



PRÉFET DE LA REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale
de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Le

10 JUIN 2016

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1159-16

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de la ZAC du Tertre de
Montereau sur la commune de Montereau sur le Jard
dans le département de la Seine et Marne**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur la création de la ZAC du Tertre de Montereau sur la commune de Montereau sur le Jard, dans le département de la Seine et Marne.

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 (ICPE¹ soumise à autorisation).

Les parcelles concernées par le projet sont essentiellement des espaces agricoles ou de 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 7000 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 fera l'objet d'une procédure d'autorisation unique comprenant une demande d'autorisation « loi sur l'eau » qui doit permettre d'apporter des compléments concernant la gestion des eaux pluviales et une demande de dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces (article L.411-1 du code de l'environnement).

Les principaux enjeux environnementaux du projet concernent la pollution des sols, la gestion des eaux pluviales, 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. Certaines gagneraient néanmoins à être davantage développées. La thématique relative aux pollutions de sol bénéficiant d'une étude détaillée claire et pédagogique, doit être précisée et clarifiée dans l'étude d'impact et des compléments analytiques apportés. De même, la problématique de la consommation de terres agricoles gagnerait à être davantage étudiée, dans la mesure où le projet consomme une grande partie des espaces agricoles du secteur. Des compléments et précisions sont également attendus en ce qui concerne le bruit (essais SNECMA en état initial), la qualité de l'air initiale (mesures locales) et les effets cumulés notamment avec l'extension de la SNECMA.

Lors de phases ultérieures, des compléments concernant l'énergie (précisions du potentiel de développement en énergies renouvelables en fonction des aménagements projetés), les paysages (en fonction des constructions prévues) et les transports (qui sont à l'étude) devront également être apportés.

Il est rappelé que le projet doit être analysé au regard du SDAGE 2016-2021 (et non à celui du SDAGE 2010-2015).

*
* *

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

¹ Installation classée pour la protection de l'environnement

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE modifiée 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. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7.

Pour ce projet soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 33 du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est le préfet de région.

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. 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.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la procédure de création de ZAC, présentée par la communauté d'agglomération Melun Val de Seine. L'étude d'impact ne sera pas soumise à enquête publique, mais fera cependant l'objet d'une consultation du public.

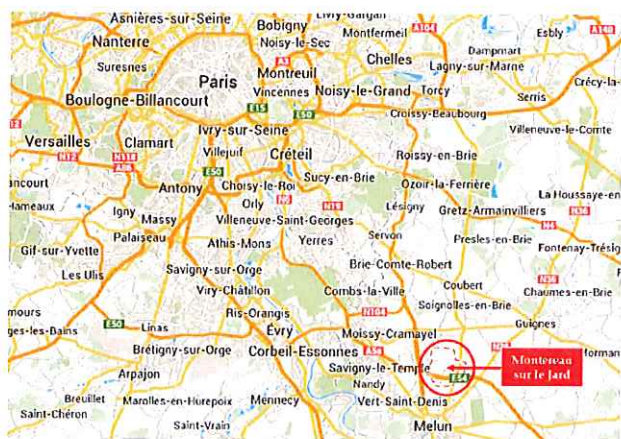
1.3. Contexte et description générale du projet

La communauté d'agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) s'est engagée par le biais de la société publique locale « Melun Val de Seine Aménagement », à créer une zone économique, à dominante aéronautique, sur la commune de Montereau sur le Jard. Le projet de création de la ZAC du « Tertre de Montereau » est donc présentée 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 (ICPE² soumise à autorisation). La surface initiale du projet (55 hectares) a été réduite pour permettre l'extension de la SNECMA. Certaines des thématiques abordées dans le dossier se réfèrent au périmètre initial. Il est donc recommandé de les actualiser.

La future 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.

