



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-
de-France sur le projet d'aménagement de la ZAC « La
Chapelle de Guivry » au Mesnil-Amelot (77)**

N°MRAe 2021 – 1714
du 18 novembre 2021

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de la ZAC « La Chapelle de Guivry », située sur le territoire du Mesnil-Amelot, porté par la société CG 77 et sur l'étude d'impact associée de juin 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de demande d'autorisation environnementale, au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement. La ZAC « La Chapelle de Guivry » a été créée par délibération du conseil de la communauté de communes Plaine de France.

L'objectif du présent projet est l'aménagement de terrains agricoles situés à l'est de la commune du Mesnil-Amelot, sur une surface totale estimée à 72 ha, pour :

- la construction de bâtiments dédiés à des activités industrielles et logistiques ainsi que de bureaux et de services ;
- la construction d'une route permettant de contourner par l'est la ZAC, d'un giratoire et de voiries d'accès et de places de stationnement ;
- l'aménagement d'espaces verts.

Il entraîne l'imperméabilisation d'une surface totale évaluée à 56 ha.

Les projets de construction de trois entrepôts logistiques de la société Goodman France et d'un entrepôt logistique de la société Parcolog Gestion, prévus sur quatre lots de la ZAC, font l'objet chacun d'un avis de la MRAe émis à la même date que le présent avis.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour le projet d'aménagement concernent : la consommation agricole, l'eau, l'insertion paysagère, les déplacements et les pollutions associées, les risques sanitaires liés aux pollutions, l'énergie et le changement climatique, les effets cumulés avec d'autres projets.

L'étude d'impact aborde les différentes thématiques environnementales de manière claire et proportionnée et est de bonne qualité dans son ensemble, à l'exception de la thématique concernant l'insertion paysagère qui exige une analyse plus approfondie. La lecture de ce document permet d'appréhender le projet et les enjeux associés.

Les principales recommandations de la MRAe sont de :

- approfondir la justification du projet d'aménagement de la ZAC notamment au regard de la recherche, à une échelle territoriale adaptée, de solutions moins consommatrices d'espaces non artificialisés ;
- évaluer les impacts du projet sur la consommation d'eau et proposer des mesures pour éviter et réduire ces impacts ;
- réaliser une étude paysagère complète et précise du projet à une échelle pertinente et préciser les prescriptions en matière d'insertion et de qualité paysagères dans les cahiers des charges de cession de terrain ;
- préciser les mesures prises pour inciter à l'accès au site par les transports en commun et les modes actifs, particulièrement celles liées à la localisation, la capacité et l'accessibilité du stationnement des vélos, ainsi que leur articulation avec les actions portées par la collectivité ;
- mieux démontrer l'absence d'impact significatif de l'aménagement de la ZAC sur la qualité de l'air et préciser et renforcer les mesures retenues par le maître d'ouvrage pour éviter et réduire les impacts générés par les activités de la ZAC sur la qualité de l'air ;
- approfondir et préciser l'évaluation des impacts de la pollution sonore générée par les activités de la ZAC et définir les conditions de mise en œuvre et d'efficacité des mesures destinées à les éviter et les réduire en les inscrivant dans les cahiers des charges de cession de terrains ;
- réaliser un bilan carbone global du projet, incluant notamment le trafic induit et la perte des terres agricoles, et définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation en conséquence ;

- approfondir, préciser et élargir l'analyse des effets cumulés et définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation en conséquence.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	6
1. Présentation du site.....	6
1.1. Contexte et présentation du site.....	6
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	9
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	9
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	11
3.1. La consommation d'espaces agricoles.....	11
3.2. L'eau.....	12
3.3. L'insertion paysagère.....	13
3.4. Les déplacements.....	15
3.5. Les risques sanitaires liés à la pollution de l'air.....	18
3.6. Les risques sanitaires liés à la pollution sonore.....	20
3.7. L'énergie et le changement climatique.....	21
3.8. Les effets cumulés avec d'autres projets.....	22
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	23
ANNEXE.....	25
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	26

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le préfet de Seine-et-Marne pour rendre un avis, dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation environnementale, sur le projet d'aménagement de la ZAC « La Chapelle de Guivry » située au Mesnil-Amelot (77) et portée par la société CG 77, et sur son étude d'impact¹ datée de juin 2021.

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R.122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 22 septembre 2021. Conformément au [paragraphe II de l'article R.122-7 du code de l'environnement](#) l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R.122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 22 septembre 2021, dont la réponse a été réceptionnée par courrier en date du 14 octobre 2021.

La MRAe s'est réunie le 18 novembre 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la ZAC « La Chapelle de Guivry ».

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Noël Jouteur, coordonnateur, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets 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 l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1 Sauf mention explicite, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à la pagination de la version non numérique de l'étude d'impact.

Avis détaillé

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement² et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

1. Présentation du site

1.1. Contexte et présentation du site

La société CG 77 souhaite réaliser l'aménagement de la ZAC « La Chapelle de Guivry », créée le 30 mars 2006, sur des terrains agricoles situés à l'est du territoire de la commune du Mesnil-Amelot. Cette ZAC est localisée au nord du département de la Seine-et-Marne et à proximité immédiate de l'accès est de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle. Le projet, d'une emprise totale évaluée à 72 ha, comprend la création de dix lots (p.14) :

- les lots 1, 2, 3, 4 et 6, d'une surface totale de 535 167 m², ont vocation à accueillir des activités logistiques ;
- les lots 5, 7 et 8, d'une surface totale de 100 300 m², ont vocation à accueillir des activités de services, des PME, PMI, TPE et TPI³ ;
- le lot 9 est dédié à l'accueil des aménagements et équipements communs de la ZAC, d'une surface totale de 42 720 m² ;
- le lot 10 est identifié pour accueillir une route d'une surface totale de 45 280 m² permettant le contournement de la ZAC et la liaison entre la rue de Paris (D 401) et la N 1104.

Géographiquement, la ZAC est répartie en trois grandes unités (p. 26) :

- au nord, les activités logistiques nécessitant les surfaces les plus importantes, avec les trois entrepôts projetés par la société Goodman France et l'entrepôt projeté par la société Parcolog Gestion ;
- au centre, les activités de service avec la présence de restaurants, d'hôtels et de services d'accompagnement ;
- au sud, les activités industrielles et tertiaires caractérisées par la présence de PME, PMI, TPE et TPI.

2 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

3 PME : petite et moyenne entreprise / PMI : petite et moyenne industrie / TPE : très petite entreprise / TPI : très petite industrie.

L'étude d'impact indique que la surface totale de plancher programmée dans le périmètre de la ZAC s'élève à 340 000 m² répartis sur les différents lots accueillant les activités du site. L'objectif du projet est notamment la création de 50 emplois par hectare au niveau de la ZAC.

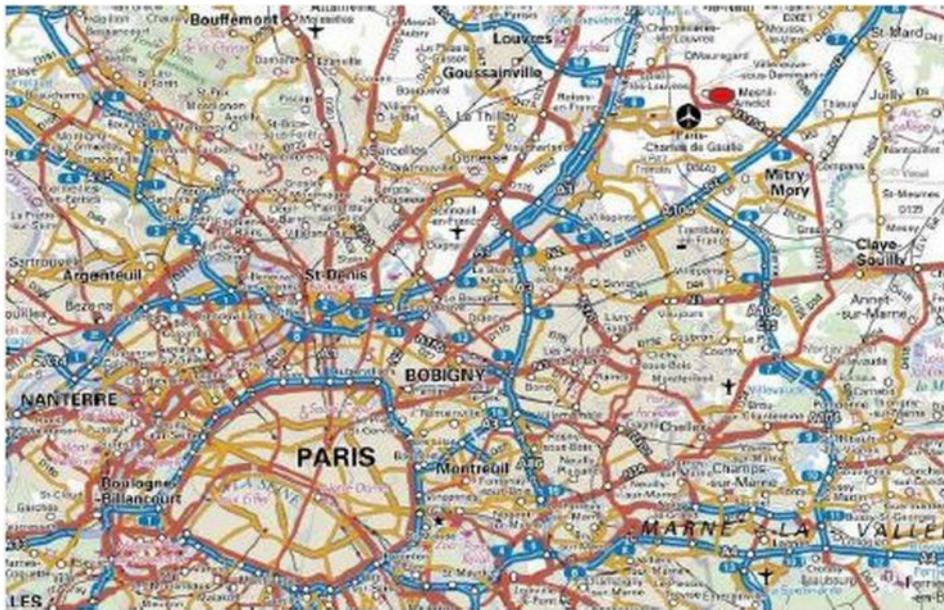


Figure 1 : localisation géographique de la ZAC « La Chapelle de Guivry » (source : p.11 de l'étude d'impact)



