



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur la déclaration de projet relative au secteur
« Bords de Seine » et sur la
mise en compatibilité du PLU de
Saint-Fargeau-Ponthierry (77)**

N°019195/A PP
du 16/09/2026



**Figure 1: Schéma global des situations habitées du projet.
Vue du nord vers le sud (EI, p.15)**

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet « Bords de Seine » situé sur la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry (77), porté par la SPL Melun Val de Seine. Il analyse la qualité de son étude d'impact datée de mai 2026. Il est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Fargeau-Ponthierry.

Le projet consiste, sur une friche industrielle d'une surface de 3,15 hectares, en la construction de 595 logements devant accueillir 1 300 nouveaux habitants et développant une surface de plancher (SDP) d'environ 70 000 m². Il intègre aussi des commerces et une maison de santé. Le projet affiche des objectifs ambitieux en matière de désimperméabilisation et de végétalisation des espaces

Les principaux enjeux sanitaires et environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent :

- les risques sanitaires et le cadre de vie (le bruit, l'air, la pollution des sols, les mobilités);
- l'eau, les zones humides et le risque inondation ;
- le changement climatique ;
- le paysage et les milieux naturels.

Dans son avis, l'Autorité environnementale relève les mesures mises en place pour renaturer les espaces, pour assurer une meilleure gestion des eaux pluviales et pour limiter les effets d'îlot de chaleur urbain (ICU)¹.

Néanmoins, la prise en compte exhaustive des impacts environnementaux du projet nécessite de compléter l'analyse de l'état initial de l'environnement, notamment sur les enjeux sanitaires (le bruit, l'air), en s'appuyant en particulier sur des données plus récentes et spécifiques au site du projet. Une telle analyse est indispensable pour évaluer les incidences du projet. Par ailleurs, le dossier renvoie à des compléments ultérieurs certains enjeux environnementaux (inondation, biodiversité) relevant de procédures spécifiques (loi sur l'eau, dérogations à l'interdiction de destruction d'espèces protégées). L'étude d'impact doit intégrer l'ensemble des enjeux environnementaux et sanitaires et les mesures d'évitement, réduction ou compensation (ERC) destinées à faire face aux conséquences négatives du projet.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés précède l'avis détaillé. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5

1 Le phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU), très fortement lié à l'occupation du sol, conduit notamment à accroître l'intensité des températures diurnes et nocturnes en ville, et ce, à l'échelle de la rue ou du quartier (source : www.ce-rem.fr).

Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	10
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	10
2. L'évaluation environnementale.....	11
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	11
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	12
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	13
3.1. Risques sanitaires et cadre de vie.....	13
3.2. Les mobilités.....	16
3.3. L'eau, les zones humides et le risque inondation.....	19
3.4. Le paysage et le milieu naturel.....	23
3.5. Le changement climatique.....	26
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	29
ANNEXE.....	30
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	31

Préambule

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 environnementale³ 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.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par le maire de la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry (77) pour rendre un avis sur le projet Bords de Seine, porté par la SPL Melun Val de Seine, situé sur la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry et sur son étude d'impact datée de mai 2026.

Le projet Bords de Seine est soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 ab du tableau annexé à cet article du tableau annexé à cet article relative aux opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha). La SPL Melun Val de Seine a cependant choisi de réaliser directement une étude d'impact et de saisir la MRAe, dans le cadre d'une déclaration de projet⁴.

Le PLU de Saint-Fargeau-Ponthierry est soumis, à l'occasion de la procédure de mise en compatibilité, à un examen au cas par cas en application des dispositions des [articles R.104-11 à R.104-14 du code de l'urbanisme](#). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision de la MRAe n°AKIF-2025-067 du 11 septembre 2025.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-27 du code de l'environnement, une procédure d'évaluation environnementale commune a été retenue pour ces procédures. La MRAe est ainsi consultée à la fois sur l'étude d'impact du projet et sur le rapport environnementale de la mise en compatibilité du PLU.

L'Autorité environnementale a accusé réception du dossier le 17 juin 2026. Conformément à l'[article R.104-25 du code de l'urbanisme](#), l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du [III de l'article R. 122-7 et R. 122-21 du code de l'environnement](#), le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés et ont apporté leur contribution respectivement le 03/07/2026 et le 22/07/2026.

2 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment 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).

3 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement)

4 Article L. 126-1 du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 16 septembre 2026. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet Bords de Seine.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Florence BRILLAUD-CLAVERANNE, coordonnatrice, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale 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.

Sigles utilisés

El	Étude d'impact
ERC	Séquence « éviter, réduire, compenser »
GES	Gaz à effet de serre
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
ICU	Îlot de chaleur urbain
OMS	Organisation mondiale de la santé
PCAET	Plan climat air énergie territorial
PDMIF	Plan des mobilités en Île-de-France
PDM	Plan des mobilités
PLU	Plan local d'urbanisme
SRCE	Schéma régionale de cohérence écologique
Znieff	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

■ Contexte territorial

La commune de Saint-Fargeau-Ponthierry est située au sud-ouest du département de la Seine-et-Marne à la lisière du département de l'Essonne, et à 47 km au sud-est de Paris. Elle est localisée à l'ouest de Melun. La commune a une superficie de 16,57 km² et compte 15 724 habitants (Insee 2023). Elle appartient à la communauté d'agglomération Melun-Val-de-Seine qui regroupe 20 communes et représente 143 807 habitants (ministère de l'intérieur).

La commune est composée à 52 % d'espaces agricoles, forestiers et naturels et à 4 % d'espaces verts artificialisés non agricoles. Les surfaces urbanisées et industrielles représentant respectivement 35 % et 7 % de la surface communale. La commune possède une desserte ferroviaire du RER D à proximité du site du projet. Elle est par ailleurs desservie par la route nationale RN7 et plusieurs routes départementales (RD 39 et la RD50).

