



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le **21 MARS 2013**

*N° 20135202*

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-677-12

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de  
création de la ZAC de Maurepas sur la commune de Mitry-Mory  
dans le département de la Seine-et-Marne**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur le projet de création de la ZAC de Maurepas situé sur la commune de Mitry-Mory, dans le département de la Seine-et-Marne.

Cet avis est rendu dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP). Le dossier est présenté par la ville de Mitry-Mory.

Lors de la procédure de création de la ZAC en 2011, l'étude d'impact prévoyait des mesures ou des études notamment en ce qui concerne les éventuelles pollutions des sols et de la nappe souterraine et des études géotechniques. L'étude d'impact qui est présentée dans le dossier de DUP est inchangée sur ces points.

Les principaux enjeux concernés par le projet sont les déplacements, le bruit, la qualité de l'air, la pollution des sols et la consommation des espaces agricoles. Cette dernière thématique aurait mérité d'être traitée plus en profondeur.

Le projet prévoit le recours aux énergies renouvelables avec l'objectif de parvenir à des logements BBC (bâtiments basse consommation).

\*  
\* \*

*Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie en Ile-de-France d'Ile-de-France.*

# 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 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, 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.

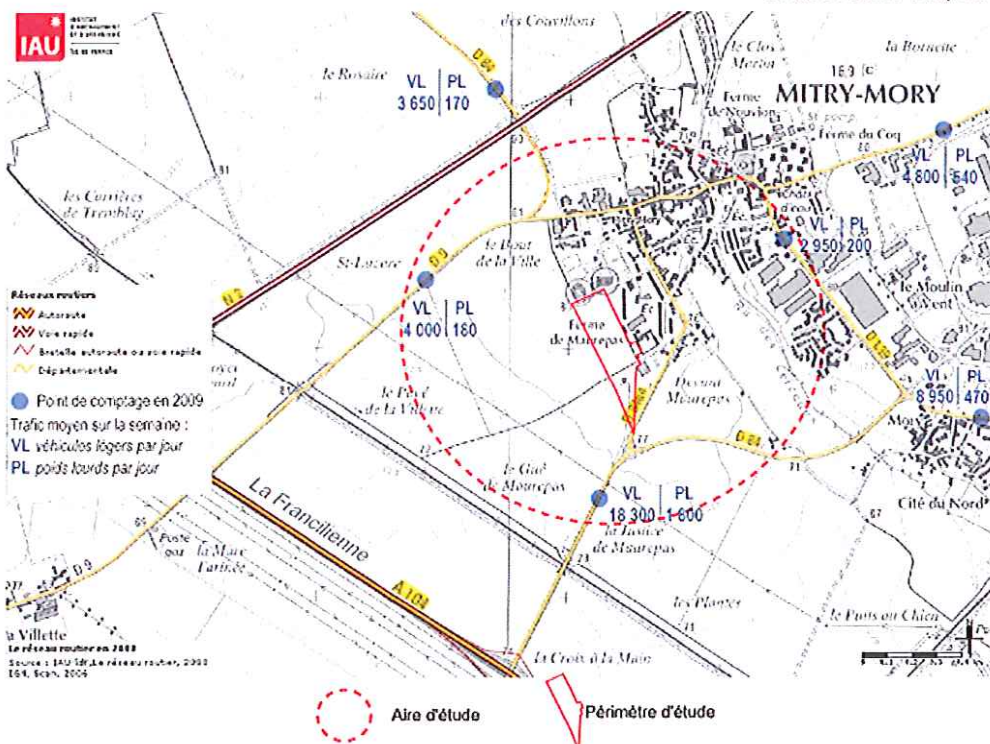
À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

### 1.3. Contexte et description générale du projet

Le projet de création de la ZAC Maurepas couvre une surface de cinq hectares sur la commune de Mitry-Mory, dans le département de la Seine-et-Marne.

Ce projet se situe en secteur agricole, sur des parcelles appartenant à des propriétaires privés. La commune de Mitry-Mory porteur du projet, a demandé à l'établissement public foncier d'île de France (EPFIF) d'acquérir les emprises foncières nécessaires à ce projet.

