



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale d'autorité environnementale  
Centre-Val de Loire**

**sur le projet de Zone d'aménagement concerté (ZAC)  
« Ecoparc » et de sa nouvelle voie de desserte, au lieu-  
dit le « Mardeleux » sur la commune de  
Ferrière en Gâtinais (45)**

**Autorisation environnementale  
Procédure de déclaration d'utilité publique**

n°2021-3481

## **I. Préambule relatif à l'élaboration de l'avis**

Conformément à la délégation qui lui a été donnée lors de la séance de la MRAe du 7 janvier 2022 cet avis relatif à la demande d'autorisation environnementale et la procédure de déclaration d'utilité publique de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Ecoparc » et de sa nouvelle voie de desserte, au lieu-dit le « Mardeleux » sur la commune de Ferrière en Gâtinais (45) a été rendu par Jérôme DUCHENE après consultation des autres membres.

Le délégataire 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.

Conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article 122-7 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie du dossier de demande d'avis.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

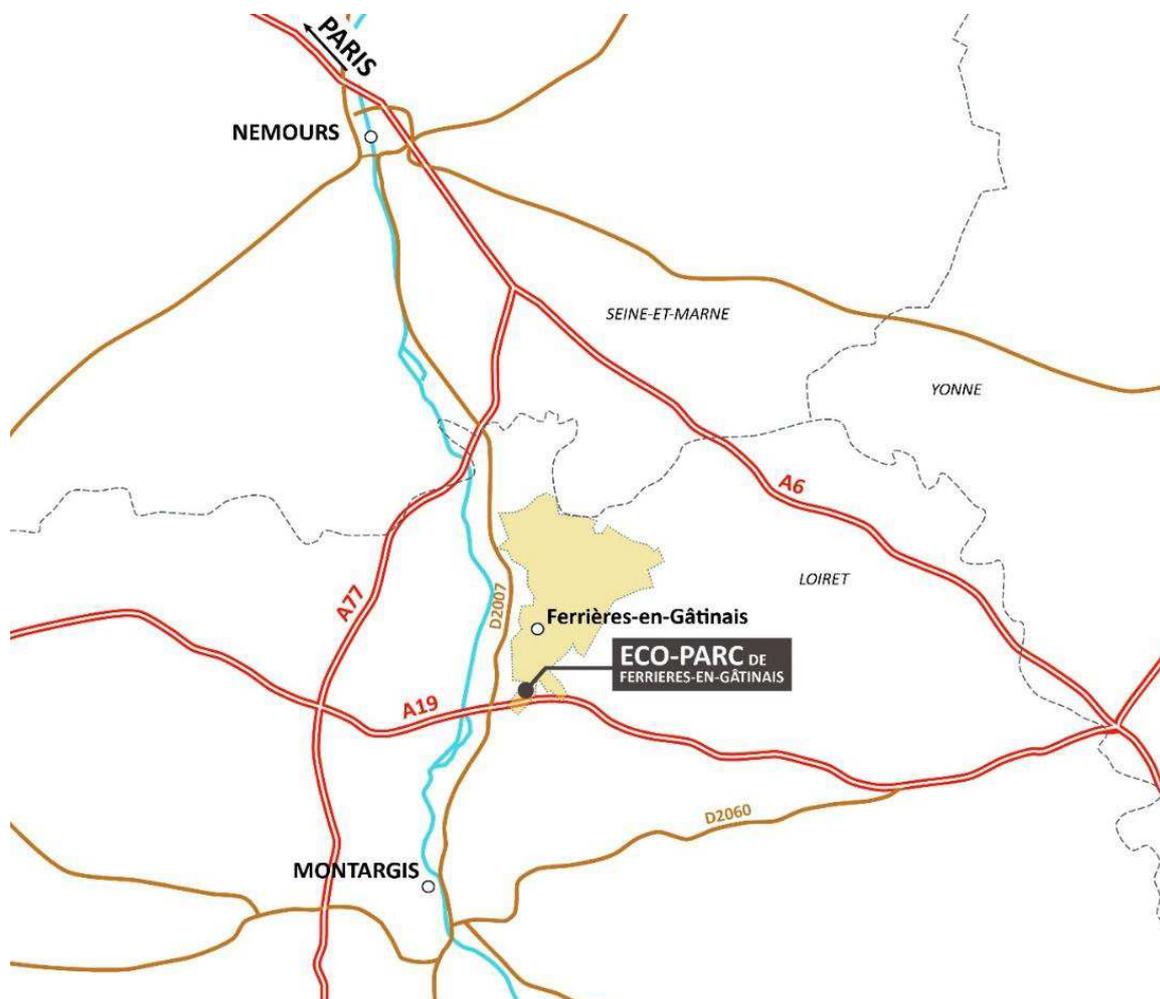
Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer spécifiquement sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours émises au regard des enjeux et compte tenu des éléments présentés dans le dossier tel qu'il a été transmis par le porteur de projet. Cette précision vaut pour l'ensemble du document et ne sera pas reprise à chaque fois qu'une telle appréciation apparaîtra dans le corps de l'avis.