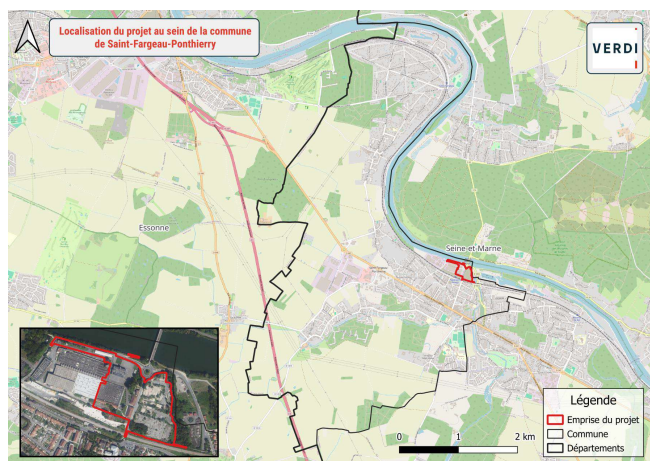


Illustration 1 :

A gauche : Localisation du projet au sein de la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry (source : EI, p. 13)

A droite : Occupation actuelle du site (source : EI, p. 14).

■ Présentation du projet

Le projet « Bords de Seine » est porté par la Société publique locale (SPL) Melun Val de Seine Aménagement. Il se situe au sud-est de la commune et au nord du centre-ville. Il se trouve entre la Seine au nord et la voie ferrée au sud. Il est relié au centre-ville et au RER D (station Ponthierry-Pringy) par une voie piétonne souterraine de franchissement de la voie ferrée et deux voies (avenue Max Pierrou et rue de la Saussaie).

Le site a par le passé accueilli, d'une part, une usine de papier (site « Leroy », à l'ouest de la rue Pasteur), dont les bâtiments reconvertis sont inscrits au titre des monuments historiques et ont été réhabilités en centre culturel par la commune en 2010 (le centre culturel des « 26 couleurs ») ; d'autre part, une unité de production de détergents (site « Henkel », à l'est), dont les locaux ont été rachetés par l'EPFIF⁵ puis démolis. Le site est en friche depuis 30 ans.

⁵ Établissement public foncier d'Île-de-France

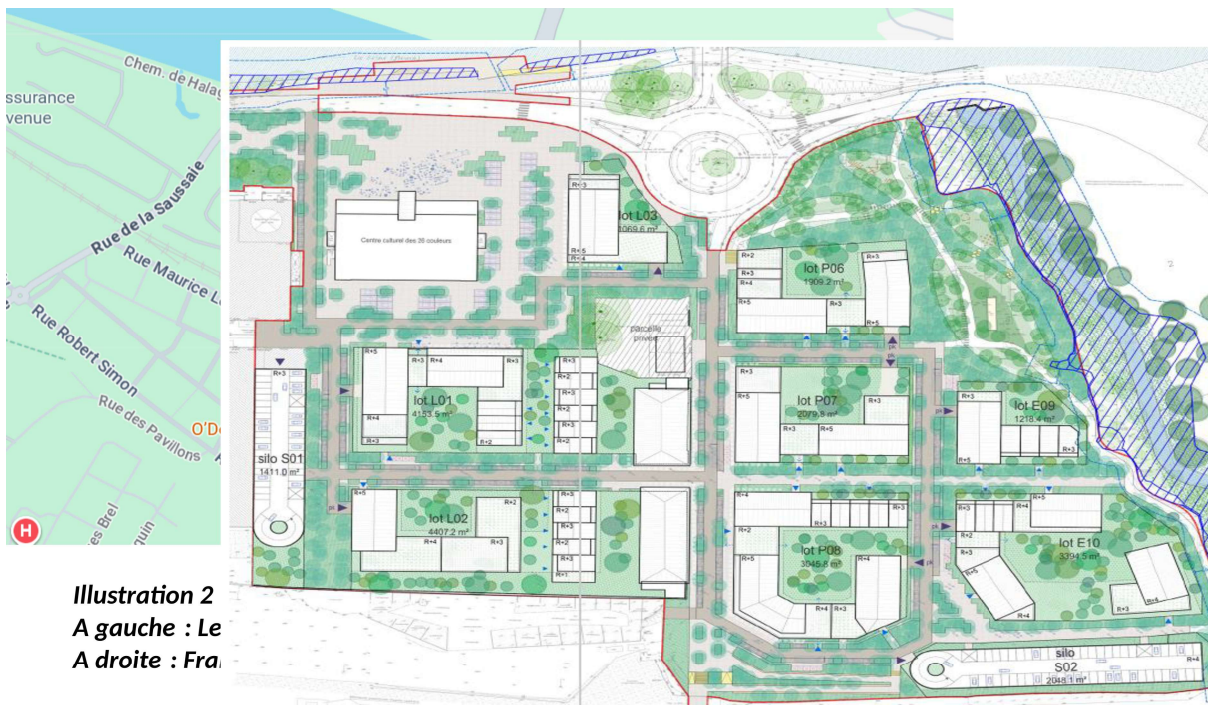


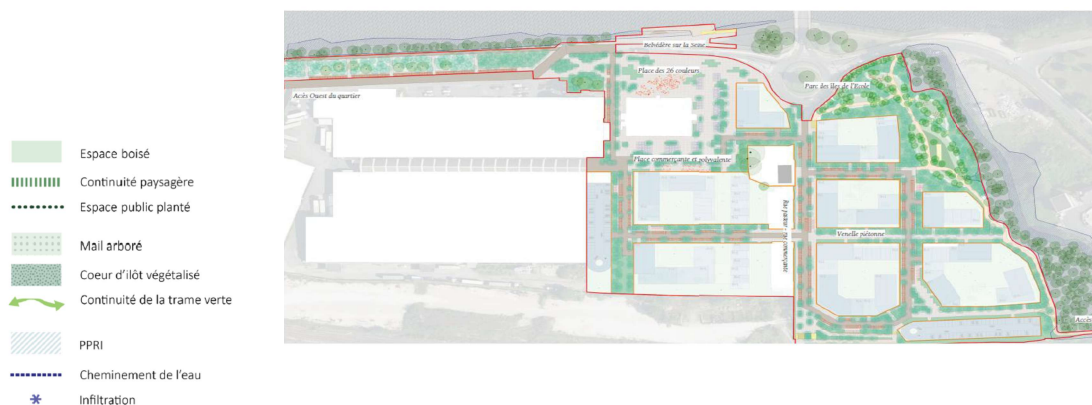
Illustration 2
A gauche : Le
A droite : Fra

I, p. 43)

Illustration 3 : Le plan masse du projet (source : EI, p. 50)

Les objectifs du projet « Bords de Seine » sont de :

- requalifier la friche industrielle et étendre la zone urbanisée sans consommer d'espaces naturels, agricoles ou forestiers ;
- désimperméabiliser et végétaliser les espaces pour les rendre plus résilients au changement climatique ;
- désenclaver le quartier et le reconnecter à la ville et au centre-ville en :
 - affirmant la rue Pasteur comme axe central du projet ;
 - renforçant les liens avec la gare RER D et les principaux équipements de proximité ;
 - créant des traversées lisibles, accessibles et sécurisées pour tous les usagers ;
- développer le maillage piéton et vélo ;
- créer un quartier perméable (EI, p. 28) :
 - une surface de 14 651 m² désimperméabilisée et végétalisée sur les espaces publics ;
 - une surface de 7 182m² végétalisée sur les îlots privés ;
 - préserver 4 562m² de zones humides et 2.6 ha d'espace végétalisé en pleine terre (dont 2.1ha créés).



