



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 8 juin 2018
de la Mission régionale d'autorité environnementale
d'Île-de-France sur le projet de ZAC du Tertre de
Montereau sur la commune de Montereau-sur-le-Jard (Seine et Marne)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de la ZAC du Tertre de Montereau sur la commune de Montereau-sur-le-Jard, dans le département de la Seine et Marne. Il est émis dans le cadre de l'autorisation environnementale unique.

Le projet de ZAC, d'une superficie de 43,7 hectares se trouve en continuité de la plateforme aéronautique de Melun-Villaroche et limitrophe au site industriel de la SNECMA (installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation). Les parcelles concernées par le projet sont essentiellement des espaces agricoles ou entretenus par fauchage. Le site est aujourd'hui vierge de toute construction.

La ZAC du Tertre de Montereau vise à structurer et dynamiser le pôle aéronautique Melun-Villaroche (405 hectares, 9 établissements et 7 000 emplois), en accueillant des entreprises liées à cette filière. Sont également envisagés des villages d'entreprises et un « *business park* ». Des lots à construire, à vocation industrielle, seront proposés à la vente.

Le projet a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 10 juin 2016, au titre de la procédure de création de la ZAC. Il fait présentement l'objet d'une procédure d'autorisation environnementale unique comprenant une demande d'autorisation « loi sur l'eau » qui doit notamment permettre d'apporter des compléments concernant la gestion des eaux pluviales

Les principaux enjeux environnementaux du projet concernent la pollution des sols, la gestion des eaux pluviales et des eaux usées, les risques technologiques et pyrotechniques, le paysage, la consommation d'espaces agricoles, les milieux naturels, les transports et nuisances associées.

L'étude d'impact traite l'ensemble des thématiques requises.

L'étude d'impact n'ayant été que partiellement actualisée et complétée, depuis l'avis de l'autorité environnementale (préfet de région) en date du 10 juin 2016, la MRAe recommande de développer certaines thématiques dans l'état initial :

- la pollution des sols (compléments analytiques demandés sur les 3 premiers mètres du sol) ;
- l'eau, notamment les eaux pluviales et usées ;
- la consommation de terres agricoles (étude des compensations) et la fonctionnalité des espaces agricoles ;
- le risque pyrotechnique en particulier la problématique de la décontamination du site avant démarrage des travaux ;
- les nuisances sonores, notamment par la réalisation de mesures acoustiques à l'état initial notamment le bruit généré par la nouvelle extension de la SNECMA ;
- la qualité de l'air, par la réalisation de mesures locales.

La partie concernant les effets du projet gagnerait également à être complétée sur les thématiques suivantes : la pollution des sols, l'eau (la gestion des eaux usées et des eaux pluviales), les déplacements, la fonctionnalité des espaces agricoles, l'énergie.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France

AVIS DETAILLE

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée 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.

Le projet d'aménagement de la ZAC des Tertres à Montereau-sur-le-Jard est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°).

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la demande de l'autorisation environnementale unique. Il porte sur l'étude d'impact datée d'octobre 2017. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

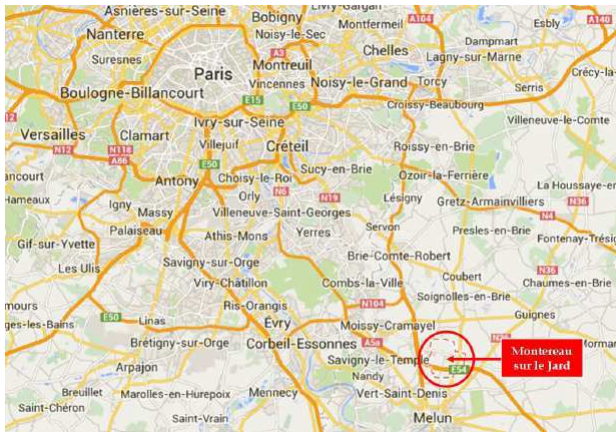
1.3. Contexte et description du projet

La communauté d'agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) a créé par le biais de la société publique locale « Melun Val de Seine Aménagement », une zone économique, à dominante aéronautique, sur la commune de Montereau sur le Jard. Le projet a donné lieu à la création de la ZAC du « Tertre de Montereau » en 2016. Il donne également lieu à une demande d'autorisation environnementale unique (AEU), et est présenté dans l'étude d'impact, objet du présent avis. Des annexes détaillées concernant différentes thématiques sont jointes au dossier.

Le projet, d'une superficie de 43,7 hectares, se trouve en continuité de la plateforme aéronautique de Melun Villaroche et en limite du site industriel de la SNECMA (ICPE¹ soumise à autorisation). Initialement prévu sur une surface de 55 hectares, le projet a été revu et son emprise réduite pour permettre l'extension du site de SAFRAN AIRCRAFT ENGINES (anciennement SNECMA). Le périmètre d'étude de la ZAC a été adapté depuis.

La ZAC se trouve à 6 kilomètres au nord de Melun, en bordure de la RD57 et de la RD35, à moins de deux kilomètres à l'ouest de la RD471 et à moins de trois kilomètres à l'est de l'autoroute A5b. Le hameau de Courceaux borde le site à l'est et des terres agricoles se trouvent au sud.