Source : étude d'impact

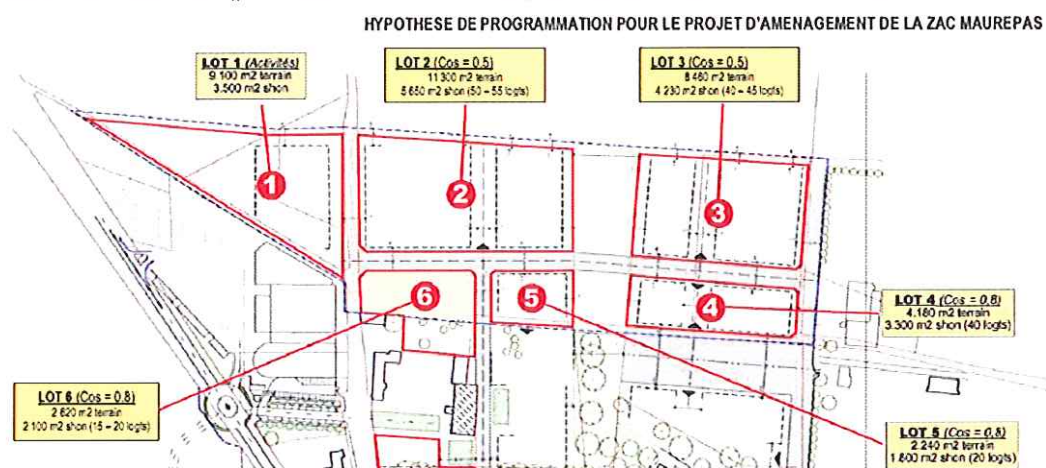




La procédure concernée est celle de la déclaration d'utilité publique. Le dossier a été déjà été présenté lors de la procédure de création de la ZAC.

Les principaux objectifs du projet sont de répondre aux besoins de logements tout en permettant une requalification urbaine et paysagère de l'entrée Sud du Bourg historique.

Le programme de construction est prévu en six lots, avec pour cinq de ces lots, la construction d'environ 170 logements dotés chacun d'une place de stationnement, et sur le sixième lot, la réalisation d'une extension commerciale devant conforter le pôle commercial existant. Il est de plus, prévu la création d'espaces publics et l'aménagement de 4530 m<sup>2</sup> d'espaces verts entre les lots 2 et 3. Le projet est contiguë au parc HLM Corbrion qui sera démoli et reconstruit (passant de 256 à 300 logements locatifs neufs environ).



source : étude d'impact

Le dossier note également qu'un projet de barreau routier de contournement du Bourg est prévu, pour assurer un bouclage entre la RD9 et la RD 84 en prévoyant la création d'une zone tampon de protection phonique.

L'aménagement en limite Est du périmètre étudié, du chemin du « Tour de Ville » devrait également privilégier les modes alternatifs à la voiture en développant les modes doux de déplacement.

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

### **2.1 Les risques naturels et technologiques**

Le site est soumis à un aléa faible pour ce qui concerne le retrait-gonflement des argiles et le risque de remontée de nappes. Le dossier indique qu'aucune donnée n'est disponible concernant la présence d'éventuelles cavités souterraines dues à d'anciennes carrières ou la présence de gypse antéludien. Le pétitionnaire note dans ce dossier daté de juillet 2011, que des études géotechniques devront être faites. L'autorité environnementale aurait apprécié que des précisions sur ces études soient jointes au dossier de DUP.

La zone industrielle de Mitry-Compans est une des plus importantes d'Ile de-France et la plus grande de Seine-et-Marne, elle s'étend sur 237,5 hectares. A l'échelle communale, le dossier recense 31 établissements classés ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement), dont quatre SEVESO seuil bas et un SEVESO seuil haut (AS). Ces établissements ne sont pas précisément localisés sur un plan.

Le dossier précise que le site n'est pas impacté par le périmètre d'exposition aux risques du PPRT (plan de prévention des risques technologiques) du site Séveso AS seuil haut de la commune, ni les périmètres de danger des quatre sites Séveso seuil bas du secteur.

### **2.2 Les déplacements,**

Le projet se situe à environ 1,5 km de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle et à proximité de deux axes routiers importants : la route départementale RD2 et la Francilienne A104 qui supporte à elle seule plus de 40 000 véhicules par jour.



Le site n'est pas desservi par le RER et que les lignes de bus ne le desservent pas directement, l'arrêt le plus proche se situant cependant à moins de 10 minutes à pied sur la route départementale RD84.