Figure 2 : plan de situation de la ZAC « La Chapelle de Guivry » (source : p.5 de l'étude d'impact)

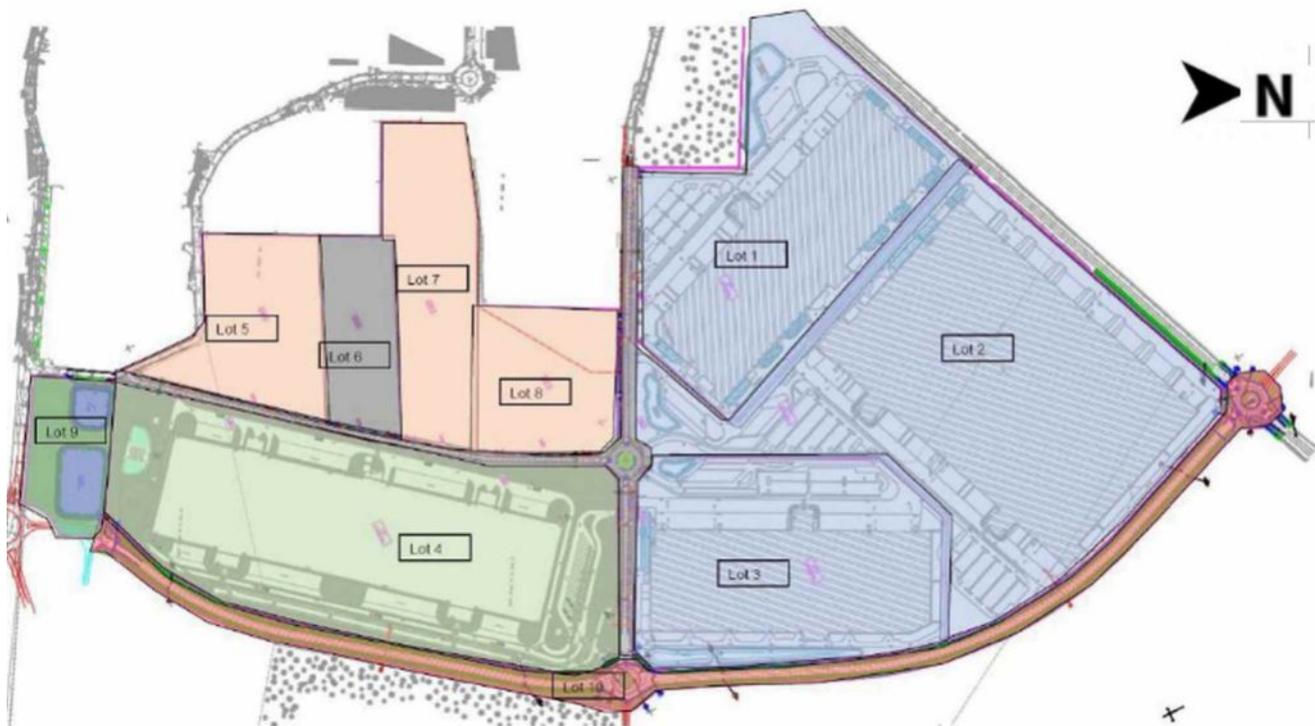


Figure 3 : plan masse des différents lots constituant la ZAC « La Chapelle de Guivry » (source : p.15 de l'étude d'impact)

Située en milieu périurbain, la ZAC bénéficie d'un important réseau de communication avec la présence proche de la rue de Paris (RD 401) et de la rue du château d'eau (RD 212) permettant une liaison rapide avec les axes routiers plus importants N 2, N 1104 et A 1. Elle bénéficie également d'un réseau de transports en commun avec la présence de plusieurs lignes de bus, de la ligne de RER D et de la ligne TGV au sein de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle. Enfin, à l'horizon 2030, la commune du Mesnil-Amelot disposera d'une nouvelle station de la ligne 17 du réseau du Grand Paris Express (p. 11).

L'étude d'impact indique que trois promoteurs ont d'ores et déjà contractualisé avec l'aménageur pour s'implanter dans la ZAC « La Chapelle de Guivry », dont la société Goodman France, qui prévoit l'implantation de trois entrepôts sur les lots 1 à 3 et la société Parcolog Gestion pour un entrepôt sur le lot 4. Ces deux derniers projets font l'objet, dans le cadre des procédures administratives dont ils relèvent, de deux avis de la MRAe à la même date que le présent avis.

L'autorisation environnementale est sollicitée au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement et tient lieu de demande d'autorisation au titre de la législation des installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L.214-3 du code de l'environnement pour la rubrique suivante : 2.1.5.0 pour le rejet des eaux pluviales sur le sol.

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

L'étude d'impact ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

Le projet va faire l'objet d'une enquête publique conformément aux articles L.123-1-A et R.123-1 du code de l'environnement.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent :

- la consommation d'espaces agricoles ;
- l'eau (eaux souterraines et eaux superficielles) ;
- l'insertion paysagère ;
- les déplacements ;
- les risques sanitaires liés aux pollutions : pollution de l'air et pollution sonore ;
- l'énergie et le changement climatique ;
- les effets cumulés avec d'autres projets.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les incidences potentielles du projet et les mesures visant à éviter, réduire et le cas échéant compenser les atteintes à l'environnement ou à la santé.

Les autres enjeux environnementaux abordés dans le dossier ne font pas l'objet de développement particulier dans le cadre du présent avis, celui-ci ne prétendant pas à l'exhaustivité.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'étude d'impact aborde les différentes thématiques environnementales et est de bonne qualité dans son ensemble, à l'exception de la thématique concernant l'insertion paysagère qui exige une analyse plus approfondie.

Le document est permet d'appréhender correctement les enjeux liés au site. Des études spécifiques ont été réalisées pour les principaux enjeux identifiés (notamment étude réalisée dans le cadre du dossier relatif à la loi sur l'eau, étude acoustique, étude sanitaire, étude de déplacements, étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables). Elles sont annexées au dossier de demande d'autorisation environnementale et permettent de disposer d'informations complémentaires. La MRAe relève néanmoins l'absence en annexes d'études concernant la faune et la flore et l'insertion paysagère.

Le résumé non technique, dont l'objectif principal est de présenter une synthèse du projet à tous les lecteurs, est complet et accessible.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact identifie les différents documents de planification existants et présente une analyse de l'articulation du projet avec les objectifs portés par ces documents (p. 271-276, avec des précisions sur le PLU p. 91 et suivantes) :

- concernant le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013, l'étude d'impact précise que les terrains occupés par le projet sont identifiés comme espace destiné à l'urbanisation et au développement d'activités économiques notamment en lien avec l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle ;
- concernant le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune du Mesnil-Amelot approuvé le 17 novembre 2015 et dernièrement modifié le 2 juillet 2021, le projet est situé en zone AUX destinée à accueillir des activités économiques, des entrepôts, des bureaux et des commerces, et fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) qui permet l'aménagement des terrains de la ZAC « La Chapelle de Gui-

vry » sous réserve d'une adaptation en cours prévoyant la suppression ou la relocalisation d'espaces « campus » et « pôle de vie » incompatibles avec le projet ;

- concernant le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine-Normandie (SDAGE) approuvé le 29 octobre 2009, l'étude d'impact présente les actions mises en place sur le site pour répondre à ses grandes orientations ;
- concernant le schéma régional de cohérence écologique adopté le 21 octobre 2013, l'étude d'impact indique que le projet ne se situe pas au sein d'un réservoir biologique et n'intercepte pas de corridor écologique.

L'étude d'impact présente également les grandes orientations des plans et schémas suivants (p.165 à p.167 et p.116 à 118 pour le PEB) :

- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) arrêté le 14 décembre 2012 ;
- le plan régional santé environnement 3 (PRSE 3) approuvé en octobre 2017 pour la période 2017-2021 ;
- le plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île-de-France arrêté le 31 janvier 2018 ;
- le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle approuvé le 3 avril 2007.