¹ Installation classée pour la protection de l'environnement



Source : étude d'impact

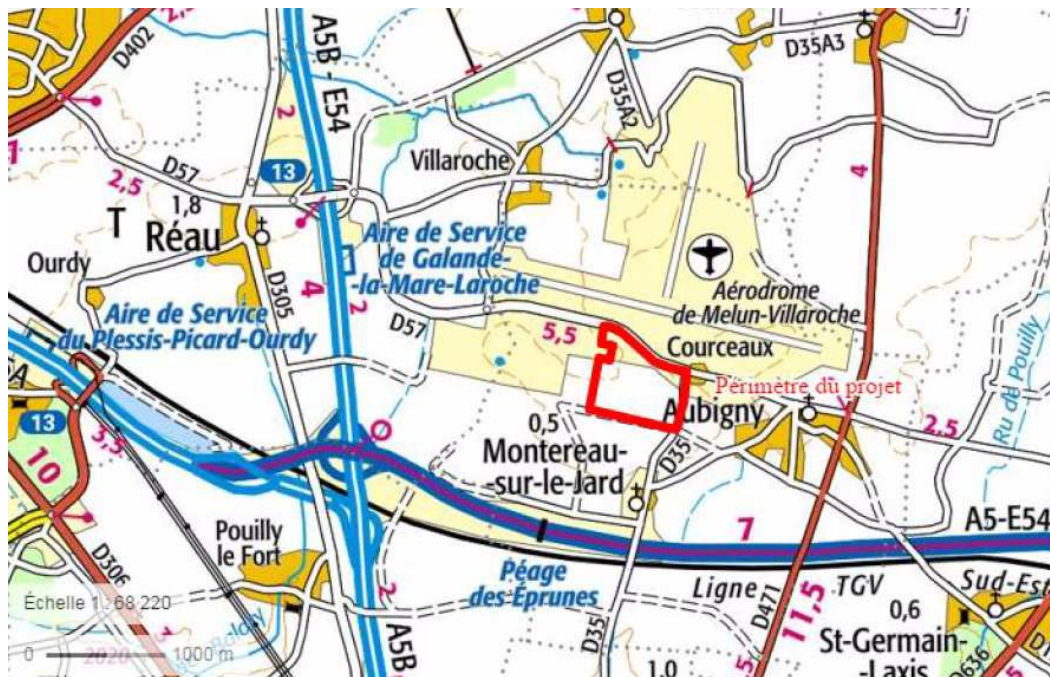


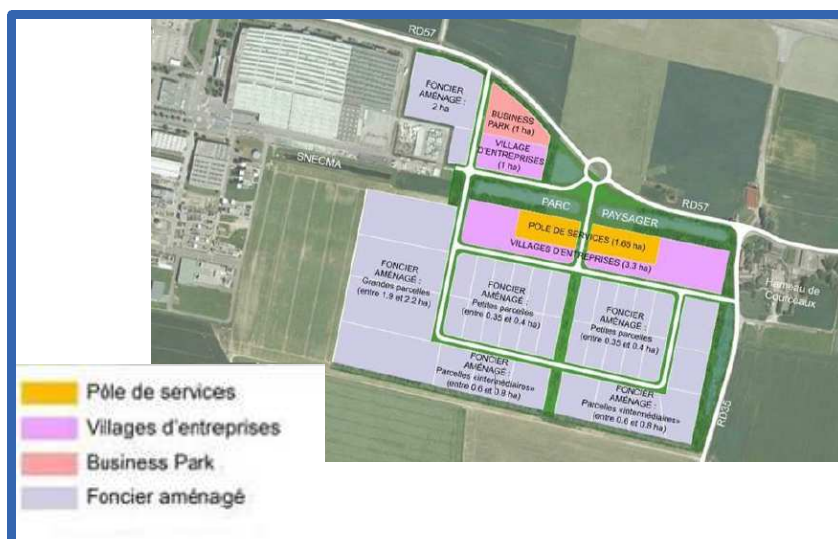
Figure 4 : Localisation du périmètre du projet
Source : Géoportail

La ZAC du Tertre de Montereau est présentée dans le dossier comme devant structurer et dynamiser le pôle aéronautique Melun-Villaroche (405 hectares, 9 établissements et 7 000 emplois), en accueillant des entreprises liées à cette filière. Sont également envisagés des villages d'entreprises et un « *business park* ». Des lots à construire, à vocation industrielle, seront proposés à la vente. L'aérodrome de Melun-Villaroche occupe, à lui seul, le tiers de la superficie de la commune de Montereau-sur-le-Jard.

Les parcelles concernées par le projet sont essentiellement des espaces agricoles ou entretenus par fauchage. Le site est aujourd'hui vierge de toute construction.