### **2.3 Le bruit**

La commune est impactée par des sources de bruit diverses, mais le bruit routier est considéré comme le plus impactant. S'agissant du classement des infrastructures routières bruyantes, la réglementation est rappelée. Il est indiqué que seule la pointe sud du site est affectée par les infrastructures bruyantes et notamment la RD 84.

Pour caractériser l'état initial acoustique le pétitionnaire a intégré les résultats de mesures in situ réalisées en 2011 et a complété avec les cartes de multi-exposition du bruit élaborées par le Conseil Général.

Deux cartographies du bruit en multi-exposition sont présentées (indicateur global Lden et indicateur de nuit Ln) permettant de bien visualiser et comprendre les impacts des différentes sources d'émissions sonores autour du site (pages 105 à 107).

Pour ce qui concerne le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), le pétitionnaire rappelle que la commune n'est pas exposée aux bruits industriels. Le périmètre d'étude présente des niveaux de bruit compris entre 60 dB(A) (sensation de zone relativement calme) et 65 dB(A) (sensation de zone bruyante). Dans la pointe Sud les niveaux de bruit sont supérieurs : 65 à 70 dB(A).

Pour ce qui concerne les émissions sonores en provenance de l'aéroport : celui-ci est doté d'un Plan exposition au bruit (PEB) complété d'un Plan de Gêne Sonore (PGS).

Le périmètre du projet s'inscrit dans la zone D du PEB qui n'impose pas de restrictions à l'urbanisation, les constructions autorisées doivent toutefois faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées prévues à l'article L147-6 du Code de l'Urbanisme.

Le périmètre d'étude est en dehors des zones du PGS.

Enfin, une campagne de mesures acoustiques a été réalisée en janvier 2011 sur le site concerné par le projet (pages 112 à 115). Les points de mesure sont localisés sur une carte. Les mesures ont montré une ambiance sonore calme au cœur du périmètre de ZAC fortement marquée par les décollages des avions. Le pétitionnaire précise la contribution actuelle de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle et des voies routières d'importance (A104 notamment) à l'ambiance sonore actuelle du site. En effet, lorsque sont « gommés » les bruits routiers, les émissions sonores liées aux décollages des avions apparaissent nettement dans le paysage sonore. L'état initial acoustique est bien documenté et permet de comprendre les enjeux sur l'environnement sonore à prendre en compte pour la réalisation du projet.

### **2.4 La qualité de l'air**

Les données fournies sur la qualité de l'air locale sont celles de l'étude 2002 d'AIRPARIF aux abords des plates-formes aéroportuaires (dont 10 sites de mesures sur Mitry-Mory). Les résultats ont montré que « l'impact imputable aux activités aéroportuaires est notable jusqu'à 500 m au Nord-Est de l'aéroport ». La zone d'aménagement n'est donc pas impactée.

Des mesures de NO<sub>2</sub> (dioxyde d'azote) ont été effectuées en 2007 et 2008 (dix sites dont un sur le périmètre de la ZAC projetée). Le dossier note des dépassements de l'objectif de qualité de NO<sub>2</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>). L'autorité environnementale aurait apprécié que ce constat soit assorti d'éléments de réflexion permettant de réduire cet impact.

Il convient de noter que les résultats et les conclusions de l'étude AIRPARIF<sup>1</sup> ont été repris sans être précisément adaptés au contexte local.

Les potentielles émissions atmosphériques de la zone industrielle de Mitry-Compans ne figurent pas dans l'état initial et ne sont pas exploitées alors même que cette problématique devrait être intégrée pour un projet d'urbanisation à vocation d'habitation. En effet, la qualité de l'air ne doit pas être dégradée ni présenter de risque pour la santé des populations actuelles et futures.