Source : étude d'impact



² Installation classée pour la protection de l'environnement

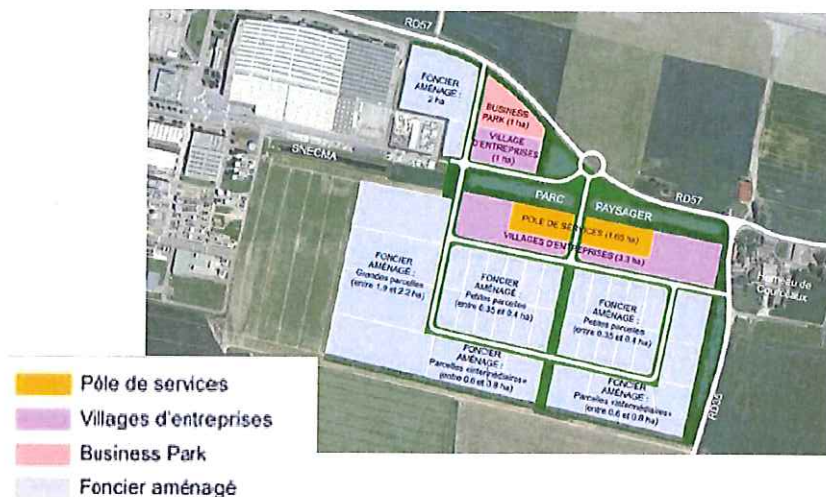
La ZAC du Tertre de Montereau est présentée dans le dossier comme devant structurer et dynamiser le pôle aéronautique Melun Villaroche (405 hectares, 9 établissements et 7000 emplois), en accueillant des entreprises liées à cette filière. Sont également envisagés des villages d'entreprises et un business 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 de 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 :

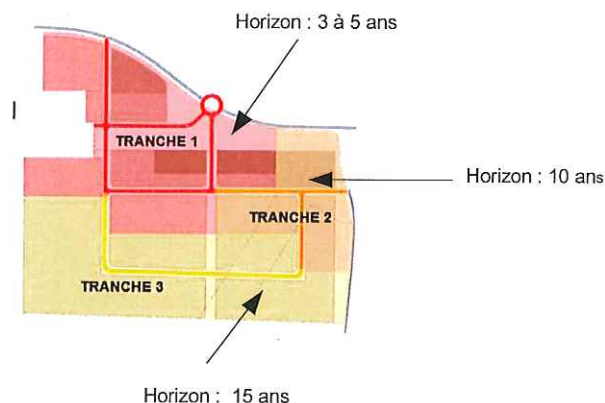
- deux parcelles en entrée du site, pour des « pôles de services » (1,65 hectare),
- trois parcelles pour des « villages d'entreprises » (4,3 hectares),
- une parcelle pour un « business park », le long de la RD57 (1 hectare),
- de 35 à 40 parcelles de tailles variées, destinées à la vente en tant que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



L'étude d'impact précise (page 78) que le projet fera l'objet d'une procédure d'autorisation unique comprenant une demande d'autorisation loi sur l'eau et une demande de dérogation espèces protégées.

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.

L'étude d'impact s'intéresse utilement aux établissements sensibles présents sur le secteur d'étude (page 48 et 163). Il serait opportun de définir le terme d'« établissement sensible ».

Les photographies des pages 33-34 et 89-90 ne sont ni numérotées ni légendées, ce qui mériterait d'être corrigé pour faciliter leur localisation sur le plan joint et mieux comprendre l'intérêt de leur présentation.

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 appelle à réaliser des analyses complémentaires, dont les conclusions devront 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 SNECMA³.

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 Basol⁴ (page 227) et la pollution des eaux souterraines en hydrocarbures lourds dans la partie sud-est du site (piézomètre Pz3, champ agricole), n'est pas mentionnée (page 231). 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 (page 234) 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 doivent 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 ont montré que le sol du site ne présente pas de traits caractéristiques de zone humide.

Il est fait référence (page 114) au SDAGE Seine Normandie 2010-2015 avec ses enjeux et défis. L'autorité environnementale rappelle que le SDAGE 2016-2021 a été approuvé par arrêté préfectoral du 1er décembre 2015, et qu'il est entré en vigueur le lendemain de sa publication au Journal officiel de la République française, le 20 décembre 2015.

Il convient de donc de mettre à jour les données correspondantes.

Les risques naturels

La faible profondeur des nappes souterraines devra être prise en compte lors de la conception des ouvrages de gestion des eaux pluviales.

³ 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 recharge », dédié principalement à des activités de pré-montage des moteurs d'aviation et à du stockage de pièces détachées.

