



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-
de-France sur le projet de zone d'aménagement concerté
(ZAC) Parc Briard Frégy-Bertaux à Fontenay-Trésigny (77)

N°MRAe 2021-1719
en date du 22/09/2021

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du Parc Briard Frégy-Bertaux à Fontenay-Trésigny (Seine-et-Marne), porté par la société d'économie mixte Aménagement 77, et sur son étude d'impact datée de juillet 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de création de zone d'aménagement concerté (ZAC).

Le projet se développe sur deux sites, localisés aux extrémités ouest et est de la commune, sur une superficie totale de 14,92 hectares. La ZAC a vocation à accueillir des activités économiques, artisanales et commerciales. Le programme prévisionnel des constructions représente une surface de plancher d'environ 30 000 m² sur le secteur Bertaux et de 23 875 m² sur le secteur Frégy.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent : la consommation d'espaces agricoles, le paysage, la gestion de l'eau, les milieux naturels, les déplacements et pollutions associées (bruit), l'énergie et le changement climatique.

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité. Les principaux enjeux et impacts liés au projet ont été identifiés et étudiés.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- préciser l'échelle territoriale des éléments d'analyse invoqués à l'appui de la justification du projet, et le cas échéant l'élargir à un périmètre supra-communal, notamment en ce qui concerne le potentiel d'implantation au sein de zones d'activité existantes ;
- étudier et mettre en place des mesures pour limiter les impacts induits par la consommation d'espaces agricoles ;
- compléter l'étude d'impact par une analyse de la répartition modale des déplacements induits par le projet et des stratégies mises en œuvre pour favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle ;
- préciser l'évaluation des besoins en stationnement automobile et limiter le nombre de places de stationnement offertes au strict nécessaire, notamment en recherchant une mutualisation de l'offre ;
- préciser les mesures prévues pour développer la production d'énergie renouvelable et présenter un bilan carbone global du projet.

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.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	5
1. Présentation du projet.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	8
2. L'évaluation environnementale.....	8
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	8
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	9
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	10
3.1. Consommation d'espaces agricoles.....	10
3.2. Paysage.....	11
3.3. Milieux naturels.....	13
3.4. Gestion de l'eau.....	14
3.5. Déplacements et pollutions associées (bruit).....	15
3.6. Énergie et changement climatique.....	17
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	18
ANNEXE.....	19
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	20

Préambule

En application de l'[article R. 122-6 I 3° du code de l'environnement](#), la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la communauté de communes du Val Briard pour rendre un avis dans le cadre de la création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Parc Briard Frégy-Bertaux, portée par la société d'économie mixte Aménagement 77, à Fontenay-Trésigny (Seine-et-Marne) et sur la base de son étude d'impact datée de juillet 2021¹.

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 23 juillet 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 23 juillet 2021.

La MRAe s'est réunie le mercredi 22 septembre 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de ZAC Parc Briard Frégy-Bertaux à Fontenay-Trésigny (77).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de François Noisette, 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 contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact, qui est composée de trois tomes.

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 projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Parc Briard Frégy-Berteaux est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'[article R. 122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique 39°b du [tableau annexé](#) à cet article).

La commune de Fontenay-Trésigny est située dans le département de la Seine-et-Marne, à 45 km au sud-est de Paris, à 25 km au nord de Melun et à 33 km au sud de Meaux. Elle compte 5 678 habitants (données 2018).

Le projet de ZAC concerne deux sites distincts, localisés aux extrémités ouest et est de la commune de Fontenay-Trésigny, proches de la route nationale N4 et dans le prolongement du tissu urbain existant (Illustration 1) :

- le secteur Bertaux, situé à l'ouest, d'une superficie de 8,54 hectares, localisé dans la continuité d'une zone d'activités existante comprenant notamment un supermarché, quelques commerces, deux hôtels et la caserne des sapeurs-pompiers ;
- le secteur Frégy, situé à l'est, d'une superficie de 6,38 hectares, localisé dans la continuité de la zone d'activités de Frégy existante qui accueille une cinquantaine d'entreprises de secteurs variés.

La superficie totale de l'opération est de 14,92 hectares. Les sites sont actuellement des parcelles agricoles exploitées (grandes cultures).

2 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire 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).