La MRAe relève l'absence d'analyse de l'articulation entre les caractéristiques du projet et les orientations portées par le plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF) approuvé le 19 juin 2014 et le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) approuvé le 21 novembre 2019. Elle note également l'insuffisance de l'analyse en ce qui concerne le SRCAE, le PNSE 3, le PPA.

(1) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en analysant l'articulation du projet avec les orientations portées par le PDUIF et le PRPGD, et en approfondissant l'analyse en ce qui concerne le SRCAE, le PNSE 3, et le PPA.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact présente :

- les éléments permettant de justifier l'aménagement du site (p. 20 et p. 21) ;
- quatre scénarios de conception de la ZAC avec les avantages et les inconvénients associés (p. 22- 25).

L'étude d'impact souligne que le projet porté par la société CG 77, outre sa conformité aux orientations du SDRIFet avec le PLU de la commune du Mesnil-Amelot, bénéficie d'une situation géographique privilégiée par la proximité d'axes routiers importants permettant une accessibilité rapide et aisée à l'ensemble de la région parisienne, qu'il est localisé dans une zone identifiée à potentiel économique en développement compte tenu de la proximité de la plateforme aéroportuaire et à l'entrée de la commune du Mesnil-Amelot permettant une recomposition du foncier disponible. Elle indique que le projet permet d'accueillir de nouveaux emplois et que le parti d'aménagement de la ZAC vise à la recherche d'une qualité urbanistique et architecturale, une mise en valeur paysagère et une valorisation de l'entrée de ville.

L'étude d'impact présente ensuite quatre scénarios d'aménagement de la ZAC « La Chapelle de Guivry », étudiés en 2009, et en établit une liste des avantages et des inconvénients respectifs, associée à une cartographie permettant d'en visualiser les principes. Le choix d'un scénario 4 correspondant au projet et établi à partir du scénario 3 est ainsi justifié par :

- une bonne hiérarchisation des secteurs de la ZAC ;
- un rétablissement des circulations agricoles pouvant emprunter les voiries présentes au sein de la ZAC ;
- une mise en valeur de la chapelle de Guivry visible à partir de la partie centrale de la ZAC où se situent les activités dédiées aux services (restaurant, hôtel, etc.) ;

- le développement d'une trame verte par l'aménagement paysager des différents lots permettant d'établir une liaison avec les pépinières présentes dans le périmètre d'étude du projet et d'assurer la gestion des eaux pluviales.

La MRAe relève que ces scénarios alternatifs correspondent à des variantes d'aménagement davantage qu'à des solutions de substitution raisonnables, qui aurait dû inclure des éléments de comparaison liés au choix du site et du périmètre d'implantation de la ZAC, notamment au regard du potentiel de développement d'activités au sein de zones d'activité existantes. La recherche d'implantations permettant de consommer moins d'espaces non bâtis, par exemple sur des friches industrielles ou des terrains à réhabiliter, n'est pas non plus évoquée.

(2) La MRAe recommande d'approfondir la justification du projet d'aménagement de la ZAC notamment au regard de la recherche, à une échelle territoriale adaptée, de solutions moins consommatrices d'espaces non bâtis permettant de réduire le périmètre du projet en privilégiant l'implantation d'activités au sein de zones d'activités existantes ou de friches industrielles.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. La consommation d'espaces agricoles

Le projet d'aménagement de la ZAC « La Chapelle de Guivry » entraîne la consommation de 72 hectares de surfaces agricoles. Les impacts directement liés à la consommation d'espaces non artificialisés⁴ ne sont pas précisément identifiés. Des « mesures de réduction » sont mentionnées dans l'étude d'impact, concernant notamment le maintien de cheminements agricoles et la création de plantations le long des voies de communication et celle de bandes boisées au niveau de parcelles agricoles. Ces mesures restent toutefois imprécises concernant leurs caractéristiques (surfaces, longueurs, localisations géographiques, essences des plantations...) et leur portée réelle.

La MRAe relève ainsi que l'étude d'impact ne présente pas, en dépit de l'objectif national d'un arrêt à terme de toute artificialisation nette des sols⁵, de mesures visant à éviter, réduire ou à défaut compenser l'artificialisation prévue d'une surface s'élevant à plus de 54 ha.

Cette consommation d'espaces agricoles aura des impacts importants sur les fonctionnalités agricoles et, plus généralement, dans sa contribution à la diminution de l'activité agricole dans la commune, tendance rapportée dans l'état initial de l'étude d'impact. Le projet est soumis à la réalisation d'une étude préalable de compensation agricole collective⁶ que l'étude d'impact ne mentionne pas.

(3) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation des impacts de la ZAC sur les activités agricoles et les fonctionnalités associées, et par la définition de mesures d'évitement, de réduction voire de compensation efficaces et ambitieuses pour limiter les impacts induits par cette consommation d'espaces.

4 Les enjeux environnementaux liés à la consommation d'espaces non artificialisés (espaces naturels, agricoles ou forestiers) sont notamment une imperméabilisation irréversible des sols, une perte de biodiversité, une banalisation des paysages, une augmentation des déplacements et des pollutions associées...

5 Article 191 de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

6 Cette étude doit être produite pour ce projet car il relève de l'évaluation environnementale systématique et consomme plus d'un hectare de terres agricoles en application des articles D.112-1-18 et suivants du code rural et de la pêche maritime.

3.2. L'eau

Concernant les eaux superficielles, l'étude d'impact indique qu'aucun cours d'eau et aucune masse d'eau ne sont recensés dans le périmètre d'étude du site. La majorité du territoire de la commune du Mesnil-Amelot se situe sur le bassin versant de la rivière La Beuvronne, affluent de la Marne (p.48 à p.50).

Une partie des eaux pluviales de la commune du Mesnil-Amelot est rejetée dans le réseau dédié pour être dirigée vers les deux rivières à proximité du site, La Reneuse et La Biberonne. Une partie des eaux de ruissellement issues du futur barreau routier contournant le site sera rejetée dans un fossé existant de l'axe routier D 401 et dirigée vers La Biberonne. L'étude d'impact qualifie les états écologique et chimique des différents cours d'eau présents à proximité du site : La Reneuse (mauvais état écologique et bon état chimique), La Beuvronne et La Biberonne (état écologique moyen et bon état chimique).

L'étude d'impact identifie les impacts potentiels sur les eaux superficielles et les eaux souterraines d'une pollution des effluents provenant des différentes surfaces imperméabilisées du site (voiries, places de stationnement, quais...), en distinguant trois types de pollution (p.196) :

- une pollution chronique générée par la circulation des véhicules sur les surfaces imperméabilisées ;
- une pollution accidentelle par le déversement de produits chimiques ;
- une pollution saisonnière, estimée plus anecdotique, liée principalement à l'utilisation de produits de déverglaçage de la voirie en hiver.

Elle précise que les éléments polluants les plus communs pouvant être rejetés dans les eaux superficielles sont les matières en suspension, les hydrocarbures, les matières organiques et les phosphates. Elle évoque succinctement la possibilité de mise en place de noues d'infiltration pour réduire le rejet des eaux pluviales dans les réseaux existants, et présente un tableau (p. 200) résumant les impacts potentiels du projet sur le débit et la qualité des eaux superficielles ainsi que les mesures de réduction proposées et le suivi de ces mesures :

- concernant le débit, l'impact identifié est le rejet des eaux pluviales dans le réseau dédié. Les mesures de réduction proposées concernent la rétention de ces eaux pour réaliser un rejet dans le réseau avec un débit régulé (1 l/s/ha) et une infiltration des pluies courantes pour recharger les nappes souterraines. ;
- concernant la qualité des eaux, les impacts identifiés sont des pollutions chroniques ou accidentelles. Les mesures de réduction prévues sont la mise en place de barrages de rétention étanches et de séparateur à hydrocarbures pour les voiries et, en cas de pollution accidentelle impliquant le déversement de produits chimiques, la mise en place de barrage et de moyens de pompage, ainsi que l'épandage de produits absorbants et le décapage des matériaux contaminés (p. 197). ;
- les mesures de suivi proposées sont la surveillance et l'entretien régulier des ouvrages et des réseaux.