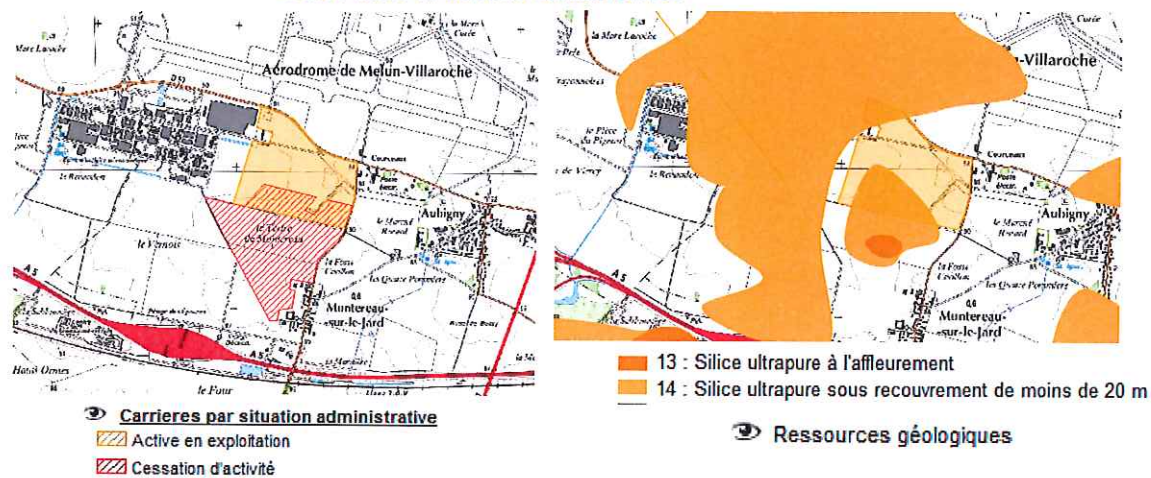
Les services d'inspection des installations classées précisent que les sources de pollution identifiées sur ce site sont considérées comme maîtrisées en référence aux diagnostics de sols réalisés. Un suivi des eaux souterraines est effectué au droit du site de la SNECMA.

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.

⁴ 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>)

L'étude d'impact note (page 217) que le site n'est 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 seraient donc appréciables sur ce point.

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 (tableau page 140). 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 145-146 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 SRCE⁵ (page 42 et 134).

Espaces agricoles

Les schémas et tableaux de la page 97 montrent bien la forte proportion des espaces agricoles sur le territoire de la commune et sur le site du projet. Aucun commentaire n'y est cependant joint. Des précisions seraient attendues, notamment des données concernant l'activité agricole actuelle alors que celles citées par le dossier datent de 1999 et ne concernent que la surface agricole utile (SAU) communale et le nombre d'exploitations sur la commune.

Le texte très court présenté page 162, note que « les projets de développement des activités en lien avec l'aérodrome doivent impérativement prendre en compte la pérennité économique des exploitations agricoles et la fonctionnalité des espaces agricoles ». Cependant aucune donnée récente (cf recensement de 2010) concernant les exploitations touchées par la consommation d'espace suite au projet n'est fournie.

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 page 167 et page 174-179. 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.

⁵ Schéma Régional de Cohérence Ecologique

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 page 169 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 PEB⁶ 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 (page 195).

Le dossier présente en annexe le PPBE⁷ 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) présentés page 201, issus du référentiel cartographique du conseil départemental de Seine et Marne, reflètent la situation sonore de 2004-2007, ce que le schéma ne mentionne pas. 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 (schéma page 204) 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 page 191, précise que la qualité de l'air sur le site d'étude est bonne à très bonne 87 % de l'année. Les données présentées pages 188 à 190 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 présentée page 192 montre que la commune est en limite des zones classées comme sensibles sans y être comprise.

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).

La légende des cartes (page 47, 183 et 184) est manquante, ce qui mériterait d'être corrigé pour plus de lisibilité.

Paysage

Les vues de perception paysagère, présentées page 35, sont pertinentes et bien légendées. Le plan mentionne une vue « A » qui n'est pas présentée. Ces vues sont reprises dans l'état initial, (page 96) sans être localisées sur un plan.

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

⁶ Plan d'exposition au bruit

⁷ Plan de prévention du bruit dans l'environnement

l'empreinte agricole avec un paysage ouvert d'openfield⁸ duquel émergent les installations de la SNECMA qui sont perceptibles depuis un horizon lointain.

Il convient de remarquer que le tableau de la page 91 définissant les aires d'étude en fonction des thématiques, n'évoque pas les paysages.