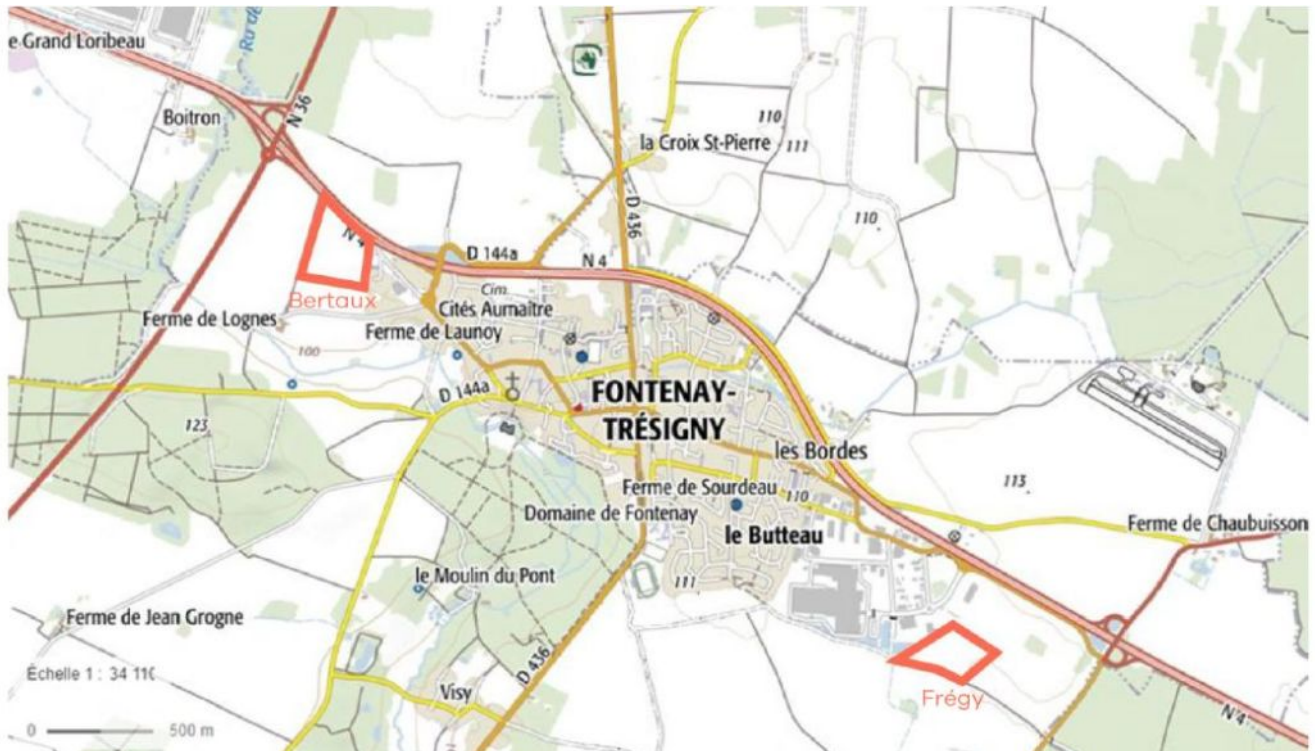


Illustration 1: Localisation des deux secteurs de la ZAC Parc Briard Frégy-Bertaux
(source : dossier de création, p. 7)

La ZAC a vocation à accueillir des activités économiques de type artisanat, petites et moyennes entreprises (PME), petites et moyennes industries (PMI), avec en plus, sur le secteur Bertaux, des activités commerciales et de services (hôtellerie, restauration, loisirs...). La ZAC sera découpée en lots de surfaces comprises entre 2 500 et 9 500 m² : 15 lots sur le secteur Bertaux, 7 lots sur le secteur Frégy (tome 1, p. 118 et 119). Le programme prévisionnel des constructions représente une surface de plancher d'environ 30 000 m² sur le secteur Bertaux (Illustration 2) et de 23 875 m² sur le secteur Frégy³ (Illustration 3).

L'accès à la ZAC se fera à partir de la rue Bertaux⁴ pour le secteur Bertaux et à partir du carrefour giratoire de la zone d'activités existante⁵ pour le secteur Frégy. Les voies de desserte comprendront des cheminements pour les piétons et les vélos. Des bandes végétalisées paysagères, d'une largeur de 4 à 20 mètres, seront aménagées sur le pourtour de chaque secteur de la ZAC. Elles seront constituées de plusieurs strates (arbres, arbustes, bandes enherbées) (tome 1, p. 122). Les espaces publics (voiries, espaces verts, ouvrages de rétention des eaux pluviales) représenteront une emprise d'environ 4,2 hectares⁶.

L'étude d'impact indique que la ZAC accueillera entre 300 à 400 emplois (tome 2, p. 13).

3 Ces chiffres sont mentionnés dans l'étude d'impact (tome 1, p. 119). Des chiffres légèrement différents sont indiqués dans le dossier de création (p. 36), avec un programme prévisionnel de construction de 32 140 m² sur le secteur Bertaux et de 25 920 m² sur le secteur Frégy, soit un total d'environ 58 000 m².

4 La rue Bertaux est une rue en impasse qui permet actuellement l'accès à la zone d'activités mitoyenne.

5 Carrefour giratoire entre les rues Sophie Germain et Margueritte Perey.

6 Selon le dossier de création (p. 4). L'étude d'impact mentionne une surface d'espaces publics de 3,7 hectares (tome 2, p. 76).

Les travaux concernent d'abord le secteur Bertaux, avec un début des travaux prévu en 2023, puis le secteur Frégy (début des travaux en 2024). L'achèvement de la ZAC est prévu pour 2027 (tome 1, p. 120).



*Illustration 2: Aménagement prévisionnel sur le secteur Bertaux
(source : étude d'impact, tome 1, p. 118)*



*Illustration 3: Aménagement prévisionnel sur le secteur Frégy
(source : étude d'impact, tome 1, p. 119)*

L'étude d'impact indique que, lors des études et concertations menées pour l'élaboration du projet, il était initialement envisagé une éventuelle extension pour le secteur Bertaux. Par la suite, cette option a été abandonnée (tome 2, p. 8 et 9). Rien n'est précisé pour le secteur Frégy au sujet d'une éventuelle extension ultérieure.

1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent :

- La consommation d'espaces agricoles ;
- Le paysage ;
- La gestion de l'eau ;
- Les milieux naturels ;
- Les déplacements et pollutions associées (bruit) ;
- L'énergie et le changement climatique.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après (3 « Analyse de la prise en compte de l'environnement »), 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.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact est de bonne qualité. Elle est bien illustrée, la rédaction est claire et des synthèses permettent de bien appréhender les principaux enjeux et impacts liés au projet. L'ensemble de la démarche d'évaluation environnementale (et notamment la séquence « éviter, réduire, compenser ») est présentée de manière structurée et proportionnée au niveau d'importance des enjeux. Des études spécifiques ont été menées, notamment sur le trafic, la biodiversité, les zones humides ou la compensation agricole, études qui ne sont pas jointes au dossier, mais qui sont présentées globalement de façon satisfaisante dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique est présenté dans le tome 3 de l'étude d'impact (p. 18 à 83). Il reprend de manière cohérente les informations apportées dans l'étude d'impact. Les impacts du projet et les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation mises en place sont toutefois présentés de manière trop générale. S'agissant des autres chapitres de l'étude d'impact (état initial de l'environnement, description du projet, solutions de substitution envisagées, etc.), le résumé non technique est de bonne qualité.

(1) La MRAe recommande de joindre au dossier les études spécifiques qui soutiennent les conclusions de l'évaluation environnementale.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF) identifie la commune de Fontenay-Trésigny comme « pôle de centralité à conforter ». Un secteur d'urbanisation préférentielle est identifié à l'est de la trame bâtie. L'extension urbaine permise à l'horizon 2030 sur la commune est de l'ordre de 5 % de l'espace urbanisé de référence de la commune, auxquels s'ajoutent 25 ha au titre du secteur d'urbanisation préférentielle, soit une capacité d'extension maximale permise par le SDRIF de l'ordre de 35 hectares (tome 1, p. 9).