Il convient de noter que l'article L 122-1 V du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique et jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

En outre, une transmission de la réponse à la Dreal serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par les porteurs de projet.

## II. Contexte et présentation du projet

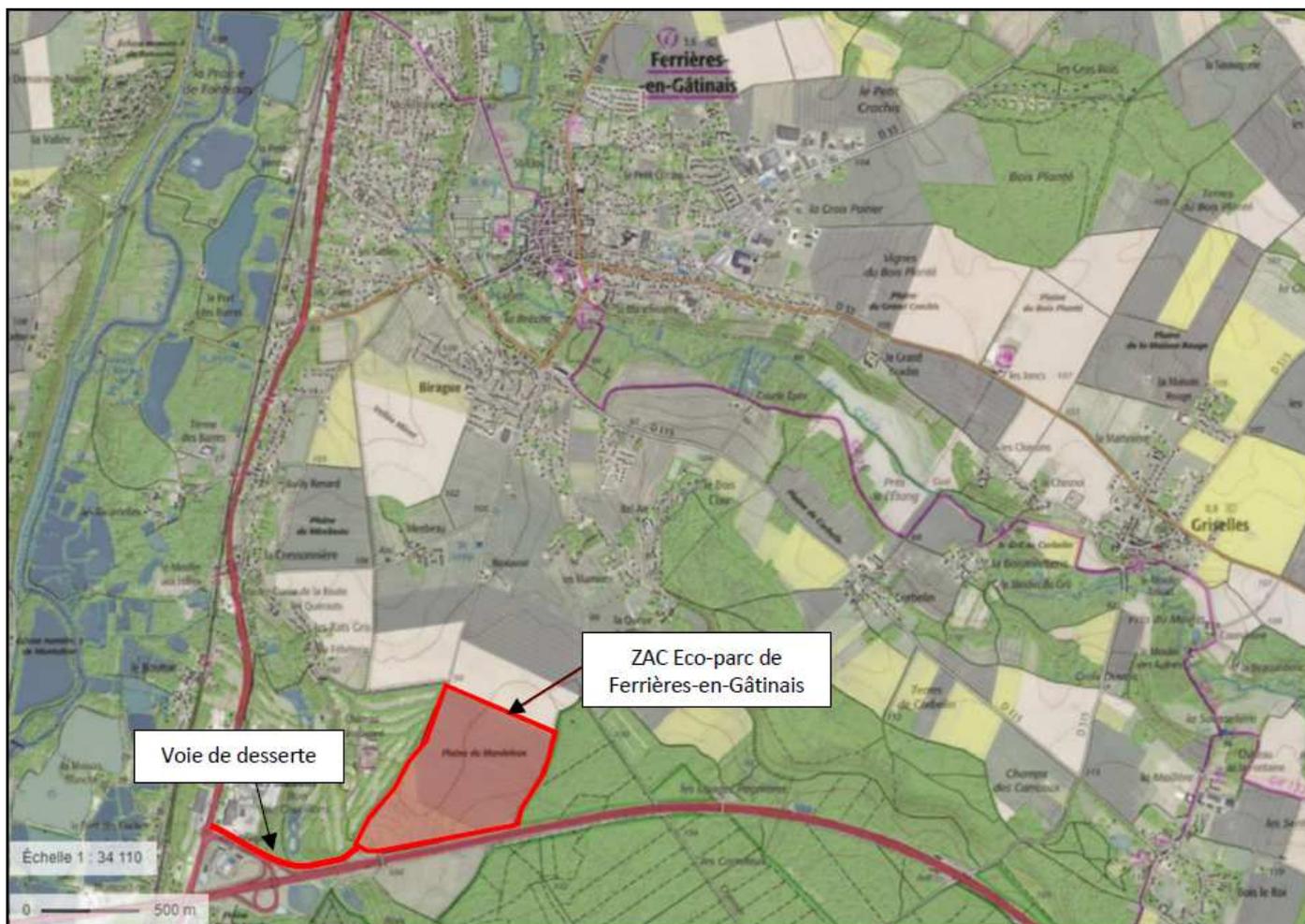
Le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) Ecoparc consiste en l'aménagement d'une zone d'activités au sud de la commune de Ferrières-en-Gâtinais (45), à 2 km de son centre-ville. Ce projet est bordé par le golf de Vaugouard à l'ouest, la forêt de Montargis à l'est, des parcelles agricoles cultivées au nord et l'autoroute A19 au sud.