L'étude d'impact indique le volume d'eau pluviale généré par une pluie centennale (38 597 m³) et précise que 98 % de ce volume sera retenu par les bassins et les dépressions qui seront présents sur le site. Elle ne fournit en revanche aucune information sur ces bassins et dépressions.

Le document intitulé « Volet D : pièces justificatives relatives à l'autorisation au titre de la loi sur l'eau » mentionne notamment :

- la ZAC est raccordée au réseau d'assainissement et à la station de traitement des eaux usées de la commune du Mesnil-Amelot (p. 24) ;
- les eaux pluviales générées au niveau des terrains de la ZAC sont collectées au sein d'un bassin étanche présent sur le lot 9 pour établir un rejet avec un débit régulé (1 l/s/ha) dans le réseau dédié ;
- les eaux pluviales issues des toitures font l'objet à la fois d'une infiltration à la parcelle et d'un rejet avec un débit régulé dans le réseau dédié ;
- les eaux pluviales issues des voiries sont stockées dans des bassins étanches avant un traitement spécifique et un rejet avec un débit régulé dans le réseau dédié.

Ce même document précise :

- les données relatives à la gestion des eaux pluviales à l'échelle de chaque lot et les calculs associés (surface imperméabilisée, coefficient de ruissellement, débit de fuite, caractéristiques des bassins étanches et des bassins d'infiltration...) (p. 22-35),
- l'analyse des impacts générés en phase travaux et en phase d'exploitation et les mesures envisagées (p. 37-47) ;
- l'analyse de la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE et les objectifs du plan de gestion du risque inondation Seine-Normandie (p. 49 et 50) ;
- la gestion du système de collecte et de traitement des eaux de ruissellement ainsi que les moyens d'intervention en cas de pollution accidentelle (p. 53).

L'étude d'impact indique que le traitement des eaux pluviales est réalisée par décantation permettant de diminuer les quantités de matières en suspension et les quantités de matières organiques. Un tableau précise, par lot, les différents paramètres résultant de ces opérations de décantation : la surface de décantation, les débits d'entrée et de sortie, les taux d'abattement et les concentrations des matières en suspension et matières organiques (p. 199).

La MRAe relève que l'étude d'impact :

- n'évalue pas les impacts du projet sur la consommation d'eau et les mesures envisagées pour les éviter et les réduire ;
- ne mentionne pas les impacts du projet, du fait de l'imperméabilisation des terrains, sur les écoulements des eaux superficielles. Pour la bonne compréhension du dossier, il aurait été souhaitable que l'étude d'impact présente une synthèse au niveau de chaque lot constituant le site des principaux éléments concernant les impacts générés par le projet sur les écoulements des eaux superficielles et les mesures envisagées pour éviter et réduire ces impacts (localisation et caractéristiques des bassins étanches et des bassins d'infiltration).

(4) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact :

- une évaluation des impacts du projet sur la consommation d'eau et la définition de mesures pour éviter et réduire ces impacts ;
- la présentation d'une synthèse pour chaque lot des principaux éléments concernant les impacts générés par le projet sur les écoulements des eaux superficielles et des mesures visant à éviter et réduire ces impacts.

3.3. L'insertion paysagère

L'étude d'impact indique que le projet est situé dans le périmètre de l'entité paysagère « Pays de France ». La topographie du terrain est relativement homogène, animée par de légères inflexions des vallées abritant les deux cours d'eau La Biberonne et La Beuvronne. Les grandes cultures recouvrent de larges surfaces du plateau créant un vaste dégagement dans lequel tous les éléments en élévation s'imposent.

Au niveau du périmètre d'étude du projet, le relief peu escarpé offre des vues lointaines sur les paysages de plaines agricoles, sur les principaux points forts de la commune du Mesnil-Amelot (clocher de l'église, tour balise), le marronnier situé au croisement des rues de Paris et du château d'eau et, à une distance plus lointaine, l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle. Ces éléments sont les principaux points d'ancrage visuel dans le paysage. Ainsi, l'étude d'impact souligne la distinction entre trois entités paysagères bien définies : les espaces urbanisés représentés par le bourg et les zones d'activités, les plaines agricoles et l'aéroport (p. 78).

L'étude d'impact mentionne l'existence de plusieurs pépinières situées au niveau des limites du bourg, au nord et à l'est de la commune du Mesnil-Amelot, dont deux se situent en limite de la ZAC. Ces pépinières permettraient, selon le maître d'ouvrage, de marquer une transition paysagère entre les zones d'activités, les différentes voies de circulation et le site du projet, qui serait caché par cet écran végétal.



Figure 4 : vue générale du site actuel de la ZAC (source : Google earth)

- L'étude d'impact indique que deux entrées de ville sont concernées par le périmètre d'étude du projet :
- une entrée située au nord-est par la rue de Paris marquée par la présence de plusieurs masses végétales. La ZAC est localisée au sud de cet axe routier et deviendra un nouveau repère d'entrée de la ville ;
- une entrée située au sud-est par la rue du château d'eau et constituant le principal accès à la commune depuis l'agglomération parisienne. L'entrée de la commune se situe au croisement de cette voie et de la rue de Claye. La limite sud du projet est localisée au-delà de ce carrefour.

Concernant les monuments historiques présents dans le périmètre d'étude du projet, l'étude d'impact mentionne (p. 80) :

- l'église du Mesnil-Amelot datant du XVI^e siècle et située dans le centre du bourg. Elle est classée à l'inventaire des monuments historiques mais son périmètre de protection n'intercepte pas le périmètre de la ZAC ;
- la chapelle de Guivry, située au niveau de la rue de Guivry, à l'extérieur du bourg. Elle est identifiée en tant qu'élément architectural remarquable par le PLU de la commune du Mesnil-Amelot ;
- les fermes de la commune du Mesnil-Amelot, qui présentent un intérêt architectural et qui sont implantées en continuité du bâti.

L'étude d'impact identifie les impacts permanents du projet sur le paysage et le patrimoine culturel. Elle indique que la réalisation du projet entraînera la création de nouvelles perspectives. Ainsi, la ZAC crée une nouvelle limite du front bâti. L'étude d'impact précise que le projet offrira des vues, à partir de la zone située au centre de la ZAC et accueillant les activités de service, sur les deux monuments de la commune : l'église et la chapelle.

Au titre des mesures de réduction proposées, l'étude d'impact indique (p. 202) que le projet respecte les repères paysagers marquants tels que les pépinières, et que :

- le nouveau front bâti sera bien traité et en partie caché par ces structures végétales ;

- le projet prévoit la création de plantations au niveau des voiries internes du site et de quelques bandes boisées sur les parcelles autour des bassins et des espaces verts ;
- des efforts seront exigés pour une insertion paysagère optimale de chaque projet dans l'environnement par la mise en place de mesures spécifiques : écran végétal, alignement d'arbres, plantations, perspectives et ouvertures soignées, traitement architectural de qualité et signalétique cohérente et soignée ;
- la collectivité en tant que gestionnaire de la ZAC veillera au respect des règles afin de maintenir la qualité paysagère et environnementale de la zone.

La MRAe relève que l'étude d'impact ne présente aucun élément photographique ou autre visuel du site du projet, et qu'elle ne présente pas d'étude paysagère. Elle se borne à constater, au titre de l'évolution probable de l'environnement sans le projet (p. 170), qu'« aucun élément n'a été identifié permettant d'envisager une évolution ou une modification significative du paysage de la zone. Le paysage est marqué par les bâtiments de la zone d'activités des Vingts Arpents et surtout par la plateforme aéroportuaire. Le territoire est déjà fortement urbanisé même en l'absence du projet ».

Or, l'implantation de la ZAC, occupant une surface de 72 ha, est un élément impactant significativement le paysage et il est attendu de l'étude d'impact une analyse précise de ses impacts et un rendu exact du projet d'aménagement envisagé, de ses limites et des espaces de transition entre les différents fronts en présence : front d'activités, front d'infrastructures routières, front aéroportuaire et front de la plaine agricole.

La MRAe rappelle enfin que l'insertion paysagère repose notamment sur les volumes, les dimensions, les matériaux et l'orientation des édifices, sur le découpage et le nivellement du terrain ainsi que la composition des éléments végétaux, en lien avec les caractéristiques du site.