S'agissant des thématiques eau et biodiversité, l'étude d'impact renvoie à deux autres procédures respectivement au titre de la loi sur l'eau (articles L.214-1 du code de l'environnement, rubriques 1.1.10, 2.1.5.0. et 3.3.1.0) et de la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement). D'après le dossier (EI, p. 92), les demandes dans le cadre de ces deux procédures seront déposées en fin d'année 2026 voire début 2027. Les éléments de l'étude d'impact relatifs à ces enjeux restent donc peu précis (voir ci-après).

S'agissant de la mise en compatibilité du PLU, la procédure consiste à (EE, p.22) :

- lever le périmètre d'attente de projet d'aménagement global (PAPAG) instauré au moment du PLU pour une durée de cinq ans ;
- créer un sous-secteur UFa en lieu et place du secteur UF couvrant actuellement le site Henkel et une partie du site Leroy. Le nouveau secteur Ufa prévoit notamment des règles de hauteur de 21 mètres au faîtage pour les nouvelles constructions contre 10 à 15 mètres selon la bande de constructibilité en zone UF ;
- modifier le zonage de la parcelle SNCF (AV 237) de UF à UDb afin de maintenir la cohérence avec le tissu économique existant et éviter la spécialisation résidentielle du secteur ;
- supprimer l'emplacement réservé n°8 initialement prévu pour la création d'une aire de covoiturage afin de permettre la réalisation d'un cœur d'îlot vert central au sein du futur quartier ;
- ajouter trois emplacements réservés n°13, n°14 et n° 15 correspondant respectivement au foncier d'une voie d'accès aux berges de Seine et à l'implantation de deux parking silos ;
- actualiser le périmètre de la zone humide suite à la réalisation d'études d'identification de zone humide sur le site du projet.

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

La démarche de concertation réglementaire a été menée, principalement en 2025 et en 2026, et de différentes façons à savoir par des permanences, des concertations et des réunions organisées à l'hôtel de ville, avec aussi des relais par les réseaux sociaux. Les habitants ont ainsi été invités à prendre connaissance du projet « Bords de Seine » et à formuler des remarques.

Les échanges ont permis d'identifier les « *principales préoccupations du public, notamment en matière de risques, d'environnement, de mobilités, de production de logements et d'insertion urbaine et paysagère* » avec une récurrence sur les sujets risque inondation et la circulation (annexe Bilan de la concertation, p. 29).

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- les risques sanitaires et le cadre de vie (le bruit, l'air et la pollution des sols, les mobilités) ;
- l'eau, les zones humides et le risque inondation ;
- le changement climatique ;
- le paysage et les milieux naturels.

2. L'évaluation environnementale

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

Le dossier transmis par le maître d'ouvrage comprend l'ensemble des pièces réglementaires attendues, conformément aux exigences des articles L.122-1 et R.122-5 du code de l'environnement. L'étude d'impact est globalement bien structurée. Les études techniques et environnementales réalisées dans le cadre du projet sont jointes en annexes. Un résumé non technique est présenté dans un document distinct.

La caractérisation de l'état initial de l'environnement couvre l'ensemble des thématiques requises mais reste insuffisante pour le bruit, la qualité de l'air, la pollution du sol et le paysage. Or, l'analyse de l'état initial est un préalable indispensable pour pouvoir mesurer de façon effective les impacts d'un projet.

Pour sa part, l'analyse des impacts du projet n'est pas toujours aboutie, notamment le bruit, la qualité de l'air, la pollution du sol, le risque inondation, les mobilités, la biodiversité et le paysage etc. Pour certains enjeux, elle est renvoyée à des procédures spécifiques ultérieures (loi sur l'eau, espèces protégées) ne permettant pas de disposer d'une analyse exhaustive des impacts du projets et des mesures à prendre pour y répondre le cas échéant.

Ces différents points sont visés dans l'avis et suivis de recommandations.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact consacre un chapitre à l'articulation du projet avec les documents de planification en vigueur, couvrant les domaines de l'urbanisme, de l'eau, des déchets, de la biodiversité, du climat, de la qualité de l'air, de l'énergie et de la santé humaine (EI, p.107 à 116). Cette articulation reste dans l'ensemble descriptive.

Elle conclut que le projet d'aménagement des Bords de Seine s'accorde avec les orientations réglementaires du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF-E) notamment relatives à la préservation de la pleine terre et de la désimperméabilisation et de la végétalisation des espaces urbanisés.

Le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine (en cours d'actualisation) est abordé dans ses objectifs généraux (p. 117). L'analyse de la contribution du projet à l'atteinte des objectifs du PCAET qui en découle reste superficielle.

Les objectifs principaux du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de Beauce sont rappelés (EI, p. 119), à savoir gérer quantitativement la ressource, assurer durablement la qualité de la ressource, protéger les milieux naturels et partager faire appliquer le Sage. L'Autorité environnementale note que le projet, en favorisant les zones humides et la gestion des eaux pluviales à la source (désimperméabilisation, végétalisation, infiltration) participe au rechargement des nappes, et contribue ainsi au respect du Sage.

Le plan de gestion du risque Inondation (PGRI) du Bassin Seine-Normandie, est cité dans le dossier (EI, p. 119). il se décline en quatre grands objectifs :

- aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité ;
- agir sur l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages ;
- améliorer la prévision des phénomènes hydrométéorologiques et se préparer à gérer la crise ;
- mobiliser tous les acteurs au service de la connaissance et de la culture du risque.

Le dossier (EI, P. 119) conclut que « *le projet des Bords de Seine répond notamment aux objectifs 1 et 2 du plan en développant une approche résiliente de l'aménagement du territoire* ».

La stratégie de désimperméabilisation peut répondre à l'objectif d'un territoire résilient. En revanche, l'étude est insuffisante au regard du second objectif, en particulier, sur la gestion de la compensation liée aux aménagements en lit majeur et sur la gestion de crise (voir ci-après, point 3.3).