L'étude d'impact indique que le plan local d'urbanisme (PLU) de Fontenay-Trésigny, approuvé en 2018, prévoit une consommation d'espace de l'ordre de 16 ha d'espaces agricoles, à vocation principalement économique, la construction de logements se faisant uniquement en densification du tissu existant. Cette consommation d'espace correspond à la présente ZAC (tome 1, p. 12). Le PLU classe les deux sites du projet en zone AUX (zone

d'extension urbaine à vocation dominante d'activités économiques)⁷. Chaque site fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) visant notamment à assurer une bonne intégration paysagère du projet. Ces OAP sont présentées dans l'étude d'impact (tome 1, p. 12 et 13).

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact présente un chapitre sur les solutions de substitutions envisagées et les principales raisons du choix effectué, qui expose les justifications en termes de programmation, de localisation et de taille des sites et de choix d'aménagement sur chaque site (tome 2, p. 3 à 11). Plusieurs études pré-opérationnelles ont été réalisées depuis 2015, pour aider à la définition du projet. En particulier, une étude de marché a été réalisée en 2020 afin d'identifier et d'ajuster les besoins en matière de locaux d'activités et de commerces. S'agissant de la justification du projet, l'étude d'impact met notamment en avant :

- Une demande de terrains de la part de PME/PMI pour pouvoir s'implanter sur la commune, en lien avec la raréfaction de l'offre en locaux d'activités en Île-de-France et une hausse des valeurs locatives ou des prix de cession sur les secteurs les plus proches de Paris ;
- L'existence d'un potentiel commercial, d'environ 5 000 m² de surface de vente, complémentaire à l'offre du centre-ville et des alentours sans nuire à l'existant⁸ ;
- L'absence de vacance structurelle sur la zone d'activités de Frégy déjà existante ;
- L'absence de dents creuses importantes ou de terrains conséquents en friche, qui auraient pu justifier une opération sur le tissu existant.

Il conviendra de préciser sur quel territoire les éléments de justification apportés ont été analysés. En particulier, l'absence de vacance sur les zones d'activités existantes, de friches urbaines ou de dents creuses doit être étudiée de préférence à une échelle intercommunale et pas seulement à l'échelle communale. Par ailleurs, la MRAe remarque que le renforcement de la polarité commerciale à l'extrémité de la ville, sur le secteur Bertaux, va générer des déplacements routiers qui pourraient en partie être évités au profit des modes actifs si les commerces s'implantaient en centre-ville.

(2) La MRAe recommande de préciser l'échelle territoriale des éléments d'analyse invoqués à l'appui de la justification du projet, et le cas échéant de l'élargir à un périmètre supra-communal, notamment en ce qui concerne le potentiel d'implantation au sein de zones d'activité existantes.

Au début de la concertation préalable menée en 2017, les périmètres envisagés étaient d'environ 14,4 ha pour le secteur Bertaux et 15 ha pour le secteur Frégy. Ces périmètres ont été réduits, respectivement à environ 8,5 ha et 6,5 ha, d'une part pour limiter la consommation d'espaces agricoles tout en demeurant cohérent et proportionné avec les besoins identifiés et d'autre part pour éviter la zone humide identifiée à l'est de la commune (au niveau du secteur Frégy), à la suite d'une étude de délimitation de zone humide menée en 2016. En parallèle, dans le cadre de la révision du PLU, la commune de Fontenay-Trésigny a pris en compte ces premières études et la concertation préalable et les périmètres finalement retenus ont donc été ouverts à l'urbanisation.

Les réflexions sur la ZAC ont ensuite porté sur la minimisation des impacts sur les sols et l'environnement en général, pour arriver au projet présenté. Les évolutions ont notamment concerné le réseau viaire interne, la mise en place d'une gestion alternative des eaux pluviales, le traitement visuel et paysager des franges de l'opération favorisant la biodiversité et la réduction de l'impact sur les exploitations agricoles.

⁷ Cf. dossier de création (p. 9) et règlement du PLU de Fontenay-Trésigny.

⁸ « Les typologies d'activités envisagées sont les suivantes : deux restaurants dont un de type restauration rapide, un magasin d'alimentation biologique, un espace de fitness, un hôtel, un lot réservé pour un acteur déjà en place et des locaux d'activités divers » (tome 2, p. 13).

L'étude d'impact indique que les réflexions seront poursuivies afin d'élaborer les fiches de lots des futurs acquéreurs et d'approfondir la conception des espaces publics, avec le souci d'un équilibre entre cohérence économique et optimisation des impacts environnementaux, notamment sur l'imperméabilisation des sols.

La MRAe souligne cette volonté de poursuivre la démarche de minimisation des impacts du projet et recommande que l'étude d'impact, à actualiser au stade de la réalisation de la ZAC, présente les mesures effectivement mises en œuvre pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet, tenant compte du présent avis.

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

3.1. Consommation d'espaces agricoles

Le projet entraîne la consommation de près de 15 hectares d'espaces agricoles. L'étude d'impact rappelle que les périmètres du projet ont été réduits, la surface initialement envisagée pour la ZAC étant de 29,4 hectares (cf. remarque du chapitre 2.3 ci-avant). Afin de limiter les impacts liés cette consommation d'espaces non bâtis⁹, des mesures sont proposées dans l'étude d'impact. Mais certaines de ces mesures restent imprécises et, surtout, leur mise en œuvre n'a pas encore été actée : plusieurs mesures sont « envisagées » à ce stade du projet (cf. remarques développées dans la suite du présent avis). Or, il importe, pour la MRAe, de mettre en place des mesures de réduction efficaces et ambitieuses pour limiter les impacts induits par cette consommation d'espaces. Il s'agit notamment de limiter l'artificialisation des sols et d'optimiser les surfaces consommées (en travaillant par exemple sur la densité).