Par ailleurs, si elle prévoit des « efforts » et des mesures spécifiques en matière d'insertion paysagère de chaque projet dans le périmètre de la ZAC, elle ne détaille pas comment ces attentes se traduiront dans le cahier des charges de cession de terrain des différents lots constituant la ZAC. Ces documents ont bien été transmis par le maître d'ouvrage, sous la forme de projets, mais il y est simplement indiqué que « l'acquéreur s'engage à respecter les dispositions complémentaires d'architecture, d'urbanisme et de paysage telles qu'elles sont établies », sans présenter aucun document graphique ni aucune prescription opérationnelle permettant de garantir la mise en œuvre et l'efficacité des engagements évoqués.

(5) La MRAe recommande de :

- présenter des documents graphiques permettant de rendre compte des enjeux paysagers actuels et étudier de manière complète, précise et illustrée les impacts paysagers prévisibles du projet à différentes échelles, ainsi que les mesures envisagées pour les éviter ou les réduire, au regard du parti d'aménagement paysager d'ensemble de la ZAC ;
- préciser les prescriptions en matière d'insertion et de qualité paysagères dans les cahiers des charges de cession de terrain des différents lots de la ZAC.

3.4. Les déplacements

L'étude d'impact mentionne que le site est desservi par plusieurs axes de communication :

- des axes routiers à proximité immédiate du site : les rues de Claye et de Guivry qui assurent les flux communaux, les deux routes départementales : la rue de Paris (RD 401) et la rue du château d'eau (RD 212), ainsi que les routes nationales N 2 et la Francilienne (N 1104) permettant de rejoindre l'autoroute A 1 (p. 108) ;

- des transports en commun à proximité du site : un réseau de six lignes de bus (lignes 701, 702, 751, 755 et deux lignes Filéo) qui permet une connexion avec la station du RER B localisée au sein de l'aéroport (p. 110) ;
- des aménagements d'axes de circulation dédiés aux mobilités douces (vélos), sur une longueur de 1,5 km, au niveau de la rue du château d'eau et du centre de la commune. Au sein du secteur accueillant le projet, il n'existe pas d'axes de circulation dédiés aux mobilités douces ou de continuités piétonnes aménagées (p. 114).

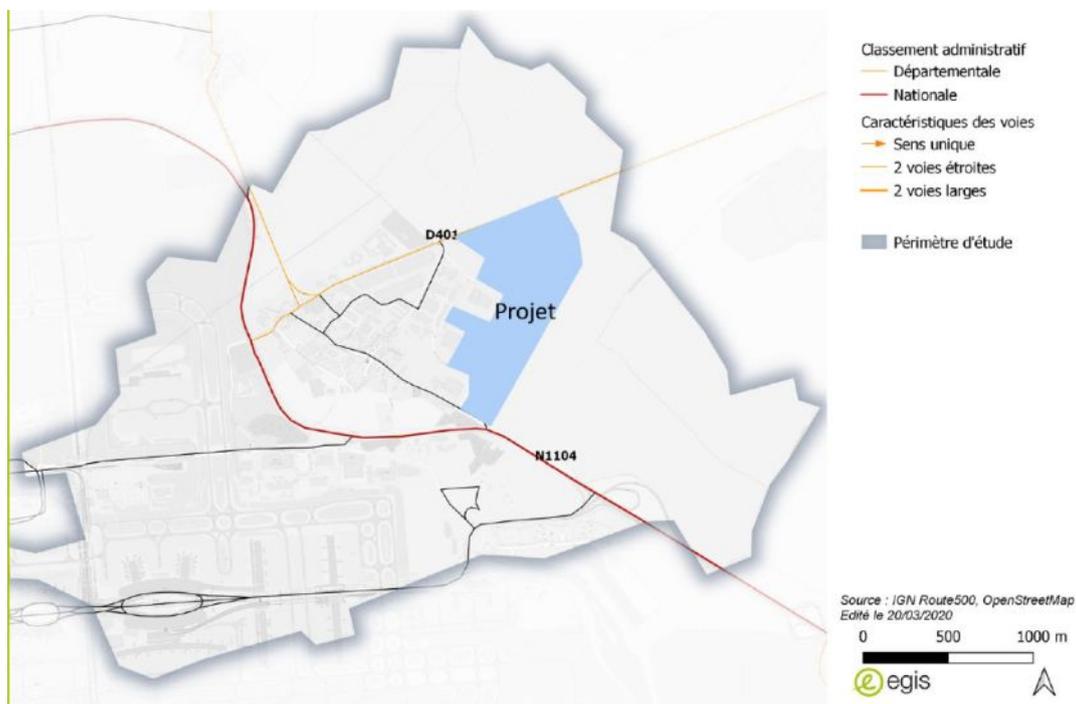


Figure 5 : situation du projet dans le réseau des axes routiers structurants de la commune (source : p.101 de l'étude d'impact)

L'étude d'impact présente également les projets de nouveaux axes de communication à proximité du site :

- le projet de construction d'un axe routier permettant le contournement est de l'aéroport dont la finalisation est programmée pour 2024. Ce barreau routier, A 104, permet le bouclage de la Francilienne et l'échangeur programmé sur le territoire du Mesnil-Amelot est constitué de deux giratoires et permet des échanges avec le réseau communal et le réseau départemental (p. 108) ;
- le projet de construction d'un tronçon de la ligne 17 du réseau du Grand Paris Express qui permet de relier la gare « Le Bourget RER » à la gare « Le Mesnil-Amelot », à l'horizon 2030 (p. 111-113) ;
- le projet d'aménagement d'axes de circulation dédiés aux mobilités douces lors de la construction de la gare associée à la ligne 17 du Grand Paris Express, qui permettra de réaliser une liaison entre cette gare et le site accueillant la ZAC (p. 114).

Pour réaliser un état initial des déplacements au niveau du périmètre d'étude, des comptages ont été réalisés (p. 117). La MRAe note que les résultats présentés à la page 118 de l'étude d'impact s'appuient sur des comptages réalisés en 2016, ce qui est relativement ancien. Elle relève également que l'étude d'impact fait état d'un trafic journalier sur la rue de Paris (RD 401) de 5 300 unité véhicule particulier (UVP⁷), alors que la cartographie

7 UVP : l'unité de véhicule particulier est une unité utilisée afin de prendre en compte les différents types de véhicules circulant sur un axe routier. Ainsi, un véhicule particulier est équivalent à unité de véhicule particulier, un poids-lourd est équivalent à deux unités de véhicule particulier et un cycle est équivalent à 0,3 unité de véhicule particulier.

présentée indique que sur cette rue, le trafic moyen journalier annuel s'élevait à 7 200 UVP en juin 2016 et à 5 750 UVP en novembre 2018.

Concernant les impacts générés par les activités du projet, l'étude d'impact indique qu'une étude de mobilité a été réalisée par la société Égis en 2020. Un document intitulé « Étude de circulation – ZAC de la Chapelle de Guivry » en date du 2 juin 2020 est présente en annexe du dossier de demande d'autorisation environnementale (p. 208). L'étude d'impact présente les hypothèses retenues pour la réalisation de cette étude comprenant notamment une modélisation des différents déplacements à l'horizon 2024 et une modélisation des différents déplacements à l'horizon 2034.

L'étude d'impact détaille, par lot et à l'horizon 2024, les déplacements routiers générés par les activités accueillies par la ZAC. Au total, il est estimé (p. 210) :

- 1 400 UVP émis et attirés par la ZAC en heure de pointe du matin et 1 530 UVP émis et attirés par la ZAC en heure de pointe du soir ;
- un trafic moyen journalier estimé à 7 000 UVP au niveau de la ZAC.

L'étude d'impact conclut, à l'horizon 2024, sur une augmentation modérée des déplacements au niveau des axes routiers à proximité immédiate du projet, et des déplacements générés par le projet limités à moins de 10 % du trafic, en heure de pointe, sur le réseau viaire de liaison et le réseau autoroutier par rapport au scénario « fil de l'eau ». Les impacts du projet sont ainsi estimés faibles.