*Illustration : localisation du projet (Source : PJ1, plan de situation)*

Le projet se compose de :

- la viabilisation d'une zone agricole afin d'y implanter la ZAC ;
- du déplacement de la voie communale longeant le golf qui conduit au sein de la ZAC, à l'est, en retrait des limites actuelles du golf, afin de créer une zone tampon végétalisée entre le golf et la nouvelle zone d'activités ;
- la création d'une nouvelle voie d'accès à la ZAC, d'une longueur de 950 m environ et d'une emprise de 4,8 ha, au sud, majoritairement sur le territoire de la commune voisine de Fontenay-sur-Loing, (cette voie viendra se connecter à une cinquième branche au rond-point de la RD 2007 desservant l'A19) ;
- la mise en place des réseaux de gaz, d'électricité, d'eau potable et eaux usées et de télécommunication.



*Illustration : localisation du projet (Source : PJ1, plan de situation)*

Le périmètre de la ZAC est d'environ 47,6 ha et l'emprise de la nouvelle voie de desserte est de 4,6 ha. Le dossier précise que :

- les terrains concernés par le projet de ZAC sont des parcelles agricoles actuellement cultivées ainsi qu'une parcelle en friche, tandis que les terrains concernés par le projet de voie de desserte sont des espaces à vocation industrielle au nord-ouest et au sud ainsi que des parcelles boisées et des parcelles appartenant au golf de Vaugouard au nord-est ;
- le porteur de projet, la communauté de communes des quatre vallées (CC4V), n'est pas propriétaire de l'ensemble des parcelles ;
- la future ZAC a vocation à accueillir diverses activités notamment de logistique de type entreposage, ou industrielle, ou de service, sur des macro-lots de 20 ou 15 ha et exclut l'accueil d'activités artisanales sur des terrains de petite taille, ce type d'activité pouvant être accueilli sur d'autres ZAC existantes sur le territoire de la CC4V ;
- l'emprise au sol sera répartie à hauteur de 60 % pour les bâtiments, 20 % pour la voirie et 20 % pour les espaces verts ;
- la ZAC comprendra à terme 235 000 m<sup>2</sup> de surface plancher, avec 95 % d'entreposage et 5 % de bureaux et potentiellement la réalisation de très grands volumes pouvant atteindre 25 m de haut ;
- la desserte des terrains sera assurée par une voie d'accès centrale se terminant par une raquette de retournement.

### **III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le présent avis fait suite à deux avis de l'autorité environnementale publiés en février et en décembre 2020. Dans le second avis en date du 22 décembre 2020, l'autorité environnementale, ayant constaté que les éléments concernant la création de la nouvelle voie de desserte de la ZAC avaient été omis, refusa de rendre un avis sur la base d'une évaluation environnementale incomplète. Elle recommandait à la communauté de communes des quatre vallées de présenter à nouveau l'ensemble des dossiers en s'appuyant sur une évaluation environnementale complète.

Le projet ayant évolué et l'étude d'impact ayant été actualisée, l'autorité environnementale émet un nouvel avis sur le dossier de la ZAC Ecoparc et de sa nouvelle voie de desserte.

Du fait de la nature du projet, les principaux enjeux environnementaux concernent :

- la consommation d'espace agricole et d'espace boisé classé ;
- les transports et nuisances associées ;
- la préservation des milieux naturels ;
- la gestion de l'eau ;
- la maîtrise de l'énergie et la prévention du changement climatique.

### **IV. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet**

#### **La consommation d'espaces naturels et agricoles**

L'étude d'impact décrit bien l'usage actuel des sols dans l'emprise du projet de ZAC : culture de blé tendre d'hiver et jachère de 6 ans ou plus déclarée comme surface d'intérêt écologique.

Elle précise que l'emprise du projet représente environ 3 % de la zone agricole de la commune. La consommation d'espaces agricoles, qui est un enjeu fort dans ce projet, puisqu'environ 48 ha sont concernés, est abordée dans l'étude d'impact.