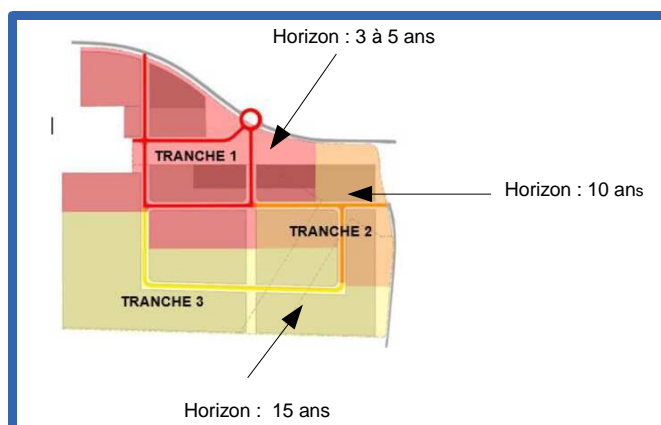
Quatre typologies de surfaces cessibles sont envisagées, adaptables en fonction des évolutions de la demande :

- deux parcelles en entrée du site, pour des « pôles de services » (1,65 hectare),
- trois parcelles pour des « villages d'entreprises » (4,3 hectares),
- une parcelle pour un « *business park* », le long de la RD57 (1 hectare),
- de 35 à 40 parcelles de tailles variées, destinées à la vente en tant que foncier aménagé pour des activités (25 hectares)



Exemple de découpage parcellaire (source : étude d'impact)

Les travaux sont prévus en trois phases :



Source : étude d'impact

2. Analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux sont la pollution des sols, la gestion des eaux pluviales, les risques technologiques et pyrotechniques, le paysage, les espaces agricoles, les milieux naturels, les transports et nuisances associées.

Bien que des éléments aient été apportés par le pétitionnaire depuis l'avis de 2016, la présentation de l'état initial appelle encore à ce stade des compléments sur les sujets suivants : la pollution des sols, l'eau (les eaux pluviales et usées notamment), la consommation et la fonctionnalité des espaces agricoles, le risque pyrotechnique, le bruit et la qualité de l'air.

2.1 La pollution des sols et les eaux souterraines

Une étude détaillée (diagnostic initial avec étude historique et analyses de terrains) de mars 2015 est jointe en annexe au dossier. Cette étude est particulièrement claire et pédagogique. Elle appelait à réaliser des analyses complémentaires, dont les conclusions devaient être présentées dans les phases ultérieures du projet.

Certaines pollutions constatées (pollution des eaux souterraines en hydrocarbures légers) concernent les terrains acquis par la SNECMA (à l'ouest du site) et doivent donc être traitées par cette société. Ces pollutions proviennent d'ailleurs d'une pollution au kérosène issue du site de la SNECMA².

Les deux zones du site (la zone grillagée au nord et l'ancienne zone de tir d'essai au sud-est) qui appellent une attention particulière lors de la phase de réalisation, sont bien mentionnées. Par contre, le site de la SNECMA n'est pas mentionné comme étant un site Basol³ et la pollution des eaux souterraines en hydrocarbures lourds dans la partie sud-est du site (piézomètre Pz3, champ agricole), n'est pas mentionnée. L'étude détaillée précise pourtant que la source de cette pollution aux hydrocarbures lourds n'ayant pas été identifiée, les travaux ultérieurs de terrassement de cette zone pourraient mettre en évidence la présence de sols impactés par ces pollutions. La conclusion note cette pollution aux hydrocarbures lourds comme extérieure au projet d'extension ICPE de la SNECMA (cf avis de l'autorité environnementale correspondant) mais omet de préciser qu'elle intercepte le site de la ZAC. Ces points auraient dû être précisés et corrigés, en s'inspirant de la clarté de l'étude détaillée des sols.

Le dossier précise que l'usage des eaux souterraines (niveau des eaux du calcaire de Brie entre 3 et 4 mètres de profondeur) est à proscrire.

2.2 L'eau et les risques naturels

L'eau

Des sondages pédologiques avaient montré que le sol du site ne présentait pas de traits caractéristiques de zone humide. L'actuelle version de l'étude d'impact fait désormais bien référence au nouveau schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE Seine Normandie) 2016-2021 comme demandé dans l'avis de l'autorité environnementale de 2016. Il est toutefois regrettable que l'état initial de l'étude d'impact n'ait pas intégré les éléments développés dans la partie consacrée à l'état initial du site du dossier d'AEU.

Le dossier loi sur l'eau confirme l'absence de zones humides au droit du site et qu'il est traversé par le ru du Jard tandis que l'étude d'impact mentionne le ru des Trois moulins en page 280. Il aurait été utile que le dossier d'AEU fasse état d'investigations pour vérifier la faible perméabilité du sol (mentionnée dans la version précédente de l'étude d'impact), qui conditionne l'infiltration des eaux.

La MRAE recommande par conséquent de compléter l'étude d'impact sur la thématique « eau » notamment au regard du dossier d'autorisation environnementale unique (AEU).

