



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale  
d'Île-de-France sur la mise en compatibilité  
par déclaration de projet du plan local d'urbanisme (PLU)  
de Montereau-Fault-Yonne (77)  
pour permettre la création d'un parc de stationnement, dans le  
cadre de la restructuration du pôle d'échanges multimodal autour  
de la gare de Montereau**

n°MRAe 2018-001

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie au téléphone le 3 janvier 2018. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU de Montereau-Fault-Yonne, qui vise à permettre la création d'un parc de stationnement dans le cadre de la restructuration du pôle d'échanges multi-modal autour de la gare de Montereau.

Étaient présents et ont délibéré : Paul Arnould, Christian Barthod, Nicole Gontier et Jean-Jacques Lafitte.

Était également présent : Jean-Paul Le Divenah (suppléant, sans voix délibérative).

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

\* \*

La MRAe a été saisie pour avis par la communauté de communes du Pays de Montereau, le dossier ayant été reçu le 04 octobre 2017.

Il en a été accusé réception par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE). Conformément à l'article R.104-25 du même code, l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois à compter du 04 octobre 2017.

Conformément aux dispositions de l'article R.104-24 du code de l'urbanisme, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 19 octobre 2017.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Il est rappelé ici que pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne publique responsable de la procédure, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.**

**Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, la personne publique responsable de la procédure prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, le plan, schéma, programme ou document avant de l'adopter.**

# Synthèse de l'avis

En application de l'article R.104-9 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU de Montereau-Fault-Yonne, qui vise à permettre la création d'un parc de stationnement dans le cadre de la restructuration du pôle d'échanges multimodal autour de la gare de Montereau, donne lieu, de droit, à une évaluation environnementale, en raison de la présence de plusieurs zones Natura 2000 sur le territoire communal, et de la réduction d'un espace naturel prévue par la mise en compatibilité, qui a de ce fait les mêmes effets qu'une révision du PLU.

La procédure vise à modifier le classement des parcelles concernées par la création de ce parc de stationnement, actuellement classées en zone naturelle, classement qui interdit l'implantation d'un parc de stationnement.

L'évaluation environnementale communiquée à la MRAe présente les incidences de cette seule composante du projet de restructuration du pôle d'échanges multimodal autour de la gare de Montereau.

Elle n'aborde pas les incidences potentielles du nouveau classement. Or le zonage UXa prévu sur le périmètre du futur parking permet l'implantation d'activités industrielles. L'analyse des incidences potentielles résultant des possibilités de construction offertes par ce zonage n'est pas réalisée.

La MRAe recommande donc soit d'adapter strictement le zonage et le règlement écrit au parc de stationnement effectivement prévu, soit d'analyser les incidences potentielles des règles résultant de la mise en compatibilité telle que présentée à l'avis de la MRAe, ces règles permettant l'installation d'activités industrielles avec des incidences susceptibles d'être notables (pollutions, nuisances, déplacements, paysage, etc).

Compte-tenu des aménagements envisagés dans le cadre du projet de restructuration du pôle d'échanges multimodal, la MRAe recommande également d'approfondir l'analyse des incidences concernant :

- l'artificialisation d'un espace agricole et naturel ;
- la gestion des eaux pluviales et du risque inondation ;
- l'évolution des modes de déplacement et les nuisances associées à ces déplacements ;
- l'intégration paysagère dans le front urbain des aménagements projetés .

# Avis détaillé

## 1 Préambule relatif au présent avis

En application de l'article R.104-9 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU de Montereau-Fault-Yonne, qui vise à permettre la création d'un parc de stationnement dans le cadre de la restructuration du pôle d'échanges multimodal autour de la gare de Montereau, donne lieu, de droit, à une évaluation environnementale, en raison de la présence de plusieurs zones Natura 2000<sup>1</sup> sur le territoire communal, et de la réduction d'un espace naturel par la mise en compatibilité (qui a donc les mêmes effets qu'une révision du PLU) .