L'impact du projet en termes de consommation de terres agricoles est important et l'étude d'impact justifie bien l'absence d'emplacements alternatifs possibles pour la ZAC en étudiant :

- d'abord l'impossibilité d'implanter de nouvelles activités sur la ZAE « La plaine du Puy » sur la commune de Fontenay-sur-Loing eu égard à l'insuffisance des surfaces encore disponibles sans toutefois envisager son agrandissement, ce qui permettait de conserver la proximité de la ZAC avec l'A19 ;
- puis l'impossibilité d'implanter des activités de logistique sur la ZAE du « Bois Carré » qui dispose certes encore de disponibilités foncières (environ 17 ha), mais présente une accessibilité difficile, obligeant à emprunter des secteurs urbains, ce qui est peu compatible avec de la grande logistique.

Une étude préalable sur l'économie agricole comprenant des mesures compensatoires avait dans un premier temps été réalisée en février 2019 par la chambre d'agriculture du Loiret : la mesure qui avait alors été retenue pour compenser l'impact du projet était l'accompagnement de la mise en place d'un méthaniseur.

Mais après réflexion, la CC4V souhaite, pour compenser la perte de potentiel économique pour les filières agricoles, apporter son soutien financier à des projets d'entreprises souhaitant s'inscrire dans des process ou circuits vertueux :

- dans un premier temps, correspondant à la 1<sup>ère</sup> tranche de 25 ha de la ZAC, il est prévu de soutenir l'entreprise Cristal Union pour son projet de mise en place d'une filière de sucres biologiques et lui permettre d'aménager son site pour développer cette activité,
- dans un deuxième temps, correspondant à la 2<sup>e</sup> tranche de 15 ha de la ZAC, il est prévu la réalisation d'une étude de faisabilité de restructuration d'une filière d'approvisionnement en circuits courts pour la future cuisine centrale intégrée au sein du projet de restructuration de l'ancien collège de Ferrières. Il est également prévu le soutien d'un projet restant à définir en fonction des projets collectifs émergeant sur le territoire.

**L'autorité environnementale recommande de :**

- **compléter la présentation du projet relatif au développement de la filière de sucres biologique pour précisément démontrer sa contribution en matière de compensation collective ;**
- **définir précisément le deuxième projet associé à la deuxième tranche de la ZAC.**

L'étude d'impact décrit également l'usage des sols pour la nouvelle voie de desserte : aucune parcelle agricole déclarée par les exploitants de Fontenay-sur-Loing n'est concernée. L'impact direct permanent de l'aménagement de la nouvelle voie de desserte sur les activités agricoles de Fontenay-sur-Loing est donc négligeable.

Le dossier indique que le projet conduit en revanche au défrichement de 3268 m<sup>2</sup> de boisements de plus de 30 ans. Il est prévu une compensation conformément aux dispositions du code forestier par une surface au minimum 2 fois supérieure dans un espace boisé classé (EBC) recréé d'environ 9 000 m<sup>2</sup>. par ailleurs, la mise en œuvre du projet conduit également au défrichement de la parcelle cadastrale B n°1834, sur la commune de Fontenay sur Loing. Il est indiqué que cette parcelle comprend un boisement de moins de 30 ans dans le tableau de synthèse des emprises du projet (p.9) du dossier d'autorisation de défrichement. Or, l'analyse des photographies aériennes de 1991 révèle déjà l'existence d'un boisement sur cette parcelle. Le boisement de cette parcelle de 10 120 m<sup>2</sup> a donc plus de 30 ans et est par conséquent aussi soumis à autorisation de défrichement.

Par conséquent, la surface totale de boisements soumis à autorisation de défrichement est de près de 13 400 m<sup>2</sup>. La compensation est en partie couverte par l'implantation du nouveau boisement mais elle n'est pas suffisante. La compensation prévue au titre de ce défrichement devra être réévaluée. De plus, il conviendra de justifier pourquoi la totalité de la parcelle B n°1834 doit être défrichée.