Les risques naturels

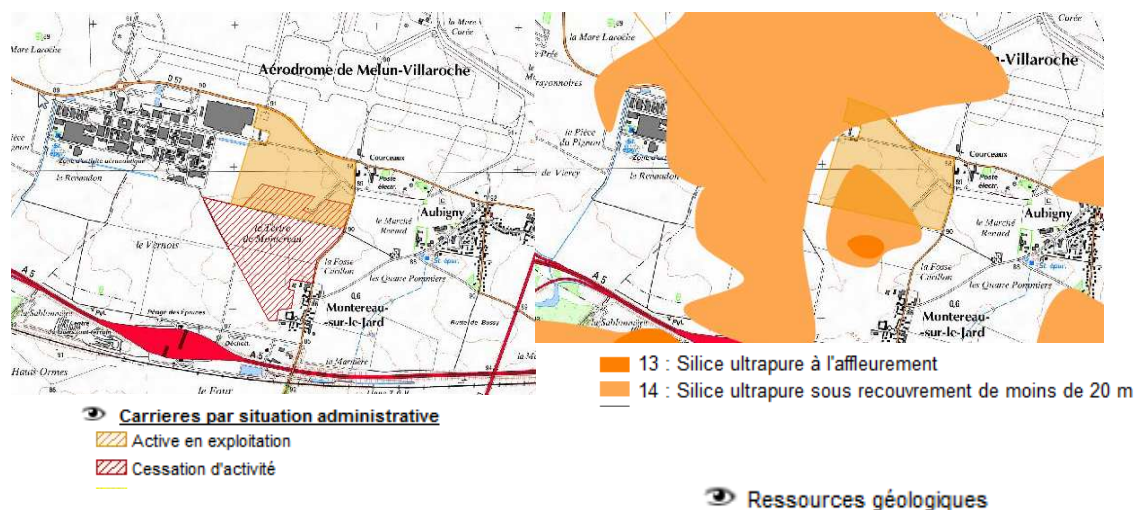
La faible profondeur de la nappe souterraine la plus proche devra être prise en compte lors de la conception des ouvrages de gestion des eaux pluviales.

L'étude d'impact, dans sa version précédente, notait que le site n'était pas référencé dans une zone d'ancienne exploitation de carrière, alors que la partie sud du site est concernée par une ancienne exploitation de silice, actuellement en cessation d'activité. Des précisions n'ont toujours pas été apportées sur ce point.

² La partie Ouest du site d'étude fait actuellement l'objet d'un arrêté préfectoral n° 15/DCSE/IC/076 du 23 septembre 2015, autorisant la société SNECMA à étendre le site industriel existant par la construction d'un nouveau bâtiment appelé « Centre de rechange », dédié principalement à des activités de pré-montage des moteurs d'aviation et à du stockage de pièces détachées.

Les services d'inspection des installations classées précisent que les sources de pollution identifiées sur ce site sont considérées comme maîtrisées en référence aux diagnostics de sols réalisés. Un suivi des eaux souterraines est effectué au droit du site de la SNECMA. Une évaluation quantitative de risques sanitaires (EQRS) a été menée afin de s'assurer de la compatibilité entre l'état du milieu souterrain et les usages futurs envisagés après la mise en place des mesures de gestion, concluant qu'il n'y a pas de dépassement des seuils de risques inacceptables et que l'état environnemental du site est compatible avec les usages prévus.

³ Inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif (<http://basol.environnement.gouv.fr>)



Source : base de données Carmen DRIEE

2.3 Les milieux naturels et les espaces agricoles

Une étude détaillée concernant le diagnostic faune-flore et le formulaire simplifié d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 sont joints en annexe au dossier.

Les inventaires faune-flore ont été réalisés de septembre 2014 à avril 2015. Le site de la ZAC est constitué en majorité de terres agricoles peu favorables à la biodiversité. Seules quelques zones herbacées et buissonnantes en périphérie des cultures peuvent offrir des habitats plus favorables.

Les inventaires font ainsi apparaître l'existence de nombreuses espèces protégées (oiseaux, chiroptères, insectes) dont certaines peuvent être considérées comme remarquables.

Les photographies des pages 97-100 de l'étude d'impact mériteraient d'être légendées et localisées sur un plan du site par leur cône de vue.

Continuités écologiques

Aucun élément de la zone d'étude n'est considéré comme un réservoir de biodiversité ni comme un corridor écologique. Néanmoins un corridor de la sous-trame herbacée longe la zone d'étude à l'ouest, ce qu'illustre bien l'étude d'impact par des cartes issues du SRCE⁴.

Espaces agricoles

L'étude d'impact montre la forte proportion des espaces agricoles sur le territoire de la commune et sur le site du projet. Aucun commentaire n'est cependant joint. Des précisions sont toutefois apportées mais en page 240, dans la partie consacrée aux effets du projet, notamment concernant l'activité agricole actuelle. Sur les 43,8 ha du site, 41,8 ha sont aujourd'hui destinés à l'agriculture, soit 95 %. Pour les 4 exploitations agricoles implantées sur la ZAC, ces surfaces représentent environ de 2 à 13 % de la surface totale cultivée.

La version précédente de l'étude d'impact avait bien souligné que « les projets de développement des activités en lien avec l'aérodrome devaient impérativement prendre en compte la pérennité économique des exploitations agricoles et la fonctionnalité des espaces agricoles ». Si la version actualisée de 2018 apporte des précisions sur les exploitations touchées le projet, en revanche l'état initial n'aborde pas en détail la fonctionnalité des espaces agricoles, se contentant en page 239 (sur la partie consacrée aux effets du projet), d'expliquer que le site serait déjà limité à l'est, au nord et à l'ouest par des routes et qu'il serait déjà enclavé. Or, si les routes représentent des coupures, elles ne sont pas forcément des freins à la fonctionnalité des terres agricoles en présence.

La MRAe aurait donc souhaité disposer d'une analyse fonctionnelle des espaces agricoles au sein et aux environs du projet avant les aménagements.