Le présent avis, rendu en application de l'article L.104-6 du code de l'urbanisme, porte sur le projet de mise en compatibilité du PLU de Montereau-Fault-Yonne. Il est émis de façon indépendante de l'avis de l'État prévu à l'article L.153-16 du code de l'urbanisme.

Conformément à l'article R.104-23 du code de l'urbanisme, cet avis procède d'une analyse de :

- l'évaluation environnementale présentée en appui de la mise en compatibilité du PLU de Montereau-Fault-Yonne ;
- la prise en compte de l'environnement par le projet de mise en compatibilité du document d'urbanisme.

## 2 Contexte et objectifs du projet de mise en compatibilité du PLU

### 2.1 Contexte local

Le site concerné par la mise en compatibilité du PLU de Montereau-Fault-Yonne est localisé au sud-ouest du territoire communal, au sud de la Seine et au nord des voies ferrées proches de la gare de Montereau, en limite d'un tissu pavillonnaire et industriel à l'est et ouvrant vers les espaces agricoles et naturels de la vallée de la Bassée à l'ouest.

1 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats, faune, flore » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1 750 sites.



Vue aérienne autour du site – Source : Géoportail (décembre 2017)

La Communauté de communes du Pays de Montereau compte environ 42 000 habitants. Elle est située au sud-est du département de la Seine-et-Marne, en limite de la région Bourgogne-Franche-Comté. La gare de Montereau, dernière station du Transilien (ligne R) depuis Paris, concerne un important bassin de population. Sur la carte de destination générale du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), la gare est inscrite au sein d'un pôle de centralité à conforter.

Le contexte local est marqué par :

- une localisation à l'interface entre la partie urbanisée de Montereau et les espaces ouverts de la vallée de la Bassée ;
- l'attractivité de la gare de Montereau, destinée à être renforcée comme pôle d'échange.

## **2.2 Contenu et objectifs de la procédure de mise en compatibilité du PLU de Montereau-Fault-Yonne par déclaration de projet**

### **2.2.1 Contenu**

La présente procédure de mise en compatibilité du PLU de Montereau-Fault-Yonne par déclaration de projet vise à modifier le classement des parcelles concernées, actuellement en zone naturelle (Na), classement qui interdit l'implantation d'un parc de stationnement.

Le classement futur des parcelles concernées n'est indiqué que dans le courrier de saisine, et non dans l'évaluation environnementale soumise à l'avis de la MRAe : il s'agit d'y étendre « la zone UXa voisine ». Or selon le PLU en vigueur, approuvé le 17 décembre 2007, et dont le règlement écrit ne semble pas modifié dans la présente procédure, ce nouveau classement permettra l'implantation sur ces parcelles d'activités industrielles (et pas uniquement du parc de stationnement qui motive la procédure) En l'état, l'évaluation environnementale soumise à l'avis de la MRAe ne permet pas d'appréhender l'ensemble des aménagements et des constructions rendus possibles en droit par le changement de zonage des parcelles concernées.

L'évaluation environnementale communiquée à la MRAe ne porte en effet que sur la seule implantation du futur parc de stationnement, alors qu'elle doit appréhender l'ensemble des possibilités offertes par la modification des règles d'urbanisme applicables aux parcelles concernées .

Cette situation introduit une incohérence dans le dossier qu'il est indispensable de remettre en cohérence, à la fois pour respecter pleinement la logique de la procédure d'une mise en compatibilité par déclaration de projet, pour appréhender tous les impacts possibles découlant de la cette procédure, et pour garantir la bonne information du public.

Un zonage ad hoc, uniquement dédié à l'implantation d'un parking, ne nécessiterait pas de tels développements dans l'évaluation environnementale de ses incidences.