### **2.5 Les milieux naturels**

<sup>1</sup>



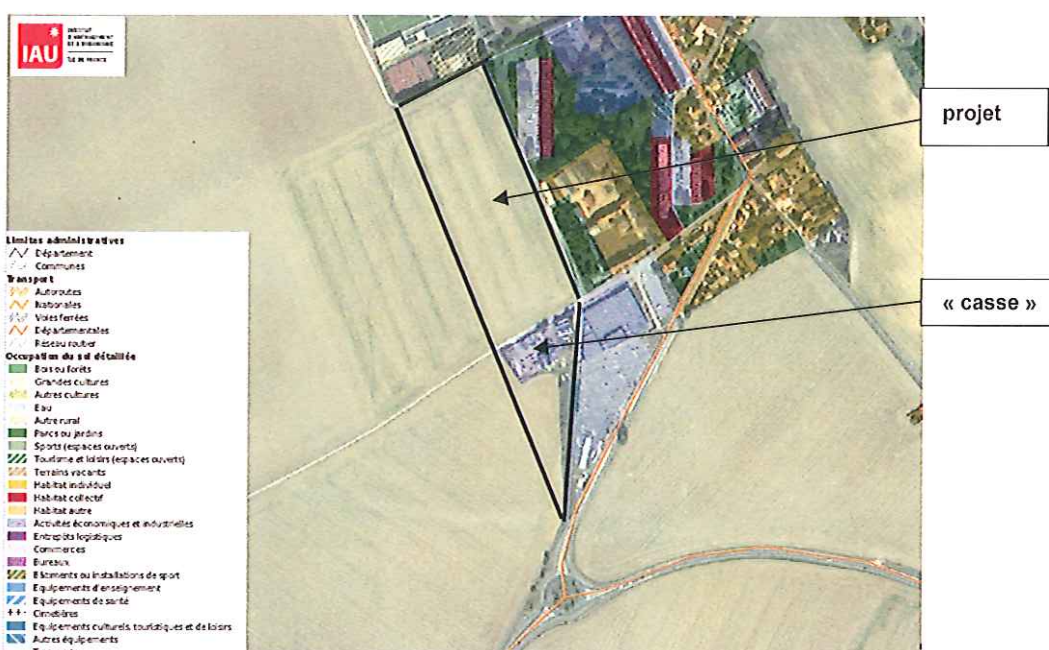
Le site se trouve en secteur agricole cultivé. Le dossier note qu'une visite du site effectué en janvier 2011 n'a pas mis en évidence d'espèces animales ou végétales protégées. L'autorité environnementale note que la date d'inventaire est peu favorable à la mise en évidence des espèces et que le pétitionnaire aurait pu compléter depuis juillet 2011 ses inventaires.

Le dossier indique toutefois que le site ne comporte pas de corridors écologiques et que le site Natura 2000 le plus proche se situe à 5 km du site.

## 2.6 La pollution des sols

Le dossier mentionne, que des activités « illicites » de stockage, réparation et démontage de véhicules automobiles sur une zone du site faisant office de « casse », peuvent avoir généré des pollutions des sols et de la nappe souterraine.

L'autorité environnementale remarque que ces activités ne sont pas connues des services de l'Etat compétents et que le dossier ne présente aucun plan localisant cette activité. Cependant, il convient de noter que la cartographie proposée par l'IAU (institut d'aménagement et d'urbanisme) montre clairement la situation, dans la zone Sud de la future ZAC.



## 2.7 Les paysages et l'archéologie

Le projet se situe pour partie dans un secteur dont la sensibilité archéologique est reconnue. Le dossier montre sur une carte page 117, jointe au PLU (plan local d'urbanisme) de la commune, toutes les zones particulièrement concernées. La partie du site au Sud du chemin des Coches est couverte par le secteur n°18 qui correspond à une partie du site gallo-romain « le gué de Maurepas ». Le dossier indique qu'un diagnostic pourra donc être prescrit par le SRA (service régional de l'archéologie) au titre de l'archéologie préventive, préalablement à tout travaux.

Le secteur d'étude se situe en frange du bourg de Mitry. La plate-forme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle est visible à l'horizon du site. Les paysages sont marqués par des espaces agricoles ouverts.

## 3. Justification du projet retenu

Le dossier note que la commune de Mitry-Mory s'est engagée dans une politique en faveur de l'habitat en élaborant un Programme Communal de l'Habitat (PCH) qui a été approuvé en décembre 2010. Pour la période 2010-2020, il a ainsi été retenu un objectif de 120 logements neufs par an.

Les différentes réflexions de la commune sur l'aménagement du secteur et les résultats des concertations avec le public, sont présentées succinctement dans le dossier.



Le dossier note que la nouvelle ZAC doit être en cohérence avec le projet de reconstruction-démolition du parc HLM Corbrion.

Le dossier précise que le projet n'a fait l'objet d'aucune variante d'implantation mais plusieurs scénarii ont été envisagés en matière de mixité (locatif, en accession).