A l'horizon 2034, l'étude d'impact met en avant une diminution prévisible des déplacements par rapport à l'horizon 2024, du fait de la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express (trafic moyen journalier de 6 000 UVP au total, au lieu de 7 000 en 2024). Elle évoque en revanche une augmentation modérée des déplacements liés aux activités générées par la ZAC sur le réseau viaire local, dont les impacts sur ce dernier devrait être néanmoins limitée du fait de l'accès direct à la ZAC par le futur barreau routier de contournement.

Les principales mesures pour éviter et réduire les impacts de cette augmentation de trafic reposent, d'après l'étude d'impact (p.217) :

- sur la construction du barreau routier permettant de contourner par l'est la ZAC ;
- sur l'interdiction de la circulation de poids-lourds entre la ZAC et le centre de loisirs situé à l'ouest ;
- sur la construction du giratoire en entrée sud de la commune qui permet un maillage plus important entre les axes routiers et une meilleure répartition des déplacements.

La MRAe relève que, bien que l'étude d'impact indique que le projet va améliorer la desserte de la commune du Mesnil-Amelot, ce projet va entraîner la génération de déplacements routiers supplémentaires importants qui participeront à la congestion des différents axes routiers présents dans le périmètre d'étude de la ZAC, notamment en heures de pointe. La création d'une nouvelle route permettant l'accès direct à la ZAC est une mesure susceptible de contribuer à une certaine décongestion du trafic environnant, mais ne peut être assimilée à une mesure de réduction des pollutions et nuisances générées par le surcroît de trafic.

Par ailleurs, l'étude d'impact ne précise pas la stratégie de report modal envisagée et la répartition attendue entre les différents mode de déplacement utilisés par les salariés, notamment dans la perspective d'un plan de mobilité inter-entreprises imposé aux acquéreurs de lots, afin de privilégier les modes alternatifs à la voiture.

(6) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en précisant la stratégie de report modal envisagée et la répartition attendue entre les différents mode de déplacement utilisés par les salariés afin de privilégier les modes alternatifs à la voiture, ainsi que leur articulation avec les actions portées par la collectivité.

3.5. Les risques sanitaires liés à la pollution de l'air

L'étude d'impact établit un état initial dans la bande d'étude caractérisée par une largeur de 400 m et centrée sur l'axe du projet. Cet état initial est notamment composé (p. 140) d'un inventaire des sources de pollution sur la base de recensements des principaux émetteurs industriels et d'un inventaire des établissements pouvant accueillir des populations vulnérables (établissements de soins et établissements scolaires).



Figure 6 : bande d'étude des différents polluants (source : p.137 de l'étude d'impact)

L'état initial conclut que la pollution de l'air au droit du site peut être considérée comme faible, au regard des niveaux de concentration mesurés par les trois stations de mesures les plus proches du site au cours de l'année 2019, pour les principaux polluants (p. 163 et 167).

L'étude d'impact présente dans la bande d'étude définie les valeurs de concentration moyennes et les valeurs de concentration maximales pour chaque polluant retenu, et elle établit une analyse de ces résultats (p. 223-225). Ainsi, il est relevé, en ce qui concerne l'évolution des valeurs des concentrations moyennes :

- entre un état fil de l'eau et un état projeté à l'horizon 2024, une augmentation des concentrations de tous les polluants considérés, notamment des particules fines dont l'augmentation des concentrations est supérieure à 60 % ; il est souligné que les émissions de polluants des activités de l'aéroport représentent 46 % des émissions totales présentes dans la bande d'étude ;
- entre un état fil de l'eau et un état projeté à l'horizon 2034, une augmentation des concentrations de tous les polluants considérés, comprise entre 11 % et 47 %, notamment pour les particules fines et les composés organiques volatils dont les augmentations respectives de concentration sont de 47 % et 32 % ; les augmentations des concentrations du dioxyde de soufre et des deux métaux (arsenic et nickel) sont de l'ordre de 20 % ;

Globalement, l'étude d'impact conclut que (p.233) :

- la réalisation de la ZAC aura pour effet d'augmenter le kilométrage parcouru dans la bande d'étude de 25 % à l'horizon 2024 et de 13 % à l'horizon 2034 ;
- globalement, les émissions de polluants générés par le trafic routier augmenteront en moyenne de 39 % à l'horizon 2024 et de 24 % à l'horizon 2034 par rapport à un état fil de l'eau ;
- pour autant, la réalisation du projet ne générera pas de dépassements des normes de qualité de l'air en vigueur.

Enfin, l'étude d'impact présente une évaluation des impacts du projet sur l'exposition des populations aux émissions polluantes, en s'appuyant sur l'indice pollution population (IPP)⁸. L'étude d'impact conclut que (p. 235 et 236) :

- la proportion d'habitants impactés par de fortes concentrations en dioxyde d'azote diminue fortement entre la situation considérée par l'état de référence daté de 2018 et les situations considérées par les états fil de l'eau et projetés aux horizons 2024 et 2034, malgré une augmentation de la valeur de la concentration en dioxyde d'azote en cours de période ; l'étude d'impact précise à cet égard que le trafic routier est déplacé en dehors des zones d'habitations ;
- la proportion d'habitants impactés par des concentrations en dioxyde d'azote inférieures à 30 µg/m³⁹ est sensiblement identique entre les situations considérées par les états fil de l'eau et projetés, aux horizons 2024 et 2034 ;
- la réalisation du nouvel axe routier au niveau de la ZAC « La Chapelle de Guivry » ne conduit pas à une augmentation significative de la proportion d'habitants présents dans la bande d'étude exposés à de fortes concentrations de dioxyde d'azote.

L'étude d'impact expose qu'en cas de mauvaises conditions météorologiques et de dépassements de valeurs de concentrations limites de certains polluants, des zones de protection de l'air seraient alors activées par décision du préfet. Cela pourrait conduire à une limitation de la vitesse sur les principales infrastructures routières permettant de diminuer les émissions des différents polluants (p. 243). La MRAe souligne que cette mesure ne dépend pas du maître d'ouvrage, qu'elle est ponctuelle et déclenchée en cas de pic de pollution. Elle ne peut donc être considérée comme une mesure de réduction des incidences de la ZAC.

Par ailleurs, il n'est pas évoqué le risque de pollutions lié aux incendies susceptibles de survenir dans les bâtiments implantés dans le périmètre de la ZAC et leurs effets potentiels sur la santé des populations environnantes, ainsi que les mesures d'évitement et de réduction qu'il conviendrait de prévoir à cet égard à l'échelle de la ZAC.

L'étude d'impact présente d'autres mesures d'évitement ou de réduction dont la mise en œuvre par le maître d'ouvrage n'est ni garantie, ni précisée, et dont l'efficacité n'est pas démontrée :

- protections physiques matérialisés par des remblais, des talus, des écrans ou des merlons qui permettraient de confiner les polluants émis au niveau des axes routiers ;
- végétation (plantation dense de conifères en bordure de voies de communication...) pouvant contribuer à limiter et à capter les différents types de polluants émis ;
- protections physiques (murs) dont les matériaux pourraient être mélangés à des catalyseurs (dioxyde de titane) permettant une transformation chimique des oxydes d'azote en nitrates alors déposés à la surface du mur et nettoyés par les eaux pluviales.

L'étude d'impact mentionne qu'aucune mesure de réduction des impacts liés aux émissions de polluants dans le cadre des études « air et santé » des infrastructures routières n'est imposée par la réglementation (p. 244).

8 L'indice pollution population (IPP) est un indicateur simplifié qui permet une comparaison des impacts du trafic sur la population présente dans une bande d'étude en tenant compte de différents horizons d'étude et de différentes variations de tracés d'un axe routier. L'IPP consiste donc à croiser les données disponibles sur la population présente dans la bande d'étude avec les données modélisées sur la qualité de l'air au niveau de cette bande d'étude.

9 Le bruit de fond retenu pour le dioxyde d'azote est évalué à 27 µg/m³.

Pour la MRAe, la conclusion de l'étude d'impact selon laquelle la réalisation de l'aménagement de la ZAC n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air et l'exposition des populations aux polluants reste à démontrer, compte tenu de l'importance prévisible de l'augmentation du trafic routier et des émissions de polluants liée au projet.

(7) La MRAe recommande de mieux démontrer l'absence d'impact significatif de l'aménagement de la ZAC sur la qualité de l'air, y compris en cas d'incendie qui se déclarerait dans son périmètre, et de préciser et renforcer les mesures pour éviter et réduire les impacts générés par les activités de la ZAC sur la qualité de l'air.