(3) La MRAe recommande d'étudier et de mettre en place des mesures ambitieuses pour compenser les impacts induits par la consommation d'espaces agricoles.

Cette consommation d'espaces agricoles aura des impacts sur les fonctionnalités agricoles¹⁰. Le projet est soumis à la réalisation d'une étude préalable de compensation agricole collective¹¹, dont l'étude d'impact relate certains éléments (tome 2, p. 15 à 17). Les parcelles sont actuellement exploitées. Deux exploitations vont être impactées : le secteur Bertaux représente 6 % de la surface agricole utile de l'une des exploitations concernées, le secteur Frégy 3,5 % de l'autre. Afin de réduire l'impact sur les exploitations agricoles, le projet prévoit la remise en état d'un chemin agricole¹² sur environ 400 mètres (mesure de réduction R1, tome 2, p. 17). Des mesures de compensation collective de l'impact sur la filière agricole (financement de projets locaux), en cours de réflexion, seront également proposées (mesure de compensation C1, tome 2, p. 17). L'étude d'impact conclut que, malgré les mesures de réduction et de compensation précitées, le projet engendre tout de même la nécessité d'une réorganisation pour l'exploitant.

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

10 Le maintien d'une agriculture de proximité est un élément important du développement durable des territoires.

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

12 Ce chemin, actuellement en mauvais état, permet d'accéder à des silos de stockage de céréales (tome 2, p. 17).

La MRAe relève qu'il convient par ailleurs d'étudier les impacts cumulés éventuels avec d'autres projets d'urbanisation en cours d'étude sur les communes voisines ou le long de la route nationale N4 (Val Bréon 2¹³, par exemple), sur les activités agricoles.

(4) La MRAe recommande d'étudier les impacts cumulés éventuels du projet avec d'autres projets prévus ou existants sur les activités agricoles.

3.2. Paysage

L'étude d'impact décrit de manière détaillée l'environnement paysager de la ZAC (tome 1, p. 8 et 9, 35 à 46). Sur la forme, il convient de préciser le repérage des prises de vue fournies dans l'étude d'impact et de présenter des photos pour illustrer les perceptions du projet indiquées sur la carte de synthèse des enjeux paysagers (tome 1, p. 46).

Les deux sites de la ZAC ne sont pas concernés par une protection au titre du patrimoine historique ou du paysage. Ils sont notamment situés en dehors des périmètres de protection des quatre monuments historiques présents sur la commune (tome 1, p. 40).

La commune de Fontenay-Trésigny, qui s'inscrit au cœur de l'unité paysagère de la Brie Boisée, est située sur un plateau cultivé bénéficiant encore d'une armature végétale formée par des haies, bosquets et forêts. La topographie plane et les espaces agricoles, majoritaires sur la commune, donnent une grande visibilité aux constructions. Localisés en entrée de ville, dans la continuité du tissu urbain existant, les sites de la ZAC sont perceptibles depuis les espaces alentours et le lointain.

Situé en bordure ouest de la commune, le secteur Bertaux s'étend en continuité d'un tissu urbain hétérogène constitué de bâti économique et pavillonnaire, avec une certaine présence végétale liée aux jardins privés. Le site est très visible, notamment depuis la route nationale N4 au bord de laquelle il s'implante, aucune haie n'étant présente le long de la route (Illustration 4). La MRAe remarque que le front urbain de la zone d'activités existante, relativement fondu dans la végétation, apparaît aujourd'hui de taille encore limitée. L'aménagement du secteur Bertaux va entraîner un front urbain plus imposant qu'actuellement. Par ailleurs, la ferme de Lognes, adossée à la forêt et isolée au milieu de la zone agricole, « *constitue un marqueur identitaire fort du site* » comme le souligne à juste titre l'étude d'impact (tome 1, p. 39). Cette identité sera affaiblie avec l'aménagement du site, la ferme de Lognes étant progressivement rattrapée par l'urbanisation.

Situé en bordure est de la commune, le secteur Frégy s'inscrit dans la continuité d'une zone d'activités économiques d'envergure, caractérisée par des espaces très minéralisés, de vastes espaces de stationnement et des formes bâties volumineuses. Une haie l'isole de la route nationale N4 mais le site est visible notamment depuis la route départementale D402 ou le chemin agricole situé au sud du site (Illustration 5).

13 Les projets en cours d'étude sont présentés dans le tome 1 (p. 21 et 22) et dans le tome 3 (chapitre effets cumulés, p. 3 à 5).



*Illustration 4: Vue sur le secteur Bertaux depuis la route nationale N4
(source : étude d'impact, tome 1, p. 43)*



*Illustration 5: Vue sur le secteur Frégy depuis le chemin agricole situé au sud du site
(source : étude d'impact, tome 1, p. 40)*

L'étude d'impact indique que la position d'entrée de ville des deux sites leur donne une importance visuelle et paysagère majeure pour leur rôle de vitrine sur la commune, ce qui rend leur aménagement particulièrement sensible. D'après l'étude d'impact, les mesures favorisant l'insertion paysagère de la ZAC sont notamment :

- un traitement paysager soigné des interfaces entre les constructions et les zones agricoles, les sites constituant les nouvelles entrées de ville ;
- une inscription des projets dans la continuité de la silhouette urbaine des zones économiques attenantes (en termes de hauteurs, d'enveloppe bâtie), tout en améliorant leur qualité architecturale et urbaine ;

- un travail à mener sur l'insertion architecturale des projets (épannelage, emprises, matériaux) ;
- l'intégration d'espaces végétalisés dans le projet.