Le projet prévoit le recours aux énergies renouvelables avec l'objectif de parvenir à des logements BBC (bâtiments basse consommation).

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

##### **4.1 La phase chantier**

Les travaux auront un impact sur le paysage, la circulation routière, le bruit et la pollution de l'air. Le pétitionnaire s'engage à mettre en œuvre un chantier vert avec l'intégration de prescriptions dans le cahier des charges des constructeurs, afin d'instaurer un chantier à faible impact environnemental.

##### **4.2 La gestion des eaux pluviales**

Le dossier indique que les eaux de ruissellement des parcs de stationnement seront traitées avant rejet, par des séparateurs d'hydrocarbures. L'autorité environnementale signale que les retours d'expériences sur les installations de ce type montrent une faible efficacité pour traiter les pollutions chroniques des eaux pluviales. Elles semblent plus aptes au traitement des flux importants d'hydrocarbures libres, plutôt qu'au traitement de flux intermittents de polluants sous forme particulaire le plus souvent véhiculés par les eaux de ruissellement. En outre, il faut souligner l'importance de l'entretien des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales. En effet, un défaut d'entretien peut avoir l'effet inverse de celui recherché, en concentrant la pollution restituée plutôt que de la réguler. Les modalités d'entretien de ces dispositifs ne sont pas abordées dans le dossier et devront être précisées.

Le site aujourd'hui en secteur agricole, sera imperméabilisé par la réalisation du projet. Le dossier précise que la gestion des eaux pluviales doit donc être pensée dès la phase de conception. Dans sa démarche de développement durable, le pétitionnaire prévoit la récupération et la réutilisation des eaux de pluies des voiries et toitures après dépollution ainsi que la création de noues paysagères. Le dossier note que le projet devrait être soumis au régime de la déclaration au titre de la loi sur l'eau avec des dispositifs de noues, fossés et bassins de rétention. Il aurait été apprécié plus de précision sur cette thématique.

##### **4.3 Les déplacements**

Le dossier mentionne que le projet va s'appuyer sur les deux chemins existants (Tour de Ville et des Coches) principalement empruntés par les piétons et cyclistes, et sur la nouvelle organisation viaire de la cité Corbrion.

Il est précisé que les modes alternatifs à la voiture seront favorisés mais aucune précision n'est apportée, alors qu'il est noté que chaque logement sera doté d'un emplacement de stationnement. Des précisions sur cette question des déplacements étaient attendues dans le dossier, en raison des impacts potentiels sur la qualité de l'air et les nuisances sonores (voir infra).

##### **4.4 Le bruit et la qualité de l'air**

Il convient de remarquer que l'impact de la zone industrielle à proximité immédiate de la commune, n'est abordé que sur l'aspect sécurité (incident et accident). Les impacts potentiels de cette importante zone industrielles sur la qualité de l'air et la santé, sur l'environnement local et les populations riveraines ne sont pas abordés. Il est seulement mentionné que cet environnement industriel n'est pas source d'émissions sonores.

L'environnement acoustique est considéré par le pétitionnaire comme un enjeu fort du projet qui nécessitera la mise en place de mesures d'accompagnement ou de réduction des effets « néfastes ».

Cependant bien que l'extrémité Sud du site soit bordée par la RD84 reconnue comme infrastructure bruyante, aucune de ces mesures d'accompagnement n'est proposée par le pétitionnaire. En effet, le dossier mentionne qu'« aucun logement n'est construit en bordure de la seule voie bruyante du site, la RD 84 ». Ce sont en fait, les activités commerciales



aménagées en bordure de la rue de Villeparisis qui joueront le rôle d'écran acoustique pour les logements construits plus loin.

Il convient cependant de noter que la zone commerciale pourra également être source de nuisance ou de gêne pour les riverains des lots les plus proches (les équipements bruyants de la zone commerciale seront soumis à la réglementation des bruits de voisinage, articles R. 1334- 30 et suivants du code de la santé publique).

Le site est concerné par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle. Le pétitionnaire confirme que les logements autorisés dans les zones de bruit définies par ce plan devront respecter un l'isolement minimal de 35 dB(A), défini dans l'article 2 de l'arrêté du 6 octobre 1978, pour les pièces principales et les cuisines.