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

L'étude d'impact (page 219) traite des risques technologiques en notant les deux ICPE de la commune, SNECMA et ENROBES 77, sans les localiser ni en donner les caractéristiques. L'extension ICPE de la SNECMA n'est pas mentionnée alors qu'elle est en cours. Ceci mériterait d'être complété et précisé.

Risques pyrotechniques

Le site ayant été bombardé lors de la seconde guerre mondiale, une recherche pyrotechnique a été effectuée. Un certain nombre d'anomalies pouvant correspondre à des objets métalliques ou des réseaux ont été mises en évidence. Seule des fouilles adaptées permettront de connaître avec certitude le type d'objet dont il s'agit.

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 (pages 265-267). 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.

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

Les principaux impacts concernent la phase travaux, les eaux pluviales, le paysage, la consommation d'espaces agricoles, les milieux naturels, les transports et 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.

4.1 La phase de travaux

Une vigilance doit être apportée par le maître d'ouvrage et l'ensemble des intervenants sur le site, pour ce qui concerne la phase chantier. 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

L'analyse (pages 274 et 275) concernant la qualité des sols et leur contamination entre 0 et 3 mètres doit être revue compte tenu de l'étude détaillée de pollution de sols relevant la nécessité

⁸ Paysage agricole 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

d'études complémentaires concernant certaines parcelles. 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 précise que les futures activités (non connues) ne généreront pas d'effluents industriels. Les rejets en eau de ces établissements devraient être :

- les eaux pluviales de voiries,
- les eaux pluviales de toitures,
- les eaux usées issues des installations sanitaires des bâtiments.

Ceci mériterait d'être suivi dans les phases ultérieures du projet, pour en apporter la confirmation.

Une gestion qualitative et quantitative des eaux pluviales sera réalisée avec des bassins de rétention et/ou d'infiltration et des séparateurs d'hydrocarbures. Le raccordement pour les eaux usées se fera à la station d'épuration de Montereau sur le Jard avec de possibles travaux d'agrandissement pour en augmenter la capacité (page 289). Ces points devront être précisés lors de la procédure de demande d'autorisation « loi sur l'eau ».

Le schéma ayant trait à la gestion des eaux pluviales (pages 68 et 287) aurait mérité d'être légendé et mieux commenté, tout comme celui concernant les eaux usées (page 291).

La compatibilité du projet avec le SDAGE (page 329) se réfère au SDAGE 2010-2015 alors que le projet devra respecter les dispositions du SDAGE 2016-2021. Il convient donc de compléter l'étude d'impact sur ce point.

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 (page 321 et suivantes) pour limiter l'impact lié à cette augmentation de trafic. Des hypothèses à moyen terme et long terme sont présentées.

Le dossier note que la desserte en transports collectifs sera approfondie en phase de réalisation de la ZAC ainsi que le réseau de liaisons douces. Des compléments seront donc apportés en phase ultérieure du projet.

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. Les plantations prévues dans l'aménagement du projet sont présentées comme devant améliorer les échanges gazeux et favoriser l'absorption d'une partie des rejets liés au trafic supplémentaire.

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

Il convient de rappeler que les gaz à effets de serre sont à traiter dans la thématique climat et non dans la thématique qualité de l'air.

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 présentée page 335 et suivantes. Il est conclu 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. Après la mise en œuvre de ces mesures, des impacts résiduels persistent sur les espèces protégées nécessitant des mesures compensatoires.

Le pétitionnaire a donc prévu de déposer un dossier de demande de dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces (article L.411-1 du code de l'environnement).

Espaces agricoles

Le projet va entraîner une importante consommation d'espaces agricoles et, de ce fait, il conviendrait de développer davantage cette thématique. Page 306, le paragraphe « impacts sur l'agriculture » n'aborde pas l'activité agricole et les problématiques liées à la consommation d'espace agricole. Les impacts doivent être identifiés et les modalités de compensation doivent être définies.

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 remarque 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 DGAC⁹ 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.

⁹ Direction générale de l'aviation civile

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).

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 (page 30 de l'étude détaillée). 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).

L'analyse présentée sous la forme de tableaux, 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, ne sont pas évoqués et l'intégration paysagère insuffisamment (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. Le document est présenté en début d'étude d'impact (pages 25-71). 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

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

Le préfet de région, autorité environnementale

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'François Cuvier', with a horizontal line underneath.