circulatoire, se poursuivent également vers le nord-est : les sentiers des Châtelets, des Borets et de la Haute Hutte mais aussi le GR14 (sentier des Ardennes) qui arrive par le sentier de la Basse Hutte et traverse le périmètre de la ZAC des Coteaux.



Avenue Olivier d'Ormesson (source TRANS-FAIRE, 2022)



Rue du Pont de Chennevières (source TRANS-FAIRE, 2022)

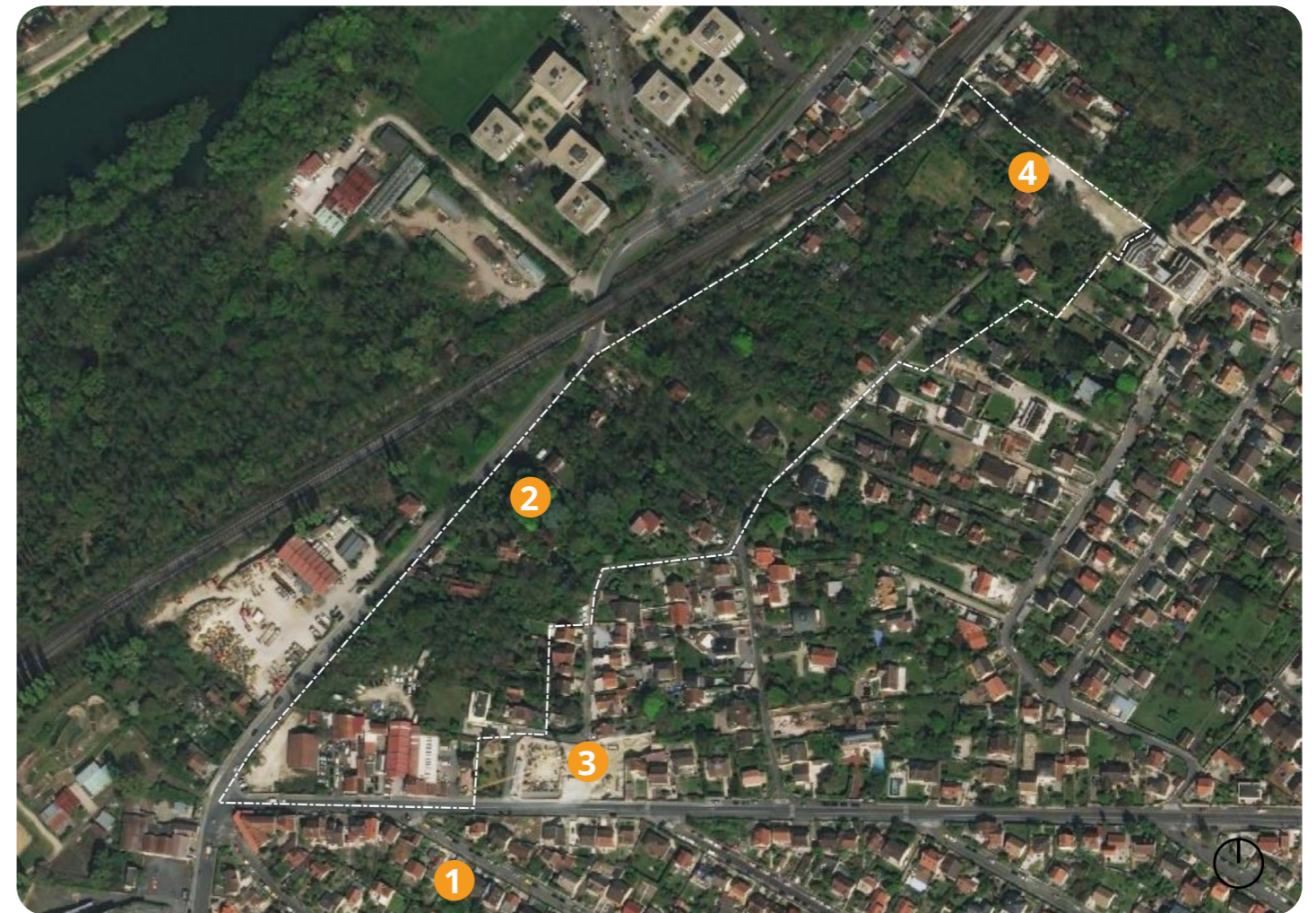


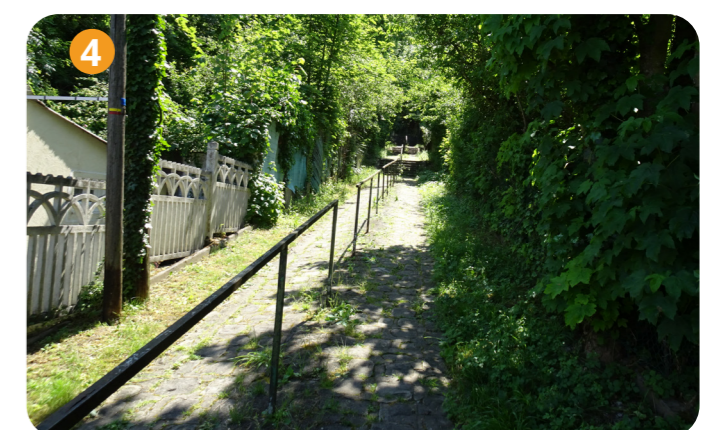
Illustration de l'accessibilité piétonne (source TRANS-FAIRE, 2022)



Contre-allée Est de l'avenue Charles de Gaulle (source Google, 2021)



Rue de Brétigny (source TRANS-FAIRE, 2022)



Rue de la Varenne (source TRANS-FAIRE, 2022)

Transport de fret

- La zone d'aménagement est située à moins de 1,5 km et 10 minutes de transport de la plateforme de fret de Bonneuil-sur-Marne.

INFRASTRUCTURES

La plateforme de logistique multimodale de Bonneuil-sur-Marne

Deuxième plateforme portuaire fluviale d'Île-de-France derrière Gennevilliers, avec ses 198 hectares et plus de 100 entreprises amodiataires, le port de Bonneuil-sur-Marne est situé à à peine 1,5 km du site de projet.

Le port est desservi par de nombreuses infrastructures et permet le transport de fret combiné sur les trois modes : eau, fer et route. Situé sur la Marne à 7 km du confluent de la Seine, le port accueille des convois poussés jusqu'à 2 500 tonnes et des liaisons de transports fluviaux de conteneurs entre Evry, Paris, Gennevilliers et Le Havre.

Sur 198 ha de superficie, le port propose 65 000 m² d'entrepôts et locaux d'activité, tous en propre. La plateforme est gérée par HAROPA PORT.

La proximité de cette infrastructure constitue une véritable opportunité de report modal vers les voies ferrées et fluviales pour les besoins de transport du chantier.



Port de Bonneuil-sur-Marne (source HAROPA PORT, 2022)