Le dossier (EE, p. 62) vise les objectifs du Schéma de cohérence territoriale (ScoT), à savoir caractériser les composantes de la trame verte et bleue, préserver et restaurer les continuités écologiques, que le projet satisfait dans l'ensemble.

Le dossier (EE, p. 63), cite certains objectifs du plan de mobilité de la région Île-de-France adopté le 24 septembre 2026 notamment l'aménagement de circulations douces, le développement des intermodalités vélo-transport en commun, l'amélioration de la sécurité routière, la diminution du trafic automobile ainsi que la baisse de 25 % des émissions de gaz à effet de serre. D'autre part, le dossier indique (EE, p. 65) que les évolutions du PLU communal s'inscrivent dans les objectifs du plan local de déplacements de la communauté d'Agglomération. Ces derniers visent, entre autres, à « améliorer la desserte bus pour les actifs et poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable structurant ». L'Autorité environnementale relève que le projet ne suit pas certains objectifs de ces deux plans de mobilité. En effet, le projet va augmenter le trafic et les émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, le projet n'améliore pas non plus la desserte en bus pour les actifs.

(1) L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier l'articulation du projet par rapport aux documents de planification existants, par des données quantifiées et des engagements chiffrés permettant d'évaluer la contribution réelle du projet aux objectifs fixés par ces documents.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact indique (p. 552) l'existence de cinq variantes élaborées entre 2012 et 2026 avec au final un projet ayant favorisé la réduction de la consommation d'espace par la réduction du nombre de logements, celui-ci passant de 1 500 à 595, et en favorisant la compacité du stationnement imaginé en silo.

Le projet a par ailleurs mis en œuvre le principe de l'évitement en amont même du projet par :

- la réduction de moitié de l'emprise du projet passant de 16 hectares à 7 hectares d'aménagements ;
- l'évitement des habitats humides situés à l'ouest du site Cooper et du boisement alluvial situé en limite de la friche Henkel à l'est a permis de réduire de plus de la moitié l'emprise du projet sur la zone humide passant de 1 935 m² à 220 m² de surface impactée.

Les enjeux inondation et biodiversité font l'objet d'une compensation sur des sites qui ne sont pas cartographiés. Ces enjeux n'ont donc pas été intégrés dans les différentes variantes proposées. L'étude d'impact (p. 92) renvoie l'élaboration de ces deux mesures de compensation à la réalisation ultérieure du dossier loi sur l'eau et de la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées. Pour autant, l'étude d'impact devrait présenter et analyser les solutions identifiées pour les zones de compensation.

(2) L'Autorité environnementale recommande de présenter une analyse des solutions identifiées en matière de zones de compensation au titre des enjeux inondation et des espèces protégées.

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

3.1. Risques sanitaires et cadre de vie

■ Nuisances sonores

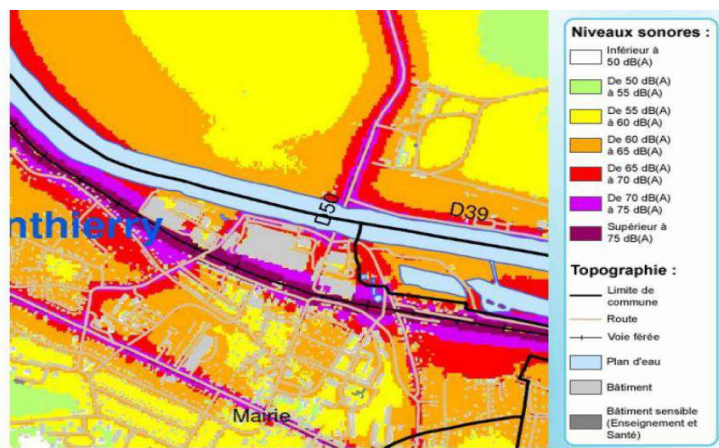


Figure 3: Carte de bruit de la DDT 77 (Source : EI, p.337)



Figure 4: Classement sonore des voies autour du projet de la DDT Seine et Marne (Source : EI, p.336)

Le site du projet est exposé à plusieurs sources de nuisances sonores en particulier :

- la voie ferrée (RER D) au sud du site classée en catégorie 2 (violet) du classement départemental et dont l'influence (bande de recul de 250 m) recoupe toute l'emprise du projet ;
- la voie RD50 au droit du pont (rue Pasteur) classée en catégorie 3 (rouge) ;
- la rue du 11 novembre 1918 classée en catégorie 4 (orange).

Une carte de bruit élaborée par la Direction départementale des territoires / DDT 77 (EI, p. 337) confirme l'environnement bruyant du site du projet. Elle présente des niveaux sonores compris entre 65 et 70 dB au nord, est et ouest de l'emprise du projet, et des niveaux de bruit atteignant 75 dB(A) le long de la voie ferrée au sud, au-dessus des valeurs guides de l'OMS⁷.



Figure 5: Carte des points de mesure in situ, Etude ORFEA en annexe 16 (source : EI, p.338)

Point de mesure	Infrastructure concernée prépondérante	L _{Aeq} dB(A)			
		Mesure Brute		Mesure recalée	
		6h-22h	22h-6h	6h-22h	22h-6h
LD1	Rue des Prés	48,4	42,2	47,8	41,7
CD1		67,2	61,0	66,6	60,5
LD2	Rue Maurice Leroy	46,9	40,1	48,1	40,7
CD2		61,1	54,3	62,3	54,9
LD3	Rue de la Saussaie	50,5	42,2	50,8	42,4
CD3		67,6	57,3	67,8	59,4

Figure 6: Résultats des mesures réalisées in situ, Etude ORFEA en annexe 16 (source : EI, p.343)

Pour caractériser l'état initial du bruit sur le site, une campagne de mesures acoustiques a été réalisée les 26 et 27 mai 2021 (EI, p.333, étude ORFEA en annexe 16) sur différents points répartis en limite sud de l'emprise du projet afin de mesurer un bruit diurne en Laeq⁸ (6h-22h) et un bruit nocturne Laeq⁹ (22h-6h). L'étude d'impact (p. 502) conclut à une ambiance sonore modérée à l'état initial à proximité des infrastructures de transport terrestre. En effet, les points de mesures concernant la façade sud de la voie ferrée (les points CD1, CD2, CD3 et LD 4) et orientés vers le centre ville sont nettement plus élevés que les autres points (EI, p. 344).