***La MRAe recommande soit d'adapter strictement le zonage retenu et le règlement écrit au parc de stationnement effectivement prévu, soit d'analyser les incidences potentielles des règles résultant de la mise en compatibilité telle que présentée à l'avis de la MRAe, ces règles permettant l'installation d'activités industrielles avec des incidences susceptibles d'être notables (pollutions, nuisances, déplacements, paysage, etc)***

## **2.2.2 Le projet justifiant la mise en conformité du PLU**

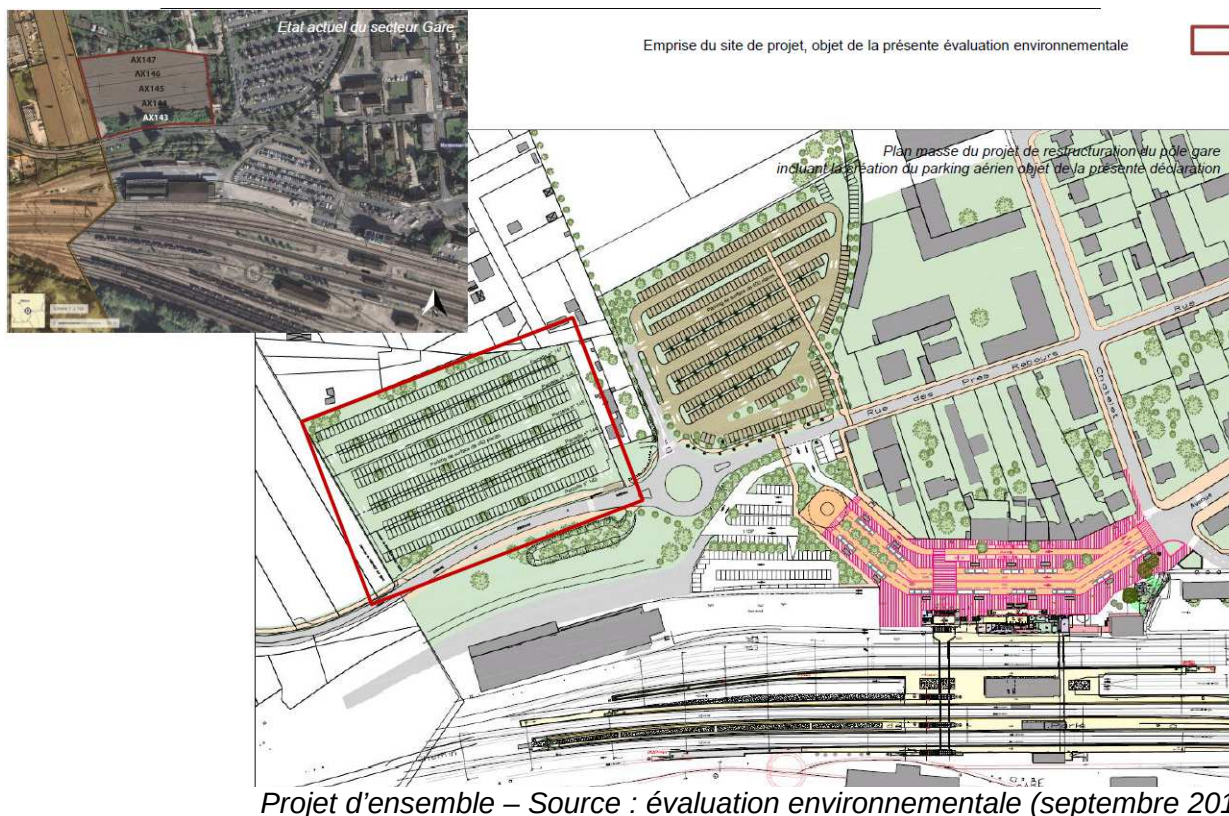
La mise en compatibilité du PLU vise à permettre la création d'un parc de stationnement de 450 places en surface, pour porter la capacité totale de stationnement autour de la gare à environ 1000 places.

Cette création d'un parking s'inscrit dans le projet de restructuration du pôle d'échange autour de la gare de Montereau, dont les objectifs (page 7 de l'évaluation environnementale ) sont de :

- « Favoriser le développement des transports collectifs et répondre aux dysfonctionnements constatés, notamment en termes d'accessibilité ;
- « Développer une opération qualitative du point de vue paysager et respectueuse de l'environnement (parvis, cheminements, etc.) ;
- « Intégrer ce pôle dans son environnement en définissant une politique de stationnement. »

Pour ce faire, il est notamment prévu de requalifier les parkings existants, d'installer des places de stationnement pour les vélos, de réaménager les voies d'accès à la gare, de réorganiser la gare routière en portant de 7 à 13 le nombre de quais de bus, de créer un parvis piéton, d'implanter un local d'information et de vente, ainsi que d'aménager des liaisons vers les quartiers alentours pour les modes actifs (vélos, piétons, etc.).