S'agissant des impacts paysagers, l'étude d'impact décrit les aménagements prévus sur la ZAC, tels que la trame végétale diversifiée et les cheminements pour les modes doux qui seront mis en place au sein du site. Sur le pourtour des sites, le traitement des franges végétalisées sera adapté aux enjeux paysagers attendus, selon le dossier : une frange épaisse (largeur de 20 m) mais clairsemée le long de la route nationale N4, avec des jeux de hauteur de plantation et d'ouvertures/fermetures, pour donner une visibilité sur les commerces, et des franges moins épaisses mais densément plantées au contact des espaces agricoles (mesure R4, tome 2, p. 47). Des exigences architecturales et paysagères visant à la qualité des futures constructions seront fixées dans les fiches de lots, en matière de formes architecturales, de gabarit, de couleurs, de matériaux, etc. (mesure R6, tome 2, p. 48). Concernant cette dernière mesure, l'étude d'impact précise qu'il est « *trop tôt au stade de création de ZAC pour connaître les partis pris architecturaux retenus pour les constructions de chaque lot* ». Par ailleurs, les hauteurs des constructions seront inférieures à 20 m, conformément au règlement du PLU.

La MRAe remarque qu'aucune visualisation ou photomontage du projet, à hauteur humaine, n'est fournie, ce qui aiderait à appréhender l'impact visuel de la ZAC depuis les différents points d'où elle sera perçue. Il convient de présenter des visualisations du projet, y compris à court terme quand la végétation ne sera que peu développée. Des informations sur les aménagements annexes (clôtures, signalétique, etc.) devront également être apportées.

(5) La MRAe recommande dès que possible et au plus tard au stade du dossier de réalisation de la ZAC, de :

- **présenter les principes architecturaux envisagés pour répondre à l'objectif de qualité affichée (notamment concernant les façades arrières des futurs bâtiments) ;**
- **présenter des visualisations ou photomontages du projet, à hauteur humaine, pour permettre d'appréhender l'impact visuel de la ZAC depuis les différents points d'où elle sera perçue.**

3.3. Milieux naturels

Les sites de la ZAC sont actuellement occupés par des cultures monospécifiques (colza, maïs, blé). Des relevés de la faune et de la flore ont été effectués sur les sites et leur pourtour, de juin 2019 à juillet 2020, afin de préciser les enjeux écologiques. Le principal intérêt écologique du secteur repose sur la présence d'espèces d'oiseaux des milieux ouverts et semi-ouverts, dont certaines sont classées vulnérables ou quasi menacées¹⁴. L'enjeu lié aux oiseaux est jugé modéré, au regard de la nidification possible dans les cultures d'espèces inféodées aux milieux ouverts : l'alouette des champs, la bergeronnette printanière et la perdrix grise (tome 1, p. 61 et 62). L'étude d'impact relève également que les effectifs de ces espèces sont très limités avec seulement un à deux couples de chaque espèce présents sur les sites du projet (tome 2, p. 60).

La réalisation du projet entraînera la suppression de ces espaces agricoles. Le projet prévoit l'aménagement de 11 300 m² d'espaces végétalisés publics, pour lesquels une fonctionnalité écologique a été recherchée : noues et bandes plantées le long de la voirie, bassins de rétention des eaux pluviales peu profonds, bandes paysagères multi-strates (strates herbacée, arbustive et arborée) d'une largeur de 4 à 20 m sur les franges des sites. Des espèces végétales locales et diversifiées seront plantées et une gestion différenciée ainsi qu'un suivi écologique mis en place. L'ensemble des aménagements favorables à la biodiversité prévus sont bien décrits (tome 2, p. 56 à 66).

¹⁴ Plusieurs espèces ont un statut de conservation défavorable selon les listes rouges des oiseaux nicheurs de France et de la région Île-de-France élaborées par l'union internationale pour la conservation de la nature (UICN), avec notamment des classements « vulnérable » et « quasi-menacé » (cf. étude d'impact, tome 1, p. 57 et 58).

Les nouveaux espaces végétalisés créés, plus fermés que les espaces agricoles, seront susceptibles d'accueillir des oiseaux du cortège des milieux semi-ouverts. S'agissant des oiseaux du cortège des milieux ouverts, l'étude d'impact indique que le report de ces individus sur des habitats similaires présents en périphérie (grandes cultures) sera possible compte tenu des faibles densités de population sur le secteur (tome 2, p. 59 et 60). Il conviendra, selon la MRAe, d'étayer cette conclusion en étudiant les effets cumulés liés aux autres projets d'urbanisation sur le territoire.

Par ailleurs, les expertises de terrain ont mis en avant la présence de zones humides avérées sur une partie des parcelles situées à l'est de la commune, initialement envisagées pour le secteur Frégy (cf. carte p. 54 du tome 1). Le secteur opérationnel Frégy a été réduit afin d'éviter la majorité de cette zone humide et au final, seule une zone humide d'environ 0,08 ha, au sud-ouest du site, sera impactée par le projet de ZAC. Cette zone humide est située sur un secteur d'aménagements paysagers en lien avec la gestion des eaux pluviales. L'étude d'impact précise qu'un « *travail sera réalisé afin de conférer à cet espace un ensemble de caractéristiques inhérentes aux zones humides* » mais que, d'un point de vue réglementaire, les ouvrages de gestion des eaux pluviales ne peuvent pas être considérés comme des zones humides (tome 2, p. 56).

3.4. Gestion de l'eau

Les deux sites de la ZAC présentent une topographie peu marquée, avec des pentes faibles. Actuellement, les eaux de ruissellement du secteur s'écoulent vers les rus présents à proximité : le ru de Bréon, un affluent de l'Yerres, pour le secteur Bertaux et le ru de Frégy, qui se jette dans le ru de Bréon, pour le secteur Frégy (tome 1, p. 33).

La réalisation du projet entraînera une artificialisation des sols et une augmentation du phénomène de ruissellement. L'étude d'impact estime que la surface de pleine terre conservée, sur l'ensemble de l'opération, serait de l'ordre de 70 000 m² (tome 2, p. 76 et 77)¹⁵. Une mesure est proposée pour réduire l'imperméabilisation des sols¹⁶ : « *il est envisagé d'imposer un minimum de 50 % de revêtement poreux* » pour les parkings de véhicules légers (mesure R8, chapitre « changement climatique », tome 2, p. 93). Il conviendra de confirmer ce qui sera effectivement imposé. L'étude d'impact mentionne également qu'« *il sera demandé dans le cadre des fiches de lots de conserver des espaces de pleine terre sur les lots privés* », mais sans préciser d'objectif chiffré (mesure R5, tome 2, p. 76 et 77). Compte tenu de la consommation d'espaces induite par le projet, il convient, selon la MRAe, de poursuivre la réflexion, de présenter des mesures plus ambitieuses pour réduire l'imperméabilisation des sols, de les imposer aux futurs acquéreurs et d'en préciser les modalités de mise en œuvre¹⁷.