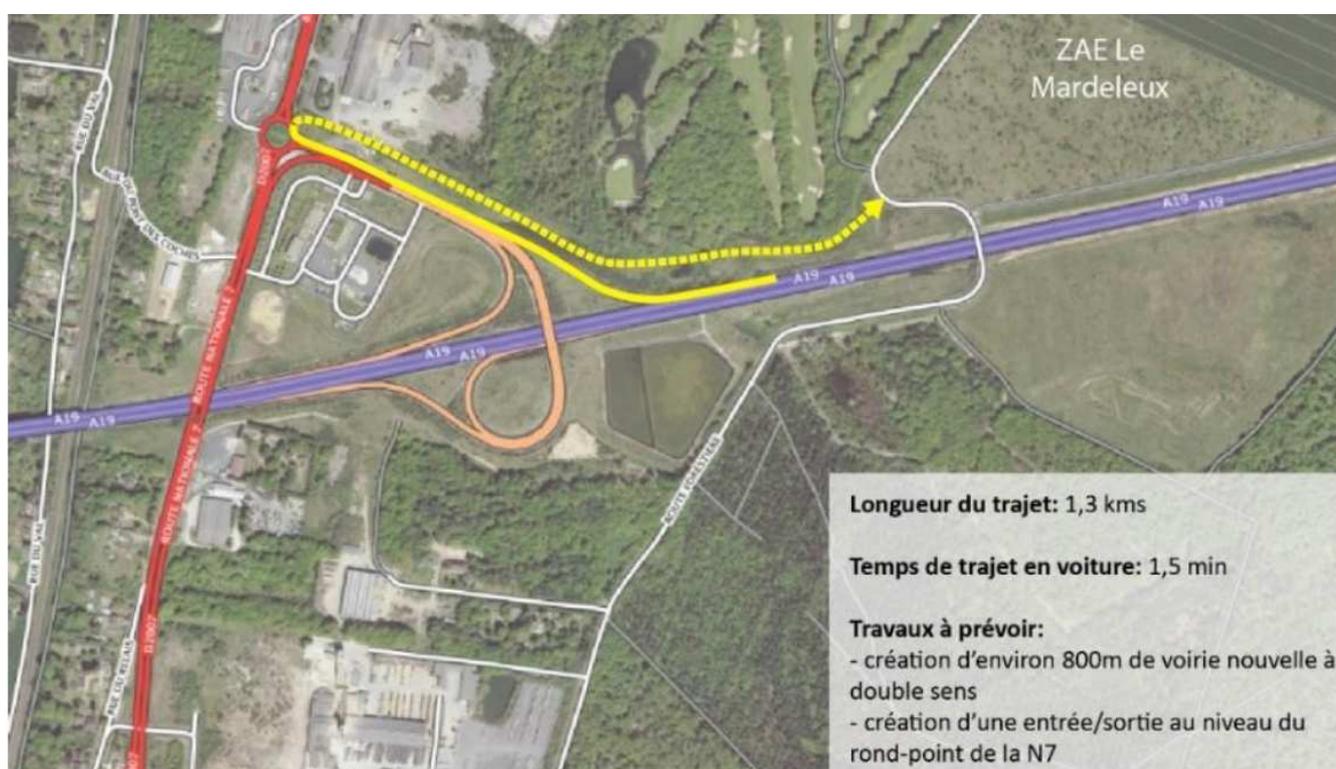
**L'autorité environnementale recommande de :**

- **présenter une demande d'autorisation de défrichement couvrant l'intégralité des surfaces concernées par cette procédure ;**
- **redéfinir une compensation en matière de défrichement conforme à la réglementation.**
- **justifier le défrichement de la totalité de la parcelle B n°1834.**

### Les transports et nuisances associées

La zone du projet se situe à proximité immédiate de l'autoroute A19 et de la RD2007. Son accès à l'A19 se fera par l'échangeur de Fontenay-sur-Loing à proximité. Les poids-lourds ont l'obligation d'éviter la traversée de Ferrières-en-Gâtinais. Dans le précédent dossier de création de la ZAC, la desserte choisie par le porteur de projet passait par la RD2007 puis par la rue des entrepreneurs avant de prendre la route forestière au sud de l'A19 qui était franchie par un pont étroit peu propice à un important trafic de poids lourds quotidien et sur lequel deux poids-lourds ne pouvaient pas se croiser. Le dossier a été modifié de manière à intégrer la création d'une nouvelle voie d'accès à partir du giratoire de l'échangeur A19/RD2007. D'environ 950 m de long, à double sens de circulation de 7 m de largeur (2 x 3,5 m par sens), elle est dimensionnée pour supporter un trafic poids-lourds correspondant aux activités de logistique prévues sur le site.

L'étude d'impact montre que plusieurs scénarios de desserte intérieure et extérieure de la ZAC ont été étudiés afin d'évaluer le meilleur scénario et le plus sécurisé.