Pour ce qui concerne les impacts du projet sur la qualité de l'air, le demandeur précise que le projet entraînera une augmentation locale de la circulation en raison des nouveaux habitants et de la présence d'une nouvelle offre commerciale, avec pour conséquence directe une augmentation locale des émissions dans l'atmosphère (pages 152, 165). Il n'est pas proposé de mesure de réduction directe pour cet impact mise à part la valorisation des modes doux et l'évolution des rejets des véhicules.

#### **4.5 Les risques technologiques et la pollution des sols**

L'autorité environnementale précise que les ICPE classées Seveso Seuil Haut, font l'objet de mesures particulières:

- prévention des accidents,
- plans d'urgence (PPI : plan particulier d'intervention),
- maîtrise de l'urbanisation (PPRT : plan de prévention des risques technologiques).

L'étude d'impact montre (page 52) un schéma présentant les périmètres de danger des risques technologiques de l'ICPE Seveso seuil haut GAZECHIM CCMP. Le périmètre du PPI n'est pas localisé, mais mentionné dans le texte comme concernant la zone du projet. L'autorité environnementale précise que ce PPI, en cours de révision aura un périmètre élargi (2800 m) qui inclura entièrement le site du projet.

L'arrêté de prescription du PPRT du site Séveso seuil haut a été prorogé jusqu'en décembre 2012, il appartient donc au pétitionnaire de tenir compte de son évolution future vis à vis de son projet d'aménagement, jusqu'à l'approbation du PPRT.

L'activité illicite de « casse » située au Sud du projet, peut avoir des impacts potentiels de pollution des sols et eaux souterraines au droit du site.

L'autorité environnementale recommande au pétitionnaire de veiller aux suites données à cette activité notamment en matière de gestion de terres polluées. Conformément aux principes de la politique nationale de gestion des sites industriels potentiellement pollués (circulaire du 8 février 2007), après la cessation des activités, l'exploitant devra s'assurer de l'adéquation des sols « industriels » actuels avec les nouveaux usages envisagés (plan de gestion du site). Il convient également de noter que l'implantation d'établissements sensibles, d'accueil d'enfants en bas âge (crèche, écoles maternelles et primaire) est à éviter (aux termes de la circulaire précitée) sur des sites anciennement industriels.

#### **4.6 Les risques naturels**

Le dossier indique que des études géotechniques devront être réalisées pour définir les mesures à prendre concernant les fondations des bâtiments et la mise en œuvre des terrassements.

L'autorité environnementale aurait apprécié que des précisions sur ce point soient ajoutées au dossier de 2011.

#### **4.7 Milieux naturels**

Le dossier indique que les travaux entraîneront une disparition de la flore et de la faune locale, tout en précisant que la faune pourra se réfugier dans les espaces boisés plus à l'Est.

L'étude d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches présentée dans le dossier, démontre que le projet de ZAC n'aura pas d'impacts sur ces sites.

#### **4.8 Paysages et espaces agricoles**

L'impact sur le paysage sera important, notamment pour les résidents voisins de la ferme de Maurepas, puisque ce secteur actuellement dépourvu de toute urbanisation, va se trouver occupé par un espace résidentiel. Le pétitionnaire note qu'une évolution dégressive des gabarits de constructions est prévue, avec les bâtis les plus bas en bordure de la

plaine agricole . La création d'espaces verts, sous la forme d'une trouée verte au sein du projet, est conçue pour conserver les vues sur la plaine agricole.

De plus, pour compenser les pertes de parcelles agricoles, le pétitionnaire envisage de reclasser une zone N à vocation paysagère en lisière de bourg, en une zone A à vocation strictement agricole, permettant ainsi le stockage d'engins agricoles et de récoltes. Cette proposition devra être validée par la chambre d'agriculture de Seine et Marne. Il convient de remarquer qu'elle peut avoir un impact sur les aspects paysagers du secteur.

La consommation des espaces agricoles n'est que très peu abordé dans le dossier, bien qu'il s'agisse d'un impact important du projet. l'autorité environnementale aurait souhaité que cette thématique soit davantage explicitée.

#### **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 présenté montre globalement l'ensemble des thématiques traitées dans l'étude d'impact. Il est assorti de schémas, plans et photographies en rendant la lecture plus aisée.

#### **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'Energie d'Ile-de-France.

Le Préfet de la Région Ile-de-France  
Préfet de Paris

  
**Jean DAUBIGNY**