La MRAe recommande d'effectuer d'une analyse fonctionnelle des espaces agricoles au sein et aux environs du projet avant les aménagements.

⁴ Schéma régional de cohérence écologique

2.4 Transport, bruit et qualité de l'air

Déplacements

Les autoroutes A5 et A105 traversent la commune, au sud et à l'ouest du projet qui est lui-même bordé par les routes départementales RD57 et RD35. Quelques données de comptage de trafic routier sont présentées. Des difficultés sont observées sur la RD57 aux heures de pointe du matin et du soir (desserte du site de la SNECMA) ainsi qu'au niveau des carrefours RD57/RD471 et RD57/RN36.

Les transports en commun existant sur la commune sont éloignés du site. Une étude sur les liaisons douces est, par ailleurs, en cours. Le dossier indique que des ateliers « mobilité » ont été engagés pour mieux définir l'état des lieux et les besoins du site concernant les transports.

Bruit

Le dossier recense les sources de bruit du secteur : le pôle d'activité comprenant la SNECMA et ses essais moteurs, l'aérodrome de Melun Villaroche, les infrastructures de transport terrestre. La partie nord du site est située en zone D du PEB⁵ de l'aérodrome : les constructions situées dans ce périmètre devront respecter le règlement de cette zone. Le site d'étude n'est pas concerné par les bandes sonores de part et d'autre de l'A5 et de la RD 471.

Le dossier présente en annexe le PPBE⁶ de la communauté d'agglomération de Melun Val de Seine en date de septembre 2015, sous le titre de PEB Aérodrome, ce qui mériterait d'être corrigé.

Les niveaux de bruit (Lden), issus du référentiel cartographique du conseil départemental de Seine et Marne, reflètent la situation sonore de 2004-2007. Les niveaux sonores les plus importants aux environs du site sont issus de la RD35, la RD57 et la SNECMA, le site lui-même étant concerné par des seuils de 50 à 60 dB(A).

Une étude acoustique est jointe en annexe au dossier. L'étude d'impact mentionne la construction d'un bâtiment de la SNECMA sur la parcelle à l'ouest du projet sans préciser qu'il s'agit d'une ICPE soumise à autorisation (arrêté préfectoral du 23 septembre 2015) qui doit étudier les impacts sonores de ses installations sur son environnement proche. L'étude d'impact de la ZAC pourrait donc s'y référer.

Les trois points de mesure acoustiques effectués en octobre 2015 sur le périmètre de la ZAC, reflètent une ambiance sonore modérée. Il est cependant noté qu'il n'y a pas eu d'essais moteurs de la SNECMA durant la campagne de mesures. Il conviendrait donc d'effectuer des mesures acoustiques et vibratoires lors d'une phase d'essais pour mieux définir l'état initial, et d'évaluer le bruit généré par la nouvelle extension ICPE de la SNECMA (constructions et exploitation).

Qualité de l'air

L'étude d'impact précise que la qualité de l'air sur le site d'étude est bonne à très bonne 87 % de l'année. Les données sont cependant des généralités ou concernent Paris pour l'indice Citéair. Il conviendrait donc d'étayer cette affirmation par quelques précisions.

Le dossier note que la SNECMA est un établissement qui dispose de bancs d'essais de moteurs à réaction qui génèrent des effluents atmosphériques liés à la combustion de kérosène.

La carte des zones sensibles concernant la qualité de l'air en Île-de-France montre que la commune est en limite des zones classées comme sensibles sans y être comprise.

La MRAe recommande d'effectuer des mesures acoustiques et vibratoires et de pollution de l'air lors d'une phase d'essais pour mieux définir l'état initial, et d'évaluer le bruit généré par la nouvelle extension ICPE de la SNECMA (constructions et exploitation).

2.5 Le patrimoine, les paysages et l'archéologie

Le sud-est de l'aire d'étude est concerné par le périmètre de protection de 500 mètres d'un monument historique (inscription 9/11/1939), monument funéraire du cimetière de la commune. Les aménagements réalisés au niveau de ce secteur devront recevoir l'avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF).

⁵ Plan d'exposition au bruit

⁶ Plan de prévention du bruit dans l'environnement

Paysage

Les vues de perception paysagère sont pertinentes et bien légendées.

L'analyse paysagère de l'état initial se réfère à l'atlas des paysages de Seine-et-Marne.

À l'exception de trois hameaux, des infrastructures de transport terrestre, de l'emprise de la SNECMA et des espaces d'activité liés à l'aérodrome au nord du site, l'ensemble du territoire communal est occupé par des exploitations agricoles. Le secteur est donc largement dominé par l'empreinte agricole avec un paysage ouvert d'*openfield*⁷ duquel émergent les installations de la SNECMA qui sont perceptibles depuis un horizon lointain.

Archéologie

Le diagnostic archéologique a été partiellement mené en 2015. La zone non analysée (8 hectares) ne pourra être étudiée qu'après dépollution pyrotechnique du terrain (cf bombardements).

2.6 Les risques technologiques

Risques ICPE

La nouvelle version de l'étude d'impact a actualisé le volet sur les risques technologiques en précisant la localisation et les activités des deux ICPE de la commune, SNECMA et ENROBES 77. L'extension ICPE de la SNECMA, en cours, est cette fois mentionnée. La MRAe rappelle que la SNECMA a été renommée, comme mentionné ci-dessus, SAFRAN AIRCRAFT, ce qui mériterait d'être précisé dans l'étude d'impact.