(6) La MRAe recommande d'approfondir et de préciser les mesures prévues pour réduire l'imperméabilisation des surfaces non bâties (notamment sur les parkings).

En termes de gestion des eaux pluviales, le PLU demande, pour les constructions et aménagements nouveaux, de privilégier en premier lieu l'infiltration et le stockage sur l'unité foncière. Si l'infiltration est insuffisante, l'excédent des eaux pluviales sera de préférence rejeté vers le milieu naturel, en assurant une qualité des effluents compatible avec le milieu, et, en dernier lieu, vers le réseau de collecte des eaux pluviales avec un débit limité à 1 l/s/ha (tome 1, p. 73 à 74).

15 Cette surface a été estimée en comptabilisant les espaces publics, soit 37 470 m² au total (comprenant également les voiries), et entre 20 et 40 % de surface de pleine terre sur les espaces privés, soit 32 565 m² (avec 30 % de pleine terre) (tome 2, p. 76 et 77).

16 L'étude d'impact rappelle toutefois que le plan local d'urbanisme (PLU) limite l'emprise au sol des constructions à 70 % de la surface de la parcelle (tome 2, p. 77).

17 Il existe plusieurs types de revêtements perméables, qui peuvent répondre à différentes fonctions (capacité à infiltrer les eaux pluviales, préservation des sols en place, intérêt paysager, etc.).

Sur les espaces publics de la ZAC, la MRAe relève qu'une gestion des eaux de ruissellement intéressante¹⁸ est prévue, avec des noues végétalisées et des bassins d'infiltration multifonctionnels (vocations hydraulique, paysagère et écologique) et de faible profondeur (30 à 40 cm) (tome 2, p. 56 et 57). Pour les lots privés de la ZAC, l'étude d'impact indique que chaque acquéreur devra assurer le stockage et l'infiltration d'une pluie décennale sur la parcelle. La MRAe recommande, sur les lots privés, de prescrire la mise en place d'ouvrages d'infiltration à ciel ouvert multifonctionnels, dans la mesure du possible, au travers des prescriptions des fiches de lots.

D'un point de vue quantitatif, la gestion prévue permettra de ne pas rejeter d'eaux pluviales vers le réseau d'assainissement jusqu'à la pluie d'occurrence vicennale (20 ans). En effet, les ouvrages des espaces publics seront dimensionnés pour stocker une pluie d'occurrence vicennale, ainsi que la surverse des eaux pluviales provenant des lots privés au-delà de la pluie décennale. Le prédimensionnement des ouvrages sur les espaces publics, basé sur une estimation de la perméabilité des sols, conduit à des volumes à stocker de 753 m³ pour le secteur Bertaux et de 466 m³ pour le secteur Frégy (tome 2, p. 71). Pour les pluies d'occurrence supérieure à 20 ans, les surverses seront dirigées vers le réseau d'assainissement existant pour le secteur Bertaux et vers le ru de Frégy pour le secteur Frégy (tome 2, p. 57). L'étude d'impact informe par ailleurs que le projet fera l'objet d'une procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau¹⁹ (tome 1, p. 5).

S'agissant des eaux usées, l'étude d'impact indique que la station d'épuration de Fontenay-Trésigny présente une capacité de 10 500 équivalents habitants²⁰ et une capacité hydraulique de 1 600 m³/j par temps sec et de 3 400 m³/j par temps de pluie²¹ (tome 1, p. 75). Le volume d'eaux usées supplémentaires liées au projet a été estimé à 284 375 m³/an, mais le nombre d'équivalents habitants correspondant, qui caractérise la charge polluante, n'est pas mentionné (tome 2, p. 75). L'étude d'impact n'indique pas si la station d'épuration a une capacité de traitement suffisante pour ces eaux usées supplémentaires. Il conviendra de le préciser²².

3.5. Déplacements et pollutions associées (bruit)

La commune de Fontenay-Trésigny n'est pas directement desservie par des modes de transports en commun ferrés, mais plusieurs lignes de bus permettent de rejoindre notamment les gares situées sur les communes voisines : les gares de Marles-en-Brie (la plus proche, située à environ 5 km) et de Verneuil-l'Étang, desservies par la ligne de Transilien P, et la gare de Tournan-en-Brie (RER E, Transilien P). Des arrêts de bus sont présents à proximité des deux sites de la ZAC. L'étude d'impact ne donne pas de précisions sur la qualité de la desserte en bus (plages horaires, fréquence, temps de trajet) mais mentionne que « *le réseau de transport en commun [est] relativement peu développé* » et que l'usage de la voiture particulière est prépondérant (tome 1, p. 92 et 93).

18 Les ouvrages de rétention et d'infiltration à ciel ouvert et végétalisés sont en général efficaces et faciles à entretenir. La multifonctionnalité participe à l'économie de l'espace.

19 Loi sur l'eau : articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

20 Un équivalent habitant (EH) est une unité de mesure caractérisant la charge polluante des eaux usées : 1 EH = 60 g de DBO5/jour (demande biochimique en oxygène pendant 5 jours). On considère en général qu'un habitant représente entre 0,75 à 1 EH. Pour les eaux usées domestiques générées par les activités (bureaux, usine, école, etc.), différents coefficients sont appliqués.

21 Le portail d'information sur l'assainissement communal (<http://assainissement.developpement-durable.gouv.fr/>) indique une capacité nominale de 10 450 équivalents habitants. La MRAe relève que les données 2019 mentionnent, pour cette station d'épuration, une charge entrante de 9 156 équivalents habitants et un fonctionnement conforme en équipement et en performance.

22 Pour cette vérification, il conviendra de tenir compte du développement résidentiel prévisible sur la commune. L'étude d'impact indique notamment que 200 logements seront construits à Fontenay-Trésigny dans les 2 ou 3 ans, ce qui représente environ 450 nouveaux habitants (tome 2, p. 13).