3.6. Les risques sanitaires liés à la pollution sonore

L'étude d'impact dresse un état initial de la pollution sonore dans le périmètre d'étude du projet. Ainsi, le site du projet est à proximité de sources de pollution sonore identifiées (p. 121-125) :

- les principaux axes routiers : A 104, N 2, rue du château d'eau et rue de Paris. Ces infrastructures de transport terrestre relèvent notamment de deux plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)¹⁰ ;
- l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle dont le plan d'exposition au bruit (PEB) a été approuvé par arrêté interpréfectoral du 3 avril 2007. Les terrains occupés par le projet sont localisés en zones B et C de ce plan d'exposition au bruit¹¹.

L'étude d'impact indique que deux campagnes de mesures des niveaux de bruit dans l'environnement ont été conduites dans le périmètre d'étude du projet (p. 126), en 2016 puis en 2019. Ces campagnes de mesures mettent en évidence selon les points de mesure une ambiance sonore qualifiée de modérée au sens de la réglementation (niveaux inférieurs à 65 dB(A) le jour et à 60 dB(A) la nuit) à non modérée (jusqu'à 72,5 dB(A)) notamment au niveau de la rue de Paris et de la rue de Guivry, au nord du périmètre de la ZAC.

L'étude d'impact présente ensuite une modélisation des niveaux de bruit à l'état initial, au niveau des terrains qui seront occupés par la ZAC, selon différentes hypothèses relatives notamment aux conditions météorologiques et au trafic routier (p. 131 et 132). Cette simulation ne prend pas en compte les passages d'avions au-dessus du site d'étude, ce qui, d'après l'étude d'impact, explique des niveaux sonores calculés légèrement inférieurs aux niveaux mesurés.

Les résultats de cette modélisation sont présentés sous la forme de deux cartographies mentionnant les niveaux de bruit à une hauteur de quatre mètres pour les deux périodes diurne et nocturne (p. 133). La conclusion qu'en ressort l'étude d'impact est que le site d'étude correspond principalement à une zone d'ambiance sonore modérée dont les niveaux de bruit respectent les valeurs réglementaires.

En ce qui concerne les impacts de la pollution sonore générée par les activités de la ZAC, l'étude d'impact indique (p. 219) que le projet se situe dans un « secteur bruyant compte tenu de la proximité d'infrastructures routières à fort trafic et de la proximité avec l'aéroport Roissy Charles de Gaulle », et que « l'augmentation de la gêne sonore [sera] essentiellement due à l'accroissement prévue de la circulation automobile dans le secteur et notamment des poids-lourds ». Elle fait état des conclusions d'une étude acoustique réalisée en 2009, selon lesquelles :

10 Ces deux plans de prévention du bruit dans l'environnement ont été approuvés par arrêtés préfectoraux en date du 1^{er} février 2013 et du 26 avril 2013.

11 La zone B comme la zone A, est considérée comme une zone de bruit fort, et la zone C comme une zone de bruit modéré, ce zonage générant des restrictions sur le plan de la nature et des caractéristiques de l'urbanisation qui peut y être autorisée.

- les niveaux de bruit engendrés par les circulations routières sont estimés faibles et seuls les bâtiments proches de la rue de Paris devront faire l'objet de précautions spécifiques ;
- les passages d'avions étant très bruyants, l'isolation acoustique des bâtiments sera réalisée conformément à la réglementation en vigueur ;
- des études acoustiques complémentaires seront réalisées par chaque acquéreur de lot afin d'assurer le respect de la réglementation.

La MRAe relève que l'étude d'impact présente les conclusions génériques d'une étude acoustique réalisée en 2009 dont les hypothèses ne sont pas présentées et sans faire le lien avec les données présentées dans l'état initial sur la base des mesures effectuées en 2016 et 2019. Il conviendrait de mettre à jour cette étude acoustique, plutôt ancienne, en tenant compte des niveaux de bruit générés par les activités envisagées sur le site et le trafic induit, sur la base des informations d'ores et déjà disponibles.

Différentes mesures visant à éviter ou réduire les impacts de la pollution sonore sont présentées (p. 220-222) :

- implantation des activités les moins sensibles au bruit au nord-ouest (secteur le plus exposé) et des activités les plus sensibles au sud-est ;
- implantation des bâtiments en retrait des axes routiers et mise en place d'écrans végétaux ;
- protection « à la source », par la mise en place d'écran ou de merlon ;
- renforcement de l'isolation acoustique des façades des bâtiments.

L'étude d'impact indique que « *la mise en œuvre d'une protection à la source sera préférée dès lors qu'elle s'avère techniquement et économiquement réalisable* », et que dans le cas contraire, il sera prévu la stricte mise en œuvre de la réglementation en matière d'isolation phonique des façades. Elle y inclut celles des bâtiments d'habitation sans préciser leur localisation ni leur situation d'exposition potentielle au bruit généré ou amplifié par les activités de la ZAC. Par ailleurs, elle n'indique pas si ces mesures seront imposées et détaillées dans le cadre des cahiers des charges opposables aux acquéreurs de lots.

(8) La MRAe recommande de :

- **approfondir et préciser l'évaluation des impacts de la pollution sonore générée par les activités de la ZAC en présentant et justifiant notamment les hypothèses retenues et en intégrant l'ensemble des données disponibles dans une analyse cohérente et explicite ;**
- **définir les conditions de mise en œuvre et d'efficacité des mesures d'évitement et de réduction proposées, en précisant la localisation des situations d'exposition au bruit à traiter hors ZAC et à l'intérieur de celle-ci et en inscrivant ces mesures dans les cahiers des charges opposables aux acquéreurs de lots.**

3.7. L'énergie et le changement climatique

Conformément au VII de l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact présente une étude sur le potentiel de développement des énergies renouvelables au niveau de la ZAC (p. 277 -297). Cette étude décrit les principales caractéristiques des activités potentiellement développées dans la ZAC et en évalue les principaux besoins électriques, de refroidissement et de chauffage.

Elle passe en revue les différentes hypothèses de recours aux sources d'énergie renouvelables, et identifie trois types d'énergie renouvelable dont la réalisation technique à l'échelle de la ZAC est qualifiée de pertinente (pertinence moyenne à forte) : l'énergie solaire (photovoltaïque) pour la production d'électricité, l'énergie issue de la biomasse par l'utilisation d'une chaudière à plaquette de bois, voire par cogénération, et l'énergie issue de la géothermie basse température (sur nappe notamment). Les conditions de mise en œuvre techniques et économiques de chacune de ces trois solutions sont étudiées.

L'étude d'impact conclut que les solutions les plus pertinentes sont la chaufferie gaz et panneaux photovoltaïques en autoconsommation de l'électricité produite, la chaufferie bois avec appoint gaz et la géothermie sur nappe avec boucle d'eau tempérée, sans proposer d'évaluation des économies d'énergie potentielles et en fai-

sant valoir certaines contraintes ou réserves (possibilité effective d'installation de panneaux solaires en toiture, emprise foncière à prévoir pour l'implantation de la chaufferie biomasse, étude hydrogéologique pour confirmer l'hypothèse géothermique...) qui rendent hypothétiques les options retenues.

La MRAe relève par ailleurs que l'étude d'impact indique à la page 194 qu'il est fait le choix d'une alimentation énergétique peu carbonée par le raccordement au réseau de chaleur de la Compagnie parisienne de chauffage urbain¹², alors qu'elle précise en page 288 que le réseau de chaleur existant le plus proche est celui de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle mais que compte tenu du statut privé de cet équipement, le raccordement à un réseau de chaleur n'est pas envisageable.

Enfin, l'étude d'impact ne comporte aucune évaluation de la contribution globale de la ZAC aux émissions de gaz à effet de serre et au changement climatique.

(9) La MRAe recommande de :

- conclure sur les solutions d'énergies renouvelables qui seront retenues à l'échelle de la ZAC, en préciser les modalités de mise en œuvre et en évaluer les retombées en termes d'économies et de performance énergétiques ;
- réaliser un bilan carbone global du projet, incluant notamment le trafic induit par la ZAC et la perte de terres agricoles, et définir des mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation adaptées.