La DRIEE a été destinataire, en cours d'instruction, d'un calendrier prévisionnel de réalisation de ce projet, précisant que la réalisation de ce projet de restructuration du pôle d'échange ne nécessitera pas d'autres adaptations des documents d'urbanisme des communes concernées en dehors de la présente mise en compatibilité.



Projet d'ensemble – Source : évaluation environnementale (septembre 2017)

### 3 Principaux enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte dans le projet de mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU de Montereau-Fault-Yonne, qui vise à permettre la création d'un parc de stationnement dans le cadre du projet de restructuration du pôle d'échanges multimodal autour de la gare de Montereau, sont :

- l'artificialisation de terres cultivées et naturelles ;
- la gestion des eaux pluviales et du risque inondation ;
- l'évolution des modes de déplacement et les nuisances associées à ces déplacements ;
- l'intégration paysagère dans le front urbain des aménagements projetés ;

Après avoir analysé l'évaluation environnementale qui lui a été soumise, la MRAe a décidé d'émettre un avis ciblé sur ces enjeux principaux.

### 4 Qualité de l'évaluation environnementale

Pour la MRAe, le champ d'application de l'évaluation environnementale mériterait d'être clarifié à propos du projet de restructuration du pôle d'échange multimodal et de la mise en compatibilité du PLU préalable à sa réalisation :

- d'une part, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU doit appréhender l'ensemble des incidences potentielles liées à la modification apportée aux différentes pièces du document d'urbanisme (dont le plan de zonage),

- d'autre part, l'éventuelle étude d'impact appréhendant la création du nouveau parc de stationnement doit porter sur le projet de restructuration du pôle d'échange multimodal de la gare de Montereau, qui constitue le projet au sens de l'article L. 122-1 III du code de l'environnement<sup>2</sup>.

Le contexte local et le projet de restructuration du pôle d'échange multimodal, dont une composante motive la présente mise en compatibilité du PLU, sont exposés au début de l'évaluation environnementale soumise à l'avis de la MRAe.

Sur la forme, dans l'évaluation environnementale soumise à l'avis de la MRAe, l'état initial de l'environnement, l'analyse des incidences et les mesures d'évitement de réduction ou de compensation associées, concernant la seule création d'un nouveau parc de stationnement (et pas les effets possibles de la modification des dispositions du PLU), sont présentés de façon claire.

Toutefois, la justification de la solution retenue (qui motive la mise en compatibilité du PLU) pour l'organisation du pôle d'échanges et en particulier pour le stationnement des véhicules des usagers des transports publics n'est que sommairement présentée dans cette évaluation.

En effet, un premier scénario (pages 105 à 109) étudié en 2012 prévoyait une organisation différente du futur pôle d'échanges et de ses abords, avec l'aménagement d'un nouvel accès au sud, côté Varennes sur Seine, l'implantation de deux parkings silo (l'un à 5 niveaux et d'une capacité de 585 places au sud de la gare desservi par la voirie de Varennes sur Seine et l'autre sur 2 niveaux et d'une capacité de 315 places au nord de la gare, le parking existant étant supprimé pour laisser place à des logements, commerces et activités) et la création d'une passerelle au-dessus des voies ferrées, reliant la commune voisine de Varennes-sur-Seine et permettant une double accessibilité à la gare avec une moindre consommation d'espaces agricoles ou naturels pour le stationnement.