*Illustration : plan de la desserte extérieure de la ZAC (Source : étude d'impact, page 24)*

Une étude de déplacements a été réalisée en 2019 puis actualisée en 2021 (Annexe 6 et étude d'impact pages 146 à 158). Elle fait état du volume de trafic journalier susceptible d'être engendré par les lots 1 et 2 de la ZAC, à savoir 5150 véhicules par jour, dont 14,7 % de poids lourds, sur le tronçon 1 (giratoire – carrefour), 3080 véhicules par jour, dont 30 % de poids lourds, sur le tronçon 2 (carrefour – entrée de la ZAC) et 1120 véhicules par jour, dont 3 % de poids lourds, sur le tronçon 3 (Nord de la ZAC). Le trafic sur la route forestière reste stable avec 1680 véhicules par jour, dont 3,8 % de poids lourds (page 153). L'étude comprend également des hypothèses de trafic aux heures de pointe du matin et du soir (page 149) en prenant en compte le fait que les actifs peuvent provenir non seulement des communes de la CC4V, mais également des bassins de vie de Montargis, Nemours et Sens.

Ainsi, la nouvelle voie d'accès devrait recevoir un trafic moyen en jour ouvré de 3040 véhicules par jour, dont 4,4 % de poids lourds, sur le tronçon entre le giratoire de la RD2007 et le carrefour à 3 branches ; et de 900 véhicules par jour, dont 3,8 % de poids lourds, sur les deux tronçons suivants avant même la construction de la ZAC.

Le fonctionnement des carrefours ne devrait pas être impacté négativement. La situation en termes de réserves de capacité s'améliorerait, notamment pour les carrefours situés au sud de l'A19 et, dans le pire des cas, la situation actuelle serait maintenue. Une sur largeur sera même aménagée sur le giratoire afin de faciliter l'écoulement des poids-lourds vers la RD2007 depuis la nouvelle voie d'accès à la ZAC.

La question du pont sur l'A19 qui avait été soulevée dans l'examen du dossier de création de la ZAC est abordée page 157. Les difficultés liées au franchissement par les poids-lourds de cet ouvrage qui n'était pas calibré pour le croisement disparaissent avec le report quasi intégral des flux sur la nouvelle voie.

L'emprise du projet se situant en dehors des zones urbanisées, elle n'est pour l'instant desservie par aucun moyen de transport en commun. Aucune infrastructure ne permet l'accès au site par des circulations douces. Le porteur de projet envisage la mise en place de navettes pour les employés. Il est à noter toutefois que le document évoque des navettes au départ de Montargis et de Dordives mais que les figures qui l'accompagnent représentent des trajets possibles pour ces navettes au départ de Montargis et surtout de Nemours en passant par Dordives. Une harmonisation serait nécessaire. Par ailleurs, le territoire de la CC4V fait partie du pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) Gâtinais Montargois où l'action Rezo Pouce d'auto-stop est mise en œuvre : il pourrait être intéressant de s'appuyer sur ce dernier pour les déplacements à destination du site de la ZAC.

S'agissant des mobilités actives, la voie nouvelle sera bordée de deux trottoirs piétons d'1m40 de large et une piste cyclable sera créée au sein de la ZAC et reliée au pont sur l'A19. L'absence de continuité de la piste cyclable sur le reste de la route forestière (au nord de la ZAC, sur le pont de l'A19 et au sud de celui-ci) risque toutefois de limiter l'utilisation du vélo par les salariés du site. Il existe pourtant un potentiel non négligeable avec la présence de la gare de Ferrières-Fontenay à proximité.

**L'autorité environnementale recommande d'assurer la continuité du réseau cyclable en reliant les pistes cyclables prévues sur la ZAC avec la gare ou le centre-ville et avec les autres aménagements cyclables existant alentours.**

La question des nuisances sonores est correctement abordée (pages 159 à 161). Une campagne de mesures acoustiques réalisée entre les 24 et 25 juin 2020 sur la commune de Fontenay-sur-Loing a permis de déterminer l'ambiance sonore initiale avant la création de l'Ecoparc. Une modélisation acoustique a été réalisée afin de déterminer la contribution sonore des futures infrastructures routières sur les habitations environnantes (rayon de 500 m). Elle conclut que les seuils réglementaires (avec des niveaux de bruits inférieurs à 60 dBA en journée et 55 dBA pendant la nuit) ne seront pas dépassés et que le projet n'aura pas d'impact sonore significatif, aucune habitation n'étant présente à proximité immédiate. Par ailleurs, le secteur est déjà impacté par la circulation sur l'autoroute A19 et la RD2007. Toutefois, aucune mesure de suivi acoustique n'est envisagée.