7 Les lignes directrices de l'OMS concernant des niveaux sonores produits par le trafic routier de 53 dB Lden, et par le trafic ferroviaire de 54 dB Lden, au dessus desquels des impacts sanitaires néfastes sur la santé ont été relevés.

8 Laeq : niveau continu équivalent exprimé en décibels acoustiques (niveau de bruit moyen sur 6h à 22h).

9 Laeq : niveau continu équivalent exprimé en décibels acoustiques (niveau de bruit moyen sur 22h à 6h).

Le dossier n'analyse pas les raisons pour lesquelles les résultats pour LD1, LD2 et LD3 présentant des valeurs de bruit faibles (inférieures à 51 LAeq DB(A) de 6h à 22h) comparativement à celles de la carte de bruit de la DDT 77. De même, l'Autorité environnementale note l'absence de points de mesures du bruit au nord du site le long de la RD50 et de la rue du 11 novembre 1918.

Concernant la phase exploitation, l'étude d'impact (p. 503) reconnaît que l'incidence du projet sur les niveaux sonores n'a pas été évaluée. Elle estime néanmoins que « *Malgré une augmentation du trafic prévue de l'ordre de 3% à 10% sur les différents axes routiers, il n'apparaît pas de risque d'augmentation des niveaux sonores en façades des habitations existantes de +2,0 dB(A) liée au projet* » (p.377). Le dossier envisage d'adapter la disposition, l'architecture, l'orientation, la forme et la hauteur des logements afin de garantir un impact minimum du bruit (EI, p. 377).

Dans ces conditions, l'analyse de l'état initial du bruit au droit du site devrait être complétée par des mesures récentes. Ces mesures doivent être réalisées, sur au moins trois jours en continu (et non sur deux jours), et à proximité de la voie ferrée et des voies routières encadrant ou traversant le projet (rue Pasteur dans sa traversée nord-sud, rue de 11 novembre 1918, rue de la Saussaie, rue des prés ou RD50E2).

Par ailleurs, les effets du projet sur le bruit doivent être évalués afin de prévoir des mesures d'évitement et de réduction adaptées (séquence ERC).

(3) L'Autorité environnementale recommande

De :

- compléter la caractérisation et l'analyse de l'état initial du bruit notamment sur les secteurs affectés par les rues traversant ou encadrant ainsi qu'aux abords de la voie ferrée sur la base de données récentes recueillies sur 3 jours minimum et sur des périodes représentatives ;
- évaluer l'augmentation du bruit liée notamment à l'augmentation de trafic généré par le projet et prévoir des mesures ERC adaptées.

■ Émissions de polluants atmosphériques

Le site du projet est inclus dans la zone sensible pour la qualité de l'air au sens du schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) Île-de-France (EI, p. 321). Les principales sources d'émissions de polluants atmosphériques sur le site du projet sont liées au trafic routier. En l'absence de mesures réalisées in situ, le dossier présente une étude de modélisation des concentrations atmosphériques au droit du site pour les polluants réglementés (dioxyde d'azote (NO₂), particules fines PM10 et particules PM2,5) sur la base de mesures réalisées en 2020 sur deux stations d'Airparif situées à plus de 8km à l'est du site d'étude (stations de Melun et RN6 Melun).

La qualité de l'air sur le périmètre projet est qualifiée dans le dossier de moyenne¹⁰, car bien qu'elle respecte les seuils réglementaires européens, elle ne respecte pas les recommandations de l'OMS (EI, p.325).

Le dossier (EI, pp. 508-509) estime par ailleurs que le projet pourrait engendrer une augmentation de 10,2 % des émissions atmosphériques (en comparaison avec le fil de l'eau), liée à l'augmentation de trafic attendue tout en indiquant que les évolutions du parc automobile devraient contribuer à une baisse globale des émissions de polluants atmosphériques.

Eu égard à la date (2020/période de confinement liée au COVID) et au lieu (8km du site du projet) des mesures utilisées, l'évaluation de la qualité de l'air figurant dans l'étude est insuffisante. Elle devrait s'appuyer sur des données récentes et recueillies *in situ* à des périodes représentatives en matière de trafic routier afin de pouvoir évaluer le degré d'exposition des futurs habitants à la pollution atmosphérique. La caractérisation précise de l'état initial de l'environnement est un préalable indispensable à l'évaluation des effets du projet.

10 Les résultats (EI, p. 325) montrent en effet que « les seuils réglementaires annuels (NO₂, PM10, PM2,5, benzène) ainsi que le nombre maximum de dépassements autorisés du seuil journalier en PM10, sont respectés sur l'ensemble du périmètre projet ». Le dossier indique que « les objectifs de qualité annuels pour le NO₂, les PM10, les PM2,5 et le benzène sont également respectés sur l'ensemble du périmètre projet ; en revanche celui de l'ozone est dépassé ».

(4) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer la qualité de l'air à l'état initial et après projet et de définir des mesures ERC adaptées afin de réduire l'exposition des futurs habitants à la pollution de l'air.

■ **Pollution des sols**

Le dossier indique la présence de pollution des sols sur plusieurs secteurs du site notamment sur le secteur Henkel (EI, p. 179). Ces pollutions sont principalement liées aux activités passées (activités pharmaceutiques, fabrication de produits métalliques, stockage de produits chimiques et de produits inflammables).

Les sols et les eaux souterraines sont impactées, surtout en zone centrale, par des polluants tels que : hydrocarbures C10-C20, détergents et anions associés (sulfates, chlorures et brome).

Les gaz du sol sont également touchés par des hydrocarbures aliphatiques C10-C12, des BTEX et des COHV. Les hydrocarbures, les BTEX et les COHV sont retrouvés en faibles teneurs, en cohérence avec les résultats obtenus dans les sols et les eaux souterraines.

Deux plans de gestion¹¹ sont prévus (EI, p. 385), l'un concernant la remise en état pour usage industriel et le second pour un usage résidentiel. Les plans prévoient des mesures de dépollution des détergents (EI, pp. 186-187) par évacuation en filière adaptée (2 770 m³ de terre) et des hydrocarbures par excavation jusqu'à deux mètres de profondeur (2 190 m³ de terre). D'autres mesures (EI, p. 693) pourront inclure la mise en place d'une couche de terre végétale d'au moins 30 cm, la construction de sous-sols étanches, l'interdiction d'usage potager, ou toute autre prescription adaptée à l'état résiduel des sols.