Risques pyrotechniques

Le site ayant été bombardé lors de la seconde guerre mondiale, une recherche pyrotechnique a été effectuée. La version précédente de l'étude d'impact indiquait qu'un certain nombre d'anomalies pouvant correspondre à des objets métalliques ou des réseaux avaient été mises en évidence. L'état initial concluait que seules des fouilles adaptées permettraient de connaître avec certitude le type d'objet dont il s'agit. Les fouilles de recherche en munition n'ont pas été réalisées et présentées dans la présente étude d'impact.

La MRAe recommande que les études de recherche pyrotechnique soient :

- **effectivement faites préalablement à la réalisation des travaux de dépollution comme le porteur de projet s'y engage page 130 ;**
- **réalisées sur toute la surface du projet y compris sur la partie sud qui recoupe la partie nord de l'ancienne carrière pour laquelle il n'est pas certain que le déminage a été fait en totalité.**

La MRAe souligne aussi la nécessité de réaliser la décontamination avant la réalisation des travaux d'aménagement et donc avant tout remaniement des terrains.

3. Justification du projet retenu

L'objectif du projet est de créer une nouvelle image de l'ensemble du pôle aéronautique de Melun Villaroche, en aménageant un parc d'activités attractif économiquement.

Le projet de la ZAC du Tertre de Montereau doit prendre en considération :

- des critères de développement durable ;
- des critères d'accessibilité à ce pôle aéronautique majeur (après Le Bourget), en intégrant notamment une réflexion sur la desserte en transport en commun ;
- des critères d'équilibre économique du territoire.

Trois variantes du projet ont été étudiées. Elles ont trait à différentes conceptions des dessertes du site (voiries et giratoires) et donc à l'impact déplacements et nuisances associées. Le scénario retenu permet des branchements complémentaires sur la RD57 et la RD35 et un branchement principal avec giratoire sur la RD57 (dans l'alignement des pistes et en zone non constructible). Les différentes variantes n'évoquent pas les autres thématiques environnementales.

⁷ Paysage agraire à champs ouverts les uns sur les autres, sans clôture et sans haie (par opposition au bocage), et caractérisé par un morcellement des champs en lanières et un habitat rural groupé en village

4 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les principaux impacts concernent la pollution des sols, les eaux pluviales et usées, la fonctionnalité des espaces agricoles, les déplacements et les nuisances associées, l'énergie.

Pour ce qui concerne les impacts sanitaires, il convient de noter que le pétitionnaire ne connaît pas les futures activités du site, il indique cependant que les aménagements ne seront pas sources de nuisances pour la santé. Ceci mériterait d'être suivi pour en apporter la confirmation.

Bien que des éléments aient été apportés par le pétitionnaire depuis l'avis de 2016 (notamment sur la biodiversité, l'eau, les espaces agricoles), les thématiques suivantes appellent encore à ce stade des compléments : la pollution des sols, l'eau (la gestion des eaux usées et des eaux pluviales), les déplacements, la fonctionnalité des espaces agricoles, l'énergie.

4.1 La phase de travaux

La phase chantier doit faire l'objet d'attention par le maître d'ouvrage et l'ensemble des intervenants sur le site. Il convient de réduire au maximum les impacts et nuisances sur l'environnement. La problématique de la phase chantier est développée dans l'étude d'impact et des mesures de réduction pertinentes sont proposées.

4.2 La pollution des sols

Concernant la pollution du sol, les effets du projet ne sont pas traités dans la version actualisée de l'étude d'impact (pages 275 et 279). L'étude d'impact prévoit bien des mesures de type excavation puis une élimination des terres souillées dans le cas de pollutions accidentelles (page 309) mais rien concernant les pollutions en présence. La partie concernant les effets cumulés des projets voisins avec le projet de ZAC évoque toutefois la problématique des pollutions accidentelles et la question des volumes de terres excavées et acheminées en centre de traitement.

Comme indiqué dans l'avis du 10 juin 2016, la MRAe recommande que l'analyse de la qualité des sols et leur contamination entre 0 et 3 mètres soit revue compte tenu de l'étude détaillée de pollution de sols relevant la nécessité d'études complémentaires concernant certaines parcelles (pages 274 et 275 de la version de 2016 de l'étude d'impact). Celles-ci au sud-est du site (possibles pollutions des terres par les hydrocarbures lourds), ou concernant les deux zones éventuellement polluées (grillagée et réservée aux tirs d'essai) doivent être étudiées avec plus de précisions.

4.3 L'eau

Le dossier ne précise toujours pas, à ce stade, les activités envisagées sur le territoire de la ZAC. Le pétitionnaire assure néanmoins qu'elles ne généreront pas d'effluents industriels. Les rejets en eau des futurs établissements devraient être :

- les eaux pluviales de voiries,
- les eaux pluviales des surfaces nouvellement imperméabilisées et les eaux de toitures,
- les eaux usées issues des installations sanitaires des bâtiments.

La version précédente de l'étude d'impact annonçait qu'en matière de gestion qualitative et quantitative des eaux pluviales, le projet prévoyait des bassins de rétention et/ou d'infiltration et des séparateurs d'hydrocarbures. Ces points devaient être précisés lors de la procédure de demande d'autorisation « loi sur l'eau ».