Les raisons de l'abandon de ce scénario sont brièvement évoquées : « Le scénario 1 n'a finalement pu aboutir en raison :

- du conditionnement de la réalisation de la passerelle permettant de rejoindre le parking silo à la gare de Montereau ;

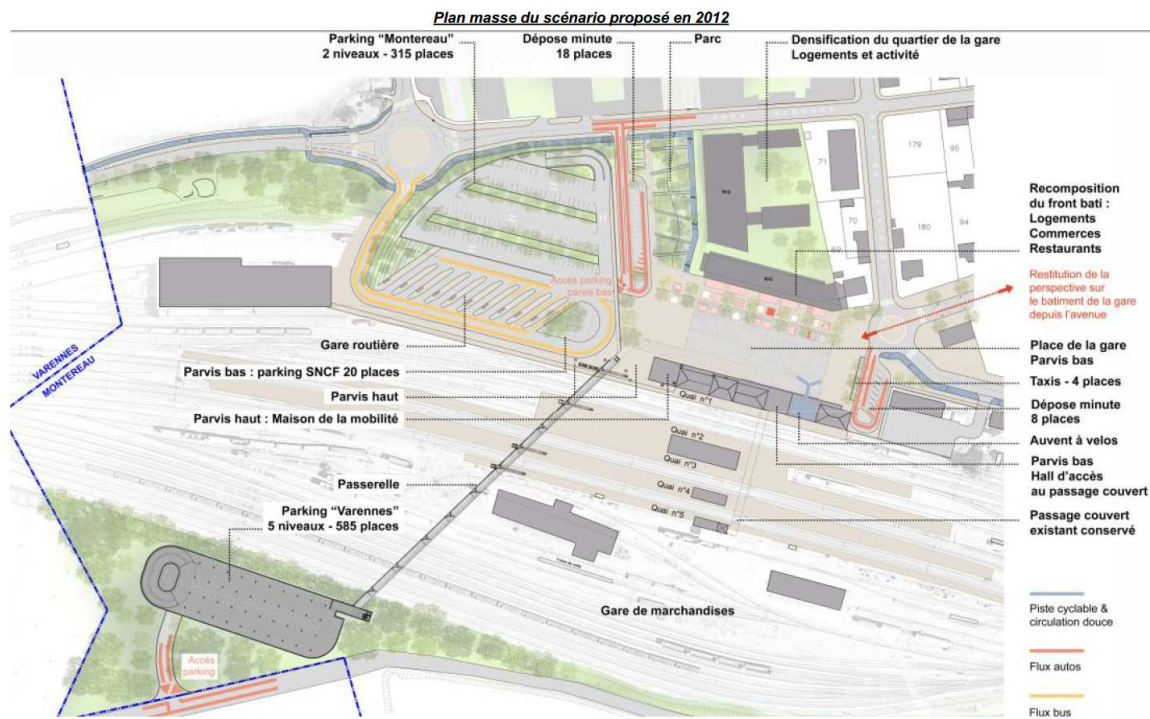
« Sous maîtrise d'ouvrage SNCF, cet équipement très onéreux (près de 24% du coût global de construction) supposait un planning opérationnel contraignant (au minimum 10 mois) et préalable à l'aménagement du reste de l'opération<sup>3</sup>. »

- d'une impossibilité d'implanter le parking silo sur la commune de Varennes-sur-Seine, compte tenu du caractère inconstructible des zones, de leur végétation et de leur caractère boisé (deux zones naturelles - Na et NC du document d'urbanisme). »