Une d'étude quantitative des risques sanitaires (EQRS) est prévue intégrant une analyse des risques résiduels (ARR) à réaliser sur la pollution résiduelle au droit du site en fin de travaux, en cohérence avec l'ARR prédictive (EI, p. 563). Le dossier ne traite en revanche pas des éventuelles pollutions sur le site Leroy qui a également accueilli des activités industrielles.

L'Autorité environnementale note que le projet de PLU prend en compte de la pollution des sols dans son règlement en indiquant la réalisation obligatoire d'une étude de sols lors d'un changement d'usage. Toutefois, au regard des risques de pollution résiduelle, le PLU pourrait intégrer des restrictions d'usage et imposer au porteur de projet de s'assurer de la compatibilité de l'état des milieux avec les usages futurs en procédant à la réalisation d'une analyse des risques résiduelles prédictives et en fin de travaux.

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- **réaliser un diagnostic de pollution sur le secteur Leroy et garantir la compatibilité du site avec les usages résidentiels futurs ;**
- **intégrer au règlement du PLU l'obligation pour le maître d'ouvrage de s'assurer de la compatibilité de l'état des milieux avec les usages futurs en procédant à la réalisation d'une analyse des risques résiduels prédictive et en fin de travaux.**

3.2. Les mobilités

■ **Un site enclavé et congestionné**

Le projet est situé entre la Seine et la voie de chemin de fer. En voiture, il n'est accessible au nord que par le pont du Maréchal Juin (RD 50), au sud côté ouest par le passage à niveau et par la rue de la Saussaie, et au sud côté est par la RD50E2 (Annexe 19). La circulation est actuellement congestionnée aux points d'accès au site notamment au droit du pont et du carrefour avec la rue du 11 novembre 1918 et la RD50E2 (Annexe 19, p. 18).

¹¹ Le plan de gestion vise à étudier les différents scénarios de gestion d'une pollution et à définir la stratégie à appliquer en vue de l'usage prévu. Le plan de gestion doit s'assurer que les impacts provenant des pollutions résiduelles sont maîtrisés et acceptables tant pour les populations que pour l'environnement.



Figure 7: Carte du réseau routier structurant (source : Annexe 19, p. 9)

La gare RER D de Ponthierry-Pringy est accessible à pied par un franchissement souterrain dans le prolongement de la rue Pasteur. Elle constitue le principal pôle de correspondance au sein du réseau de bus. Les bus desservent actuellement essentiellement le territoire situé au sud de la gare. Le réseau cyclable est quant à lui quasi-inexistant sur le site du projet et très discontinu voire absent au sud de la gare (Annexe 19, p. 11 à 13, fig.3). Le passage souterrain sous la gare RER D pourvu d'un escalier n'est pas praticable à vélo.

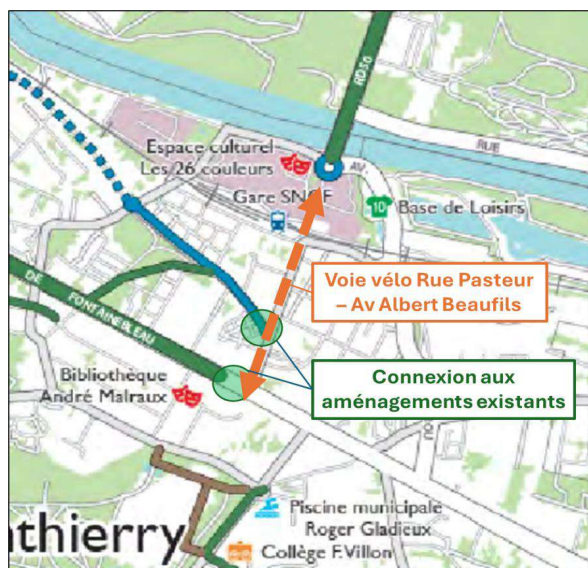


Figure 8: Opportunité de prolongement d'une voie vélo rue Pasteur (source : Annexe 19, p. 32)

Traffics et dessertes en phase projet

L'augmentation du trafic générée par le projet (Annexe 19, p.27) risque d'aggraver la congestion actuelle des voies.

L'étude préconise des mesures destinées à faciliter les mobilités douces, telles que des cheminements clairs ou la séparation des cyclistes et des piétons. La sécurisation du passage à niveau (dans le prolongement de la rue de la Saussaie) est destinée aux cyclistes et piétons (Annexe 19, p.24).

D'autres mesures visent à renforcer l'offre en matière de réseau cyclable (Annexe 19, p. 32-35) et inciter au report modal de la voiture vers les transports en commun. Le plan de circulation va par ailleurs être modifié afin de mettre certaines voies en sens unique.

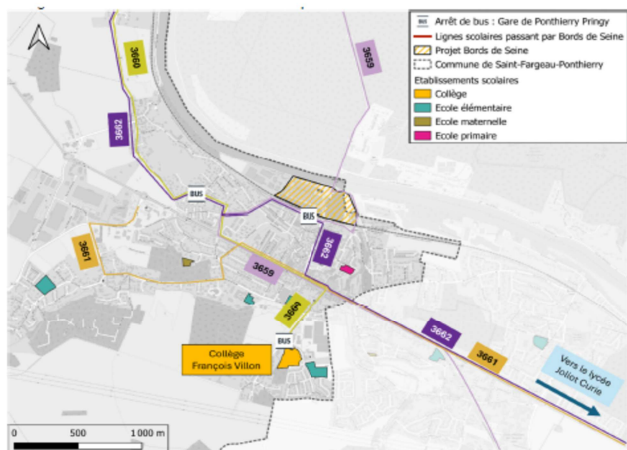


Figure 10: Carte des points de mesure in situ, Etude ORFEA en annexe 16 (source : Annexe 20, p. 27)

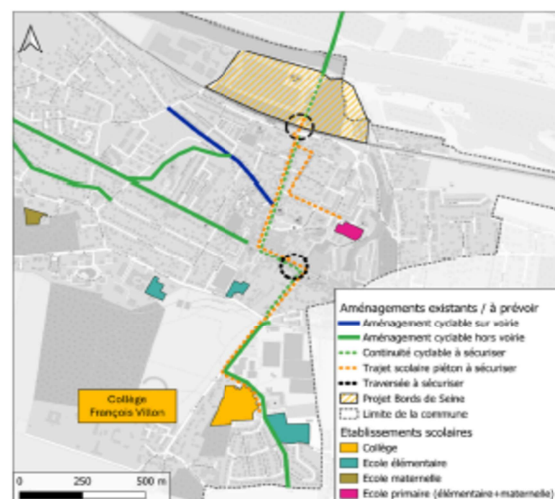


Figure 9: Trajets cyclables et piétons vers les établissements scolaires du secteur (source : Annexe 20, p.28)