La MRAe estime que l'étude d'impact ne fait pas assez référence aux éléments du dossier d'AEU notamment pour renseigner le volet eau de l'étude d'impact. Par ailleurs, le dossier d'AEU n'apporte pas de solution tranchée concernant le dispositif finalement retenu pour le traitement des eaux usées de la ZAC, l'exutoire des rejets et les niveaux de rejet tenant compte du respect des objectifs de qualité du milieu récepteur. Le projet de raccordement des effluents à la station d'épuration de Montereau sur le Jard (avec de possibles travaux d'agrandissement pour en augmenter la capacité) ne semble plus d'actualité dans le dossier d'AEU sur l'eau tandis qu'il figure toujours comme solution en page 209 de l'étude d'impact actualisée.

Concernant les eaux pluviales, le dossier d'AEU propose des solutions intéressantes de gestion alternative des eaux pluviales bien intégrées aux problématiques paysagères comme les noues et bassins paysagers. L'étude d'impact annonce des dimensionnements en page 208 qui auraient dû s'accompagner de justifications tenant compte notamment des faibles capacités d'infiltration des sols en place mises en évidence dans l'étude d'impact. Le pétitionnaire précise que ces justifications se trouvent dans l'annexe 9 du dossier d'AEU non jointe au dossier.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact sur la gestion des eaux usées et pluviales.

4.4 Les transports, le bruit et la qualité de l'air

Les déplacements

Le pétitionnaire note que l'arrivée d'environ 1600 emplois accentuera les difficultés ponctuelles observées sur les voies de desserte, notamment sur la partie ouest de la RD57. Une estimation du nombre des véhicules supplémentaires a été réalisée : plus de 520 véhicules en heures de pointe à l'ouest de la RD57 et plus de 250 véhicules en heure de pointe à l'est de la RD57 (page 320).

Plusieurs mesures de réduction sont envisagées pour limiter l'impact lié à cette augmentation de trafic. Des hypothèses à moyen terme et long terme sont présentées.

Le dossier notait dans la précédente version que la desserte en transports collectifs serait approfondie en phase de réalisation de la ZAC ainsi que le réseau de liaisons douces. La MRAe constate qu'aucun complément n'a été apporté malgré la demande figurant dans l'avis de 2016, ce qui est hautement préjudiciable à une réelle démarche de développement durable.

La MRAe rappelle le besoin d'approfondir la desserte en transports collectifs, ainsi que le réseau de liaisons douces.

Le bruit

Le dossier recense les différents impacts sonores issus du projet. La phase chantier est susceptible de générer des nuisances sonores au niveau du hameau de Courceaux en raison principalement des livraisons et déchargements ainsi que des techniques constructives.

Le bruit issu des activités pourra provenir de l'approvisionnement des entreprises, et particulièrement sur la tranche horaire sensible du matin (6h à 7h).

En se référant aux mesures réalisées pour l'état initial, il est indiqué que le bruit lié aux activités ne devra pas dépasser 50 dB(A) de jour et 45,5 dB(A) de nuit pour respecter une émergence maximale de 5 dB(A) de jour et de 3 dB(A) de nuit. De même, les niveaux sonores liés aux circulations sur les nouvelles voiries internes ne devront pas dépasser 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit en façade des habitations.

Des mesures de réduction, soit à la source soit sur le chemin de propagation, sont présentées dans le dossier, des propositions de restriction sont envisagées.

Il est précisé que les activités les plus bruyantes seront envisagées à l'ouest de la ZAC, afin de les éloigner au maximum des habitations.

Qualité de l'air

Pour ce qui concerne les impacts du projet sur la qualité de l'air, le dossier note que les futures activités du site ne transformeront pas de matière et ne seront pas source de rejets atmosphériques d'origine industrielle. En fonctionnement normal, les sources de pollution atmosphériques seront essentiellement liées à la circulation des véhicules sur le site.

Des mesures de réduction d'impact sont envisagées : entretien et contrôle des véhicules d'approvisionnement et des poids lourds, arrêt des moteurs, vitesse de circulation réduite.

Une vigilance concernant le choix des espèces végétales retenues devra être observée, particulièrement pour ce qui concerne leur potentiel allergisant.

4.5 Les milieux naturels et les espaces agricoles

Milieux naturels

Les sites Natura 2000 les plus proches sont éloignés du site (entre 9,5 et 17,5 km). Le projet est donc soumis à une évaluation simplifiée des incidences sur le site le plus proche du massif de Fontainebleau, qui est bien présentée et conclut que le projet n'aura pas d'impact sur ce site Natura 2000.

Bien qu'ayant des impacts limités sur la faune et la flore, l'aménagement de la ZAC va modifier les habitats naturels de certaines espèces. Les impacts concernent principalement la

perturbation d'espèces en phase travaux et exploitation, ainsi que le risque de destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégées.

Différentes mesures d'évitement et de réduction sont envisagées. Dans la version actualisée de l'étude d'impact, le pétitionnaire a développé les mesures d'évitement et de réduction des impacts en p 220. Concernant les espèces protégées, les impacts résiduels après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction sont faibles et ne nécessitent pas la mise en œuvre de mesures compensatoires. Selon les pièces communiquées à la MRAe, la réalisation d'un dossier de demande de dérogation n'est plus nécessaire à ce stade d'expertise.