**L'autorité environnementale recommande de réaliser un contrôle acoustique après la mise en place des activités sur la ZAC afin de vérifier la conformité des résultats obtenus par modélisation.**

#### La préservation des milieux naturels

L'état initial du projet, de qualité satisfaisante, comprend une description des milieux naturels, de la faune et de la flore ainsi que des restitutions cartographiques. Les inventaires de terrain sont proportionnés aux enjeux et réalisés à des périodes pertinentes. Les impacts du projet sont bien décrits et correctement qualifiés.

S'agissant des habitats naturels et de la flore, le site du projet de ZAC et de la nouvelle voie de desserte sont à juste titre considérés comme d'enjeu faible : aucune espèce végétale protégée ou menacée n'est présente. L'inventaire des zones humides a été réalisé conformément à la réglementation en vigueur : absence de zone humide sur l'emprise de la ZAC. En revanche sur l'emprise de la nouvelle voie de desserte, la mare existante et sa périphérie immédiate présentent des végétations de zone humide pour une surface de 570 m<sup>2</sup>.

S'agissant de la faune, le site du projet de ZAC et de la nouvelle voie de desserte sont à juste titre considérés comme d'enjeu important avec la présence de plusieurs espèces patrimoniales d'oiseaux (Bruant jaune, Linotte mélodieuse, etc.) dans les prairies et la présence de reptiles et d'amphibiens (Triton crêté).

Les mesures prises pour éviter et réduire les effets négatifs sont proportionnées aux enjeux, même si on peut regretter l'absence de recherche d'évitement, même partiel concernant la destruction des prairies d'une surface d'environ 9 ha. Le projet prévoit néanmoins une mesure de réduction en prévoyant la création et la gestion d'une bande de prairies, bosquets et haies d'environ 1,5 ha, favorable notamment au maintien des espèces d'oiseaux des milieux semi-ouverts. Concernant plus particulièrement la voie d'accès, le choix du tracé et l'absence d'évitement de la mare sont insuffisamment justifiés au regard des impacts. Toutefois, le choix retenu permet une minimisation de la surface enclavée entre la voie de desserte et l'autoroute A19. De même, le porteur de projet propose des mesures de réduction classiques, telles que :

- l'adaptation du calendrier des travaux de défrichement et de comblement de la mare afin de prendre en compte les périodes pendant lesquelles les espèces fauniques sont les plus sensibles (période de reproduction),
- la restauration des milieux après travaux (partie préservée de la mare et reconstitution des lisières),
- la création d'un passage à faune sous la voirie à proximité de la mare existante,
- la mise en place de barrières pour les amphibiens pendant la phase de chantier.

De plus, l'impact résiduel de la nouvelle voie d'accès étant jugé significatif pour les reptiles et les amphibiens, une dérogation au titre des espèces protégées est jointe au dossier et où deux mesures compensatoires proposées :

- la création d'un réseau de mares d'une surface deux fois supérieure, au sein d'un îlot boisé de sénescence, ce qui, en application des dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux en vigueur, compense la destruction de la zone humide,
- et la création de lisières et de haies,

qui permettent d'aboutir à une équivalence fonctionnelle pour les espèces concernées.

Les mesures de suivi proposées sont bien dimensionnées, mais ne concernent que les mesures liées à la voie d'accès : un suivi de la bande paysagère de 1,5 ha en bordure de la ZAC aurait été pertinent.

Enfin, les incidences du projet sur les sites Natura 2000<sup>1</sup> les plus proches (à plus de 8 km) sont jugées non significatives. Le dossier d'étude d'impact traduit une volonté d'intégrer les enjeux de biodiversité dans la conception du projet.

#### La gestion de l'eau

L'état initial identifie bien les contextes hydrographique, géologique et hydrogéologique. La qualité des eaux souterraines et superficielles est bien restituée.

L'étude géotechnique précise que les formations superficielles sont très hétérogènes et que les sols sont peu perméables et peu propices à l'infiltration. Le ruisseau de la Cressonnière est intercepté directement par le tracé de la desserte, le Loing situé à 200 m à l'est du projet et La Cléry à 2 km au sud-ouest.

Le dossier recense correctement les ouvrages de prélèvement d'eau : une cartographie indique la position des trois captages destinés à l'alimentation en eau potable, leur périmètre de protection n'interceptant pas le site du projet. Il recense également la présence d'un forage d'irrigation agricole dont l'existence et l'usage seront maintenus dans le projet de ZAC.

Les impacts du projet pendant la phase de chantier sont bien analysés et des mesures adaptées pour les réduire proposées (mise en place d'aires étanches pour le stockage des matériaux, fossés ceinturant les aires de stationnement des engins).