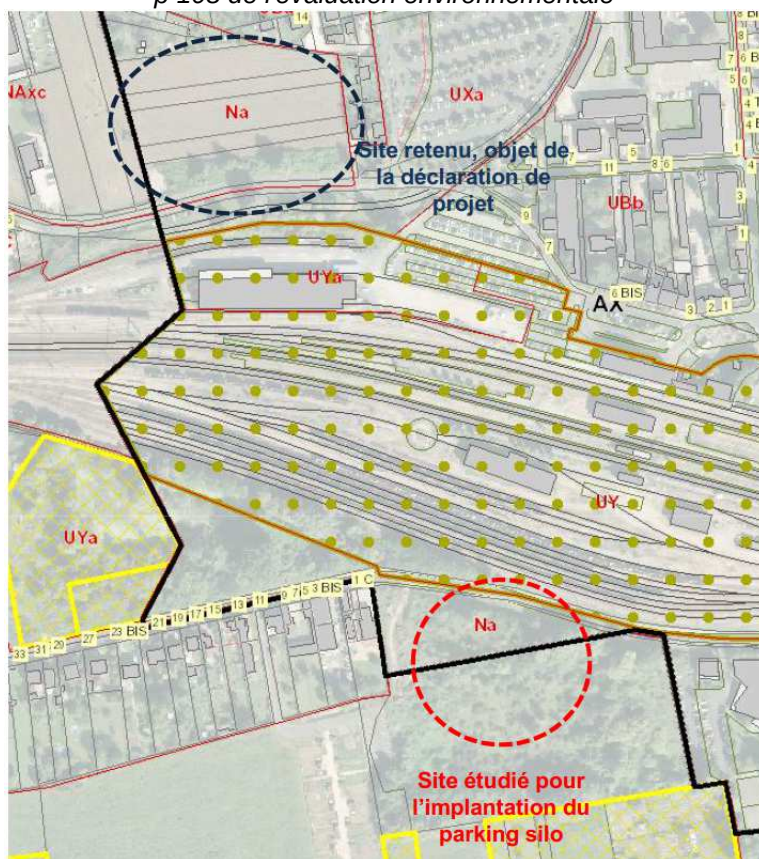
2 « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

3 SNCF Réseau a présenté le 15 juin 2016 une demande d'examen au cas par cas auprès de l'Ae du CGEDD pour la création d'un passage souterrain pour la mise en accessibilité des personnes à mobilité réduite. Ce choix entérine l'abandon d'une passerelle aérienne. Le passage projeté ne débouche pas au sud sur Varennes sur Seine. Ce projet, dont les travaux sont prévus entre février 2018 et juillet 2019 a été dispensé d'étude d'impact.





Source : Etude de faisabilité, agence L. Alamertery Architecte, novembre 2012  
p 108 de l'évaluation environnementale



Source : SiIG CCPM, 2017, p 109 de l'évaluation environnementale

Noter la localisation différente entre les 2 plans (à clarifier) du site étudié du parking silo au sud de la gare

Ces éléments doivent, pour la MRAe être comparés aux caractéristiques du parking en surface retenu, qui s'implante également en zone naturelle.

De plus, la MRAe constate que des variantes telles que la densification des parcs de stationnement existants et/ou l'implantation d'un parking en silo sur un espace déjà urbanisé n'ont pas été envisagées dans le cadre de l'évaluation environnementale, malgré leur intérêt potentiel au regard de la consommation d'espace et des incidences engendrées par la création de 450 nouvelles places de stationnement en surface.

## **5 Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet arrêté de mise en compatibilité de PLU**

La MRAe a porté son analyse sur le document qui lui a été soumis traitant des incidences de la seule création d'un parc de stationnement

### **5.1 Artificialisation de terres cultivées et du milieu naturel associé**

La création du parc de stationnement implique d'artificialiser des parcelles constituées de terres cultivées et d'une friche buissonnante située en lisière sud, sur un total d'environ 1,3 ha.

Un diagnostic écologique des parcelles concernées est présenté dans l'évaluation environnementale (p 53 et suivantes). Il met en évidence un enjeu qualifié de moyen. En termes de fonctionnalité, les terres cultivées sont notamment fréquentées par l'avifaune, en lien avec les jardins alentour, les grands espaces ouverts à l'ouest et la Seine. Une fonction écologique plus intense est localisée sur la partie sud (environ 20 % de l'emprise totale), constituée d'une friche buissonnante. Enfin, les relevés menés concluent à l'absence de zones humides.

Les mesures envisagées visent à réduire l'impact sur la faune et la flore « *au moyen de la mise en place d'un plan de végétalisation adapté à l'usage futur et au contexte urbain (conservation de lisières végétales au Nord et au Sud, lumière adaptée à la faune, etc.)* » (P 101) Ce plan de végétalisation mérite d'être explicité dans l'évaluation environnementale, alors que le plan d'ensemble du projet ne paraît laisser aucune place à une lisière végétale au sud du parking entre les places de stationnement et la piste cyclable, si ce n'est un triangle localisé au sud-ouest ; il mériterait également de trouver le cas échéant une traduction réglementaire.