Un des aménagements avancé par le pétitionnaire en page 220 limitant les impacts résiduels en régime permanent (et qui n'est pas une mesure de réduction selon le pétitionnaire), réside dans la réalisation de 5ha d'espaces verts comportant 13 500 m² de haies, 26 425 m² de prairies, 10 465 m² de bassins paysagers et noues ainsi que 195 arbres.

La MRAe recommande d'inscrire cet aménagement de 5 ha d'espaces verts dans la partie consacrée à la présentation du projet qui n'en fait pas mention.

Espaces agricoles

Le projet va entraîner une importante consommation d'espaces agricoles et, de ce fait, il convenait de développer davantage cette thématique. La version actualisée aborde les effets du projet en termes de perte de terres agricoles, d'augmentation de surfaces imperméabilisées et des coupures. Les impacts doivent être identifiés et les modalités de compensation doivent être définies. Si l'étude d'impact apporte des précisions au regard de l'imperméabilisation des sols dans le cadre de la procédure de d'AEU, elle n'évoque aucune mesure compensatoire agricole (page 309) au regard du décret n° 2016-1190 du 31 août 2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation agricole, et semble implicitement justifier la perte de terres agricoles en s'appuyant sur les orientations du PLU et du SDRIF (page 240).

Il serait opportun de favoriser le maintien d'une activité agricole sur les tranches du projet non aménagées, au fur et à mesure de la réalisation du projet. L'impact sur la consommation d'espaces agricoles serait ainsi étalé dans le temps.

4.6 Le paysage

Le paragraphe intitulé « impacts sur le paysage » (page 307), souligne l'importance des enjeux paysagers du projet. Les aménagements paysagers le long des routes RD57 et RD35 sont évoqués, ainsi qu'une lisière plantée au sud du projet. L'étude affiche pour objectif de préserver les qualités du grand paysage de différents points de vue du territoire et d'aménager des « ouvertures paysagères » valorisant le paysage agricole. Ceci n'est pas démontré.

Le dossier note que l'intégration du projet sera facilitée par un accompagnement paysager et qu'un soin particulier devra être apporté aux espaces non bâtis du site et aux futurs espaces verts. Des principes d'aménagement pourraient également être proposés pour intégrer l'impact paysager des bâtiments prévus dans la ZAC, ce qui ne peut actuellement être fait en l'absence de précision sur les futurs aménagements.

L'intégration paysagère du projet présentée comme un des enjeux majeurs du projet (page 309) devra donc être développée dans les phases ultérieures du projet.

Les recommandations de la DGAC⁸ concernant les espaces situés à proximité de la plateforme aéronautique, sont utilement rappelées.

4.7 L'énergie

En application des dispositions de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, le dossier doit présenter une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone. Cette étude est présentée en annexe du dossier.

Un bilan des besoins énergétiques du projet, est présenté pour les deux premières phases de travaux, en tenant compte d'hypothèses de programmation qui ne sont pas encore définitives. Le dossier précise que la première phase de travaux (2018-2020) devra répondre aux exigences de la RT2012 et la deuxième phase (envisagée pour 2025), devra répondre à la RT 2020 (si elle est entrée en vigueur).

⁸ Direction générale de l'aviation civile

Les différentes possibilités concernant le potentiel de développement des énergies renouvelables sur le site, sont présentées dans l'étude. Il doit être tenu compte des servitudes aéronautiques du Tertre de Montereau, compte tenu de la proximité de l'aérodrome de Melun Villaroche. Le dossier n'apporte pas de conclusion.

Cette thématique devra être précisée dans les phases ultérieures du projet.

4.9 Effets cumulés avec d'autres projets connus

Une analyse des effets cumulés a été menée (page 359 et suivantes) en tenant compte des projets qui ont été identifiés à proximité du site (projets connus ayant fait l'objet d'un document d'incidence, ou d'une étude d'impact avec avis de l'autorité environnementale). Ces projets se trouvent à Montereau sur le Jard (SNECMA), à Réau et Moissy Cramayel (sociétés PRD et SIGMA) et à Savigny le Temple (projet logistique Norbert Dentressangle).

Dans la version actualisée, l'analyse est présentée sous la forme de tableaux, et aborde notamment la phase travaux, les nuisances sonores, la circulation et la gestion des eaux pluviales.

La consommation d'espaces agricoles, les sols pollués, la faune et la flore, sont évoqués. L'intégration paysagère est insuffisamment traitée (seul le traitement des lisières est analysé).

5. Analyse du résumé non technique

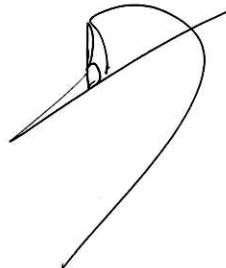
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. La pollution des sols n'est pas traitée et les textes relatifs à l'intégration paysagère (page 61) contiennent des généralités inadaptées au sujet. Certaines photographies manquent de légende et de localisation sur un plan. Le résumé mériterait donc d'être complété.

6. Information, consultation et participation du public

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 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. 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.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
son président délégué,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Christian Barthod', written over a horizontal line.

Christian Barthod