En matière de gestion des eaux fluviales, le règlement d'assainissement de la ZAC impose une gestion à la parcelle et le dossier prévoit que la totalité des eaux pluviales en provenance des surfaces imperméabilisées des voiries ou bâtiments soit infiltrée sur le site après dépollution par l'intermédiaire de bassins ad hoc. Le dossier indique qu'une étude complémentaire de perméabilité reste à réaliser, notamment dans l'emprise des infrastructures routières envisagées où aucun sondage n'a encore été réalisé. S'agissant de la nouvelle voie de desserte, il est prévu que la totalité des eaux ruisselées des chaussées et trottoirs intègrent via des grilles ou des avaloirs, le réseau de collecte longitudinal à la voie (fossés en terre ou en terre et pierres de 0,3 à 0,5 m de profondeur). Ces eaux seront acheminées au bassin de rétention enterré par un réseau de collecte dimensionné pour une pluie décennale. Ce bassin sera situé sous le remblai de la voie nouvelle, évitant ainsi l'impact d'un déboisement pour une configuration de bassin à ciel ouvert. Il disposera d'un « volume mort » permettant la sédimentation des particules. Le bassin autorisant le stockage d'une pluie décennale sera muni d'un dispositif de fermeture pour confiner les rejets lors d'une pollution accidentelle, ce qui est approprié. Il sera dimensionné conformément aux dispositions du Sdage en vigueur, qui prône la réduction des volumes pluviaux collectés et déversés. Ces dispositifs participent de l'effort de maîtrise quantitative des rejets pluviaux du projet.

---

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 » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

S'agissant de la récupération de l'eau de pluie des bassins, des prescriptions pour l'arrosage des espaces verts ont été introduites dans le cahier de prescriptions architecturales et paysagères.

#### La maîtrise de l'énergie et la prévention du changement climatique

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Gâtinais Montargois recommande de soutenir les initiatives des acteurs économiques à recourir aux énergies renouvelables. Le porteur de projet n'impose pas l'utilisation d'une de ces énergies renouvelables possibles sur le site comme source d'énergie pour les futures entreprises qui viendront s'implanter dans la ZAC, dans le règlement de la ZAC. Le dossier se contente de préciser que l'installation de systèmes de production d'énergies renouvelables au sein de la ZAC est en cours de réflexion.

**L'autorité environnementale recommande au porteur de projet d'établir un cahier des charges de la ZAC précis pour amener les futurs acquéreurs à avoir recours aux énergies renouvelables et à limiter les consommations d'énergie.**

### **VI. Compatibilité du projet avec les documents-cadre**

Le projet de création de la zone d'activités et de sa voie d'accès sur le site d'étude « Le Mardeleux » à Ferrières-en-Gâtinais et Fontenay-sur-Loing est pris en compte dans le SCoT du Gâtinais Montargois. Il édicte des prescriptions et recommandations pour le développement des activités économiques et l'intégration paysagère.

Au niveau du plan local d'urbanisme (PLU) de Ferrières-en-Gâtinais, l'ensemble des emprises du projet s'inscrit principalement en zone à urbaniser à vocation d'activités économiques (AUI) à l'est de la nouvelle position de la voie communale et en zone du golf de Vangouard (Ng) à l'ouest de cette nouvelle voie. L'opération est compatible avec le PLU. De plus, la ZAC est incluse dans une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Le Mardeleux ».

L'emprise du projet de voie nouvelle sur la commune de Fontenay-sur-Loing n'est en revanche pas compatible avec son PLU.

Le PLUi de la communauté de communes des 4 vallées, en cours d'élaboration, a toutefois prévu un emplacement réservé situé en zone naturelle « Ne », destiné à la création d'une liaison routière vers la RD2007 et le diffuseur de l'autoroute A19 passant entre l'autoroute et le golf Vaugouard.

La compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine Normandie 2010-2015, en vigueur, est affirmée et étayée.

### **VII. Conclusion**

L'évaluation environnementale est satisfaisante et reprend les différents enjeux de manière proportionnée. Le dossier tient compte des recommandations faites par l'autorité environnementale dans ses précédents avis. Toutefois, le projet devra être précisé voire aller plus loin en matière de maîtrise de l'énergie, de continuité des pistes cyclables ou de compensation des défrichements.

**L'autorité environnementale recommande principalement de :**

- **justifier la nécessité de l'ensemble des défrichements prévus défrichement ;**
- **présenter une demande d'autorisation de défrichement couvrant l'intégralité des surfaces concernées par cette procédure ;**
- **redéfinir une compensation en matière de défrichement conforme à la réglementation.**

D'autres recommandations figurent dans le corps de l'avis.