3.8. Les effets cumulés avec d'autres projets

L'étude d'impact intègre, conformément à la réglementation, une analyse des effets cumulés des différents projets existants ou approuvés lors du dépôt de dossier de demande d'autorisation environnementale. De ce fait, l'étude d'impact retient quatre projets (p. 267-271) :

- le projet de réalisation de la ligne 17 du réseau du Grand Paris Express, s'étendant sur 27 km et desservant treize communes ;
- le projet de contournement est de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle qui présente un impact majeur sur les déplacements routiers dans ce secteur. Ce projet comprend un bouclage de l'axe routier N 1104 par la réalisation d'un barreau routier A 104 et de trois giratoires permettant les échanges entre l'axe routier A 104 et les réseaux routiers communal et départemental ;
- le projet d'extension de la zone d'activités « La Barogne » sur le territoire de la commune de Moussy-le-Neuf. Ce projet, s'étendant sur une surface de 20 ha, comprend la construction de plusieurs bâtiments à usage d'entrepôt, d'expéditions et de bureaux. Un entrepôt, occupant un terrain d'une surface de plus de 14 ha, sera construit par la société Goodman France¹³ ;
- la construction de la ZAC multi-sites sur le territoire de la commune de Moussy-le-Neuf, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 2 mars 2019¹⁴. Cette ZAC, occupant une surface de 17,7 ha, comprend la construction notamment de 450 logements ainsi que de commerces, de bureaux et d'équipements publics .

12 La CPCU est une société d'une société mixte, filiale de la société Engie, chargée du chauffage urbain à l'aide d'un réseau de vapeur d'eau à Paris et dans plusieurs communes environnantes.

13 Le projet d'extension de la ZAE et le projet d'entrepôt Goodman ont fait l'objet chacun d'un avis de la MRAe en date du 3 novembre 2021 : http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-11-03_avis_extension-zae-barogne_delibere.pdf et http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-11-03_avis_entrepot_goodman_zabarogne_delibere.pdf.

14 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190302_avis_sur_projet_d_amenagement_dans_le_cadre_d_une_zac_multisites_a_moussy-le-neuf_77_-2.pdf

L'analyse des effets cumulés se résume à quelques paragraphes correspondants à des enjeux bien identifiés (la faune et la flore, le paysage, l'activité agricole, les déplacements et la pollution sonore) (p. 270), ce qui, pour la MRAe, est insuffisant.

Concernant la faune et la flore, l'étude d'impact identifie deux espèces avifaunistiques protégées, quasi-menacées en Île-de-France, potentiellement impactées par la consommation cumulée des espaces agricoles : l'Oedicnème criard et la Linotte mélodieuse.

Concernant le paysage, l'étude d'impact indique que la réalisation des deux projets de la ZAC « La Chapelle de Guivry » et de contournement est de l'aéroport va modifier le paysage et fragiliser la frange urbaine du Mesnil-Amelot.

Concernant l'activité agricole, l'étude d'impact mentionne une consommation des espaces agricoles pour une surface cumulée évaluée à 100 ha. Elle souligne qu'une concertation doit être menée avec les exploitants agricoles et la SAFER¹⁵ afin de définir des réserves foncières.

Concernant les déplacements, l'étude d'impact identifie des effets cumulés lors des phases de travaux pour les deux projets de réalisation de la ligne 17 et du contournement est de l'aéroport. Elle précise que les deux axes routiers les plus concernés sont la RD 401 et la RD 212 et qu'un plan de circulation sera envisagé notamment avec l'aménageur de la ZAC pour réduire les impacts.

Concernant la pollution sonore, l'étude d'impact mentionne que, compte tenu de l'éloignement des riverains et des zones d'activités déjà existantes, les effets cumulés des activités des projets seront limités.

La MRAe relève que l'analyse des effets cumulés est superficielle et lacunaire : elle ne fait que reprendre quasiment l'analyse d'un document d'étude d'impact antérieur (daté de juin 2020) qui ne retenait que le projet de ligne 17 du futur métro, la localisation des différents projets pris en compte est insuffisamment précisée, et certains enjeux ne sont pas abordés, tels que les écoulements des eaux pluviales et la pollution de l'air. En outre, le constat d'effets cumulés significatifs ne donne lieu à aucune mesure particulière, ou à des orientations très générales.

(10) La MRAe recommande d'approfondir, de préciser et d'élargir à l'ensemble des enjeux environnementaux et sanitaires l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets, et de définir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation en conséquence.

4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#) du code de l'environnement. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'[article L.122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

15 La SAFER (société d'aménagement foncier et d'établissement rural) est une société anonyme, sans but lucratif, avec des missions d'intérêt général, sous tutelle des ministères en charge de l'agriculture et des finances.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 18 novembre 2021

Siégeaient :

**Eric ALONZO, Hubert ISNARD, Jean-François LANDEL, Noël JOUTEUR,
François NOISETTE, Ruth MARQUES, Philippe SCHMIT président**

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en analysant l'articulation du projet avec les orientations portées par le PDUIF et le PRPGD, et en approfondissant l'analyse en ce qui concerne le SRCAE, le PNSE 3, et le PPA.....10
- (2) La MRAe recommande d'approfondir la justification du projet d'aménagement de la ZAC notamment au regard de la recherche, à une échelle territoriale adaptée, de solutions moins consommatrices d'espaces non bâtis permettant de réduire le périmètre du projet en privilégiant l'implantation d'activités au sein de zones d'activités existantes ou de friches industrielles.....11
- (3) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation des impacts de la ZAC sur les activités agricoles et les fonctionnalités associées, et par la définition de mesures d'évitement, de réduction voire de compensation efficaces et ambitieuses pour limiter les impacts induits par cette consommation d'espaces.....11
- (4) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact :
- une évaluation des impacts du projet sur la consommation d'eau et la définition de mesures pour éviter et réduire ces impacts ;
 - la présentation d'une synthèse pour chaque lot des principaux éléments concernant les impacts générés par le projet sur les écoulements des eaux superficielles et des mesures visant à éviter et réduire ces impacts.....13
- (5) La MRAe recommande de :
- présenter des documents graphiques permettant de rendre compte des enjeux paysagers actuels et étudier de manière complète, précise et illustrée les impacts paysagers prévisibles du projet à différentes échelles, ainsi que les mesures envisagées pour les éviter ou les réduire, au regard du parti d'aménagement paysager d'ensemble de la ZAC ;
 - préciser les prescriptions en matière d'insertion et de qualité paysagères dans les cahiers des charges de cession de terrain des différents lots de la ZAC.15
- (6) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en précisant la stratégie de report modal envisagée et la répartition attendue entre les différents mode de déplacement utilisés par les salariés afin de privilégier les modes alternatifs à la voiture, ainsi que leur articulation avec les actions portées par la collectivité.....17
- (7) La MRAe recommande de mieux démontrer l'absence d'impact significatif de l'aménagement de la ZAC sur la qualité de l'air, y compris en cas d'incendie qui se déclarerait dans son périmètre, et de préciser et renforcer les mesures pour éviter et réduire les impacts générés par les activités de la ZAC sur la qualité de l'air... ..20
- (8) La MRAe recommande de :
- approfondir et préciser l'évaluation des impacts de la pollution sonore générée par les activités de la ZAC en présentant et justifiant notamment les hypothèses retenues et en intégrant l'ensemble des données disponibles dans une analyse cohérente et explicite ;
 - définir les conditions de mise en œuvre et d'efficacité des mesures d'évitement et de réduction proposées, en précisant la localisation des situations d'exposition au bruit à traiter hors ZAC et à l'intérieur de celle-ci et en inscrivant ces mesures dans les cahiers des charges opposables aux acquéreurs de lots.21

(9) La MRAe recommande de :

- conclure sur les solutions d'énergies renouvelables qui seront retenues à l'échelle de la ZAC, en préciser les modalités de mise en œuvre et en évaluer les retombées en termes d'économies et de performance énergétiques ;

- réaliser un bilan carbone global du projet, incluant notamment le trafic induit par la ZAC et la perte de terres agricoles, et définir des mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation adaptées...

.....22

(10) La MRAe recommande d'approfondir, de préciser et d'élargir à l'ensemble des enjeux environnementaux et sanitaires l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets, et de définir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation en conséquence.23