**La MRAe recommande de :**

- ***compléter l'évaluation environnementale par une description plus précise et par la cartographie du plan de végétalisation ,***
- ***de traduire le cas échéant dans le règlement et/ou le zonage les mesures d'évitement ou de réduction retenues, notamment sur la friche située au sud du parc de stationnement projeté.***

L'étude d'incidences sur le réseau Natura 2000 :

- écarte toute possibilité d'incidences sur les deux sites Natura 2000 (ZSC - La Bassée (FR 1100798) et ZSC – Carrière Saint-Nicolas (FR 1102016)) présents au nord de la Seine (coteaux calcaires et cavités à chiroptères) et situés à 1,8 km du secteur concerné par la mise en compatibilité. (p 44)

- analyse, pour l'écarter, le risque d'incidences sur les espèces d'oiseaux ayant motivé la désignation de la ZPS - Bassée et plaines adjacentes (FR 1112002) située à 600 m à l'ouest de ce secteur : le faisceau de voie ferrées en remblais « *créant des effets de fragmentation et de coupure dans*

*le fonctionnement écologique du territoire » et « aucune des espèces contactées sur le site ne constitue une espèce d'intérêt communautaire ayant conduit à la désignation de la ZPS » (p 102)*

Cette analyse n'appelle pas d'observation de le MRAe

## **5.2 Gestion des eaux pluviales et du risque inondation**

Les parcelles concernées par la mise en compatibilité du PLU, sont situées en zone inondable, et pourront être imperméabilisées.

L'évaluation environnementale rappelle les prescriptions du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) Vallée de la Seine, auquel tout projet d'aménagement et de construction doit se conformer. Elle ne présente pas l'articulation de la mise en compatibilité du PLU avec le Plan de gestion du risque d'inondation (PGRI).

La compatibilité du changement de destination projeté avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 2016-2021 est abordée (pages 23 à 35) mais doit être complétée vis-à-vis des dispositions suivantes du SDAGE : maîtrise des rejets par temps de pluie en milieu urbain, préservation et reconquête des zones d'expansion des crues et ralentissement du ruissellement des eaux pluviales des zones aménagées.

L'évaluation environnementale renvoie au futur dossier d'autorisation dans le cadre de la Loi sur l'eau, auquel la création du parc de stationnement sera soumise, selon les dispositions des articles L. 214-1 à L. 314-6 du code de l'environnement.

Une étude hydraulique spécifique à toute occupation dans le lit majeur de la Seine devra être produite dans le cadre de cette demande d'autorisation.

Toutefois, il est nécessaire que les principes de gestion des eaux pluviales et de l'écoulement de la crue mis en œuvre dans le projet de mise en compatibilité du PLU soient d'ores et déjà développés dans l'évaluation environnementale.

**La MRAe recommande de compléter l'évaluation environnementale par une présentation :**

- **de l'articulation de la mise en compatibilité du PLU avec le PGRI,**
- **de son articulation avec l'ensemble des dispositions du SDAGE,**
- **des principes de gestion des eaux pluviales et de l'écoulement de la crue mis en œuvre dans le projet de mise en compatibilité du PLU.**
- 

## **5.3 Incidences sur les modes de déplacement et sur les nuisances associées**

L'évaluation environnementale indique p 22 que : « *le réaménagement du pôle multimodal auquel participe la réalisation du projet d'aire de stationnements en aérien répond aux objectifs du PDUIF notamment en :*

- *cherchant à faciliter l'accès à pied et en vélo à travers un réaménagement des espaces paysagers et urbains et le développement d'une offre de stationnement pour vélos ;*
- *à réduire les conflits d'usages et [à favoriser] le recours plus fréquent aux transports en publics à travers des espaces de circulation pour piétons plus confortables et leur permettant de passer d'un mode de transport à l'autre dans de bonnes conditions de sécurité ;*
- *à réorganiser le stationnement public afin d'éviter le stationnement abusif de longue durée sur l'espace public et pour répondre aux besoins des usagers (et favoriser ainsi le recours aux transports en commun).*

La dernière affirmation mérite d'être vérifiée. En effet, la création d'un nouveau parking pourrait également augmenter les possibilités d'accès à la gare en voiture sans pour autant résorber l'ensemble du stationnement sauvage et par conséquent ne pas avoir d'impact positif sur la fréquentation des bus.