Le centre-ville se trouve à environ 15 minutes à pied du secteur Bertaux et à environ 25 minutes à pied du secteur Frégy. L'étude d'impact précise qu'il existe des aménagements cyclables en centre-ville, mais que les déplacements en modes doux sont peu adaptés depuis et vers les sites du projet du fait du manque d'aménagements dédiés (absence de trottoirs et/ou de bandes ou pistes cyclables) (tome 1, p. 93). Afin de limiter le trafic automobile sur la commune, le projet prévoit « *le développement de cheminements doux en lien avec l'existant* » pour faciliter l'accès des sites à pied ou à vélo (mesure R3, tome 2, p. 30). Les aménagements qui seront réalisés à cet effet ne sont pas décrits de manière précise, hormis au sein des sites eux-mêmes. Il conviendra de montrer comment la continuité des cheminements cyclables sera assurée entre le centre-ville et les sites, notamment les commerces du secteur Bertaux. Par ailleurs, le stationnement vélo prévu par le projet n'est pas précisé.

La répartition modale de l'ensemble des déplacements générés par la ZAC (employés, clients, etc.) n'est pas précisée dans l'étude d'impact, il conviendra de l'étudier et de présenter des mesures pour réduire la part de déplacements en voiture.

Les deux sites de la ZAC bénéficient d'une bonne desserte routière. Ils s'implantent à proximité de la route nationale N4, qui longe Fontenay-Trésigny par le nord, et de ses deux échangeurs situés sur la commune²³. La route nationale N4 est une route à 2 x 2 voies qui supporte un trafic important, de l'ordre de 30 000 véhicules par jour dont 3 700 poids lourds (tome 1, p. 86). Une étude de trafic a été réalisée en juin 2020 afin d'évaluer les trafics et le fonctionnement actuel du réseau routier sur le secteur d'étude. Afin de tenir compte des effets liés à la crise sanitaire de la Covid-19, les données de comptages ont été recalibrées (tome 1, p. 87). Les résultats montrent que la circulation est globalement fluide aux heures de pointe sur les principaux carrefours du secteur étudiés (tome 1, p. 91).

Les déplacements routiers générés par le projet ont été estimés à 205 uvp/h²⁴ supplémentaires en heure de pointe du matin et à 871 uvp/h en heure de pointe du soir²⁵ (tome 2, p. 23). Des simulations de trafic routier ont été réalisées à l'horizon 2035, avec et sans le projet. La situation « sans projet » intègre notamment certains projets d'urbanisation sur un périmètre élargi (cf. tome 2, p. 21). Les simulations montrent que le projet entraînera une augmentation modérée du trafic sur les axes routiers étudiés, hormis sur deux tronçons où l'augmentation est jugée significative : le giratoire Bertaux et accès à l'échangeur sur la route nationale 4, à l'ouest de la commune, et rue Clément Ader, entre le nouveau magasin Leclerc et le carrefour giratoire sur la RN 4, à l'est.

L'étude d'impact indique que la circulation restera fluide et les réserves de capacité des carrefours étudiés suffisantes, malgré quelques ralentissements observés aux heures de pointe du soir sur certains carrefours (tome 2, p. 22 à 29). Afin de réduire ces difficultés, le projet prévoit des aménagements pour améliorer le fonctionnement des carrefours (mesures R4 et R5, tome 2, p. 30 à 31). L'étude d'impact rappelle que l'implantation des sites du projet à proximité des échangeurs de la N4 permet de limiter l'augmentation de la circulation en centre-ville.

13 places de stationnement public seront aménagées sur le secteur Bertaux et 7 sur le secteur Frégy. Par ailleurs, chaque lot devra prévoir un certain nombre de places, conformément aux exigences du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune. L'étude d'impact estime ainsi, sur la base des maximaux autorisés par le PLU,

23 L'échangeur situé au nord-est du secteur Frégy (diffuseur N4/D402) est un échangeur complet. L'échangeur situé au nord-ouest de la commune, au niveau du secteur Bertaux, est un échangeur partiel (il permet de sortir de la route nationale N4 dans les deux directions – est et ouest – mais ne permet d'y entrer que dans la direction ouest).

24 uvp/h : unité de véhicule particulier par heure. Cette unité, obtenue en appliquant un coefficient de pondération à chaque catégorie de véhicules (voiture = 1 uvp, poids lourd = 2 uvp, deux-roues = 0,5 uvp), permet d'exprimer les volumes de trafic dans une grandeur unique et de simplifier les calculs.

25 Aucune information n'est apportée pour la journée du samedi, qui est souvent pour les commerces la plus défavorable en termes de trafic.

hypothèse majorante²⁶, que le nombre de places s'élèverait à 557 sur le secteur Bertaux et à 265 sur le secteur Frégy. L'étude d'impact indique qu'un « *travail sera notamment effectué avec la mairie de façon à recalibrer ce besoin de stationnements et à optimiser l'usage de la pleine terre* » (tome 2, p. 31).

La MRAe relève qu'un nombre de places de stationnement trop important ne favorise pas le report modal notamment vers les modes doux, d'une part, et a des impacts sur la consommation d'espace et l'artificialisation des sols, d'autre part. Elle recommande de limiter le nombre de places de stationnement au strict nécessaire, de rechercher une mutualisation des besoins en stationnement²⁷ et de réduire l'imperméabilisation des sols due aux parkings (cf. remarque du paragraphe 3.4 « Gestion de l'eau » ci-avant).

(7) La MRAe recommande

- de compléter l'étude d'impact par une analyse de la répartition modale des déplacements induits par le projet et des stratégies mises en œuvre pour favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle ;
- de préciser l'évaluation des besoins en stationnement automobile, de limiter le nombre de places de stationnement offertes au strict nécessaire, notamment en recherchant une mutualisation de l'offre.