Une des annexes du dossier (annexe 20) est consacrée aux mobilités et analyse notamment la desserte des établissements scolaires situés à proximité du projet. Le nouveau site ne prévoit pas d'établissement scolaire. Une des écoles (Moulin Clair - primaire et maternelle) est située entre 800 mètres et 1,3 km à pied des futures habitations du projet « Bords de Seine ». L'étude estime que cette distance ne nécessite pas une desserte par bus, afin « d'éduquer à la pratique des modes actifs dès le plus jeune âge » et se borne à affirmer que le tunnel sous les rails doit être rendu plus accessible et plus accueillant (Annexe 20, p. 27 et 32).

Pour le collège François Villon, situé à 1,7 km du site du projet, une possible déviation de la ligne de bus 3660 vers la gare de Ponthierry-Pringy (proche du site) est évoquée sans plus de précisions. L'étude déconseille que la déviation entre directement sur le site du projet en raison des congestions attendues sur les axes du secteur. En alternative, l'étude évoque le développement des mobilités actives, vélo et marche (annexe 20, p.27 et 32).

L'annexe 20 justifie l'imprécision des préconisations par les incertitudes sur la typologie des logements et le profil des futurs étudiants, renvoyant à des études ultérieures en fonction de la demande.

Eu égard aux difficultés de circulation liées à la configuration du site et l'augmentation du trafic, les mobilités doivent faire l'objet d'une attention particulière. Les incertitudes inévitables sur le nombre et le profil des futurs étudiants ne dispensent pas le porteur de projet d'affiner ses projections en matière de mobilité, en développant par exemple plusieurs scénarios. Par ailleurs, si le développement des mobilités actives est en effet souhaitable, l'absence de solutions de transport collectif peut inciter les futurs résidents à utiliser leur véhicules pour conduire leurs enfants à l'école avec un impact potentiellement significatif sur le trafic, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

(6) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir les études sur la mobilité, notamment la desserte des établissements scolaires, en vue de limiter l'utilisation des véhicules personnels sur les trajets domicile/école.

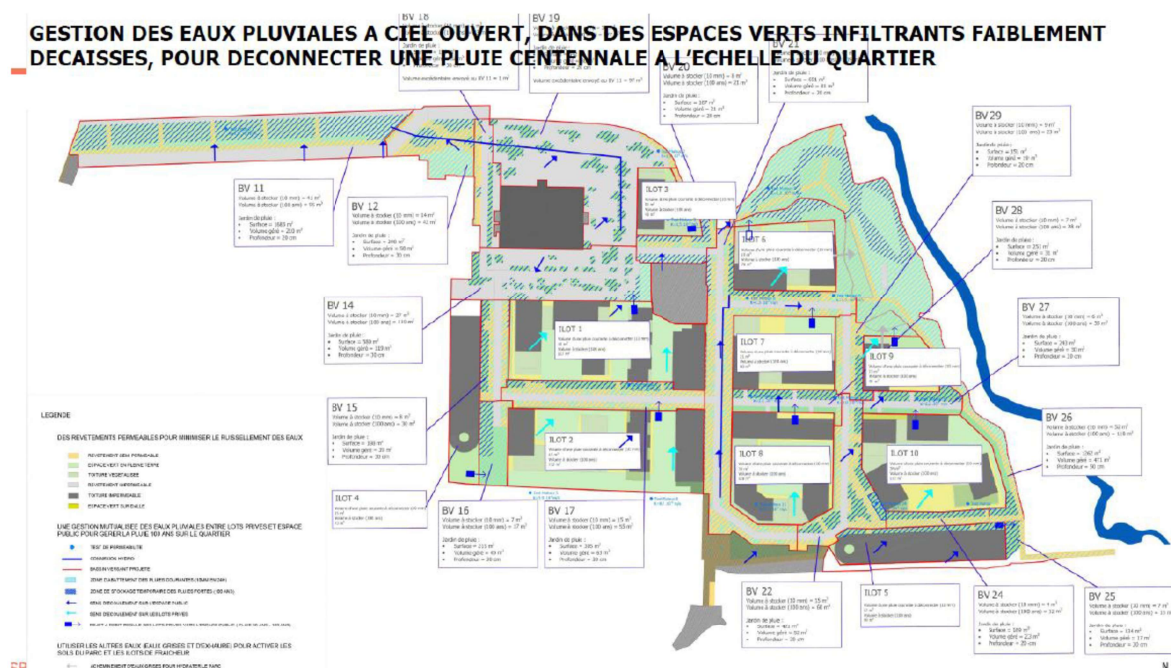
3.3. L'eau, les zones humides et le risque inondation

■ La gestion des eaux pluviales

Le projet vise à faire émerger un quartier dit perméable avec comme objectif d'atteindre 30 % de pleine terre végétalisée. Pour y parvenir, le projet favorise la désimperméabilisation et la végétalisation des sols, avec notamment « la renaturation des berges, la création du parc de la rivière, et la mise en place d'un réseau d'allées plantées connectant les espaces verts » (EI, p.28). Il privilégie également l'infiltration des eaux pluviales (EI,

p. 126) via différents milieux : noues¹², bassins paysagers, jardins de pluie. Les toitures végétalisées et les jardins sur dalle (avec substrat de 60 cm d'épaisseur) viennent compléter le dispositif.

Figure 11: Cartographie des volumes de stockage à ciel ouvert des eaux pluviales par bassin versant (El, p.391)



Le dispositif de gestion des pluies (EI, p. 72, schéma directeur des eaux pluviales, Annexe 1) permet d'absorber sur la parcelle les pluies courantes, jusqu'à la pluie vicennale. Les dispositifs prévus pour récupérer et stocker temporairement les eaux pluviales avant leur infiltration dans le sol sont variés (jardins de pluie permettant de stocker temporairement les eaux de pluie ou des tranchées drainantes en grave enterrées). Il est aussi prévu (EI, p. 75) la réutilisation des eaux grises domestiques en phase d'exploitation lors d'épisodes de sécheresse.