Il serait donc pertinent d'intégrer au dispositif de suivi prévu par l'évaluation environnementale, un suivi des incidences effectives du projet de restructuration du pôle d'échange sur l'évolution des modes d'accès à la gare : voiture particulière, transports en commun et modes actifs. .

Par ailleurs, l'évaluation environnementale mentionne que la création du parc de stationnement aura des incidences sur la santé humaine. Il est indiqué page 112 que celui-ci engendrera une « *augmentation des nuisances sonores due à un apport supplémentaire de véhicules* » ainsi qu'une « *diminution des émissions de gaz à effet de serre en raison d'une plus forte utilisation des transports en commun.* » Ceci montre la nécessité d'un suivi des déplacements qui permette d'une part d'évaluer l'évolution de la circulation automobile autour de la gare, d'autre part l'évolution de la fréquentation des bus et du train. Ce suivi permettrait de localiser et de quantifier les incidences négatives éventuelles de la mise en compatibilité du PLU, et plus particulièrement du projet de restructuration du pôle d'échange, liées aux nuisances associées au trafic routier.

***La MRAe recommande de mettre en place un suivi détaillé de l'évolution des modes de déplacement et des nuisances associées, après la restructuration du pôle d'échanges de la gare de Montereau.***

#### **5.4 Conséquences sur l'urbanisation du secteur**

Les parcelles concernées par le projet de mise en compatibilité du PLU sont actuellement protégées et libres de toute construction. Le changement de destination projeté modifiera donc le front urbain de la commune de Montereau. L'implantation d'un parc de 450 places de stationnement, portant la capacité autour de la gare à 1000 places de stationnement en surface, aura des incidences sur la perception visuelle du secteur.

L'évaluation environnementale évoque une « *attention particulière apportée au traitement paysager et à l'insertion de ces ouvrages dans leur environnement* » (page 10) qu'il conviendrait de préciser à l'échelle du projet de restructuration du pôle d'échange : réaménagement des parkings existant, nouvelle gare routière, création d'un parvis piéton et de liaisons douces, etc.

De plus, les futures règles d'urbanisme en vigueur (zone UXa) pourraient permettre l'implantation de constructions plus hautes, dont l'intégration paysagère devrait être appréhendée.

L'annexe n°3 de l'évaluation environnementale présente des pistes de réflexion à l'échelle du quartier, datées de 2012. L'aménagement de vues en belvédère sur la Vallée de la Bassée, y est évoquée. La densification des constructions était envisagée sur trois secteurs, en lien avec le projet qui vise à renforcer l'attractivité du pôle d'échange. Cette possibilité n'est en revanche pas évoquée dans l'évaluation environnementale elle-même. Son abandon éventuel gagnerait à être explicité.

Quoi qu'il en soit, il serait pertinent d'anticiper les conséquences prévisibles du projet de restructuration du pôle multimodal sur le développement de l'urbanisation autour de la gare, pour l'essentiel en zone inondable.

***La MRAe recommande d'approfondir les incidences de la mise en compatibilité du PLU et du projet de restructuration du pôle multimodal qui la motive sur le paysage, ainsi que sur l'urbanisation du secteur.***

## **6 Information du public**

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet de mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU de Montereau-Fault-Yonne, qui vise à permettre la création d'un parc

de stationnement dans le cadre de la restructuration du pôle d'échanges multimodal autour de la gare de Montereau, conformément à l'article R.104-25 du code de l'urbanisme.

Pour l'information complète du public, au-delà de l'obligation réglementaire sus-mentionnée, la MRAe invite également le porteur du PLU à joindre au dossier d'enquête publique un mémoire en réponse au présent avis. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du PLU envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.