S'agissant du bruit, l'étude acoustique réalisée a permis de déterminer la contribution sonore maximum que devront respecter les nouvelles infrastructures routières construites dans le cadre du projet, conformément à la réglementation, soit 60 dB(A) en période diurne et 55 dB(A) en période nocturne, au niveau des constructions existantes (tome 1, p. 100). Le projet entraîne une dégradation des niveaux sonores principalement au sein des sites de la ZAC²⁸, ainsi que sur l'extrémité ouest de la rue Bertaux, où le niveau sonore diurne passe de 55 à 60 dB(A). L'étude d'impact n'indique pas explicitement si le projet respecte la réglementation et impacte des habitations existantes (tome 2, p. 106 et 107).

3.6. Énergie et changement climatique

Une étude sur le potentiel de développement en énergies renouvelables a été réalisée. Les sources d'approvisionnement en énergie renouvelable mises en avant pour le projet sont l'énergie solaire, pour produire une partie de l'électricité nécessaire grâce à des panneaux photovoltaïques, et le recours à des pompes à chaleur géothermiques²⁹, pour couvrir une partie des besoins en chauffage et en eau chaude sanitaire. L'étude de deux scénarios utilisant ces ressources (scénarios n° 2 et n° 3) confirme leur intérêt économique (rentabilité à partir de la 8^{ème} année d'exploitation) et environnemental, par rapport au scénario de référence (scénario n° 1, basé sur la mise en place de chaudières individuelles à gaz). Les scénarios n° 2 et n° 3 prévoient que les pompes à chaleur couvrent 30 % des besoins en chauffage et eau chaude sanitaire et, pour le scénario n° 3, que des panneaux photovoltaïques produisent 15 % de l'électricité consommée. L'étude d'impact indique que « *les acquéreurs des lots pourront être encouragés via les fiches de lots à mobiliser ces ressources dans leurs aménagements afin de réduire leur impact sur l'environnement, si la faisabilité de tels approvisionnement est confirmée ultérieurement par des études approfondies* » (tome 2, p. 84). La MRAe note qu'une solution mutualisée de production de chaleur n'a pas été étudiée, notamment pour constituer un mini réseau de chaleur d'origine géothermique permettant de mieux amortir les coûts de forage. Il convient, selon la MRAe, de présenter des mesures plus ambitieuses pour la production d'énergie renouvelable et de les imposer aux futurs acquéreurs.

26 Le nombre de places exigées par le PLU dépend de la surface de plancher développée et de la programmation envisagée (artisanat, bureaux, hôtel, restaurant...).

27 À titre d'exemple, les commerces et les hôtels nécessitent des places plutôt le soir et le week-end alors que les activités ont besoin de places de stationnement en journée et les jours ouvrés de la semaine.

28 La MRAe rappelle que les niveaux réglementaires cités ci-avant ne s'appliquent que pour les constructions existantes et pas pour les futurs bâtiments à construire.

29 Pompe à chaleur géothermique décentralisée pour chaque bâtiment (tome 2, p. 84).

Par ailleurs, l'étude d'impact indique que le projet vise un niveau de performance énergétique RT2012-20%, permettant d'anticiper la mise en œuvre de la réglementation environnementale (RE) 2020 qui devrait entrer en vigueur en 2022 et qui s'appliquera aux futures constructions. L'étude d'impact indique que le scénario RT2012-20% se rapproche des exigences attendues de la RE2020, actuellement non connue dans les détails (tome 2, p. 85).

(8) La MRAe recommande de préciser les mesures prévues pour développer la production d'énergie renouvelable (mutualisation des investissements, photovoltaïque sur les toits des constructions ou les parkings) ainsi que la part d'énergie renouvelable produite par le projet.

Par ailleurs, il y a lieu d'évaluer dès ce stade de la procédure de ZAC la contribution aux émissions de gaz à effet de serre et au changement climatique³⁰ du projet et, pour ce faire, de déterminer le bilan carbone global du projet, qu'il conviendra d'actualiser aux étapes ultérieures de la procédure.

(9) La MRAe recommande de réaliser un bilan carbone global du projet.

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

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public par voie électronique sur le 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 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. 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.

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 22 septembre 2021

Siégeaient :

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

³⁰ Art R122-5 du code de l'environnement. L'étude d'impact doit présenter notamment « les incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ».

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de joindre au dossier les études spécifiques qui soutiennent les conclusions de l'évaluation environnementale.....8
- (2) La MRAe recommande de préciser l'échelle territoriale des éléments d'analyse invoqués à l'appui de la justification du projet, et le cas échéant de l'élargir à un périmètre supra-communal, notamment en ce qui concerne le potentiel d'implantation au sein de zones d'activité existantes....9
- (3) La MRAe recommande d'étudier et de mettre en place des mesures ambitieuses pour compenser les impacts induits par la consommation d'espaces agricoles.....10
- (4) La MRAe recommande d'étudier les impacts cumulés éventuels du projet avec d'autres projets prévus ou existants sur les activités agricoles.....11
- (5) La MRAe recommande dès que possible et au plus tard au stade du dossier de réalisation de la ZAC, de : - présenter les principes architecturaux envisagés pour répondre à l'objectif de qualité affichée (notamment concernant les façades arrières des futurs bâtiments) ; - présenter des visualisations ou photomontages du projet, à hauteur humaine, pour permettre d'appréhender l'impact visuel de la ZAC depuis les différents points d'où elle sera perçue.....13
- (6) La MRAe recommande d'approfondir et de préciser les mesures prévues pour réduire l'imperméabilisation des surfaces non bâties (notamment sur les parkings).....14
- (7) La MRAe recommande - de compléter l'étude d'impact par une analyse de la répartition modale des déplacements induits par le projet et des stratégies mises en œuvre pour favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle ; - de préciser l'évaluation des besoins en stationnement automobile, de limiter le nombre de places de stationnement offertes au strict nécessaire, notamment en recherchant une mutualisation de l'offre.....17
- (8) La MRAe recommande de préciser les mesures prévues pour développer la production d'énergie renouvelable (mutualisation des investissements, photovoltaïque sur les toits des constructions ou les parkings) ainsi que la part d'énergie renouvelable produite par le projet.....18
- (9) La MRAe recommande de réaliser un bilan carbone global du projet.....18