L'étude d'impact (p. 391) présente une cartographie des volumes stockés à ciel ouvert pour chacun des 29 bassins versants que compte l'emprise du projet.

L'Autorité environnementale souligne l'intérêt de ces mesures de gestion des eaux pluviales qui vont dans le sens des dispositions du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie, en particulier en matière de déconnexion des eaux pluviales du réseau, de désimperméabilisation et de végétalisation des sols (dispositions 3.2.2 à 3.2.5). Le projet met par ailleurs en œuvre les orientations réglementaires (OR) 37 et 41 du schéma directeur de la région Ile-de-France/SDRIF-E¹³ (El, p. 115).

L'Autorité environnementale note en revanche que la gestion des eaux pluviales se base sur la pluie 20 ans et non sur la pluie 30 ans¹⁴ au sens du Sdage. Elle note plus généralement l'absence dans l'étude d'impact d'une note de dimensionnement des dispositifs de gestion des eaux pluviales.

12 Fossé végétalisé permettant de collecter les eaux de pluie.

13 L'OR 37 du SDRIF-E : « Dans les nouveaux quartiers aménagés en renouvellement urbain ou en extension urbaine, il convient de favoriser l'infiltration et la valorisation des eaux pluviales intégrée aux aménagements, ainsi que la réutilisation des eaux grises pour les usages compatibles, dans une perspective d'économie de la ressource et de l'eau potable ». L'OR 41 du SDRIF-E : « La gestion des eaux pluviales à la source doit être favorisée pour optimiser l'infiltration, l'évapotranspiration et la rétention à la source et contribuer ainsi à maîtriser les ruissellements et les rejets aux réseaux. Sont privilégiées, les solutions techniques ou fondées sur la nature permettant l'infiltration diffuse des pluies courantes. »

14 La disposition 3.2.6 du Sdage a pour objectif la gestion de la pluie 30 ans sans rejet au réseau (neutralité hydraulique pour des pluies allant jusque l'occurrence 30 ans).

L'étude d'impact renvoie à une analyse ultérieure, réalisée dans le cadre de la procédure Loi sur l'Eau à laquelle est soumise le projet, la description plus fine des aménagements prévus (p. 84 et 389)..

Pour autant, l'étude d'impact devrait intégrer les éléments permettant d'apprécier la pertinence des aménagements prévus pour la gestion des eaux pluviales.

(7) L'Autorité environnementale recommande de :

- présenter dans l'étude d'impact une note de dimensionnement des dispositifs et ouvrages de gestion des eaux pluviales à l'échelle du projet ;
- justifier l'impossibilité de dimensionner les ouvrages de gestion des eaux pluviales sur la pluie de retour 30 ans au sens de la disposition 3.2.6. du Sdage en vigueur.

■ Les zones humides



Figure 12: Synthèse des zones humides sur le site du projet (EI, p.467)

Une zone humide (EI, p. 466) d'une superficie de 1,3 ha a été identifiée sur le site. Elle se situe principalement le long de la rivière Ecole. Les incidences sur la zone humide en phase travaux et exploitation sont jugées faibles, la surface impactée étant inférieure à 287m². Selon le dossier, l'essentiel de la fonctionnalité hydraulique et écologique (refuge faunistique) de la zone humide est préservé.

■ Les eaux souterraines

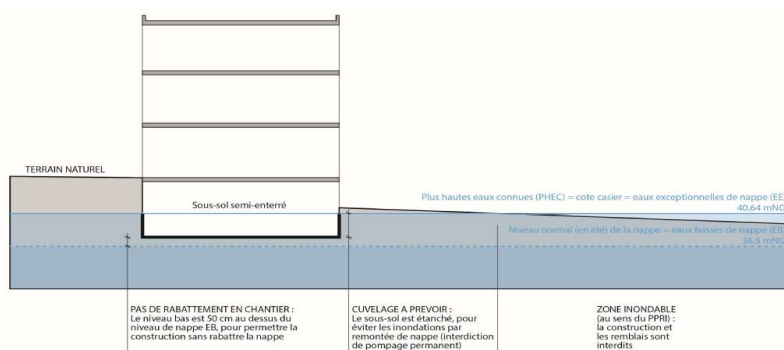


Figure 13: Cuvelage des parkings souterrains (EI, p.383)

Le site est exposé au risque de remontée de nappe phréatique liées aux crues de la Seine (EI, p.165). Le projet prévoit notamment le cuvelage des parkings souterrains pour améliorer leur étanchéité en cas de remontée de

nappe (EI, p. 394). Parallèlement, l'étude d'impact (p. 401) conclut que « le risque de remontée de nappe en phase travaux et exploitation est jugé faible et qu'il sera précisé dans le dossier loi sur l'eau ».

L'Autorité environnementale considère que des mesures piézométriques auraient dû être menées et analysées dans l'étude d'impact afin d'évaluer l'ampleur du phénomène au droit du projet. Ces analyses de l'état initial sont nécessaires pour prévoir une configuration optimale des différents équipements du projet. Le renvoi à une procédure ultérieure ne dispense pas d'assurer la complétude de l'étude d'impact pour tous les enjeux sanitaires et environnementaux identifiés.

(8) L'Autorité environnementale recommande de préciser les niveaux de battement de la nappe afin d'évaluer le phénomène de remontée de nappe,

■ Le risque inondation

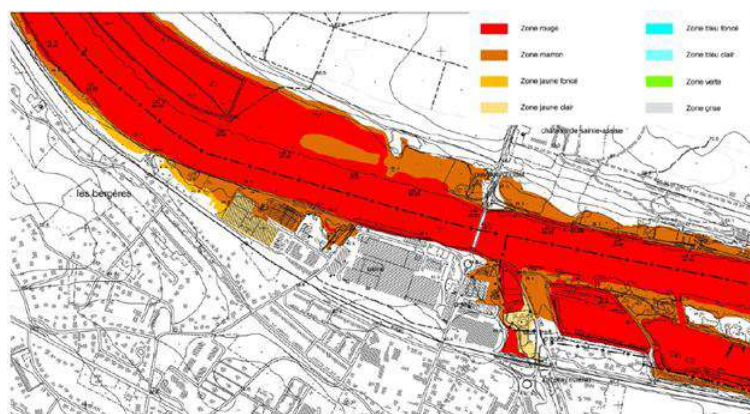


Figure 14: Zonage réglementaire du PPRI Val de Seine (EI, p.167)

L'étude d'impact (p. 120) aborde le risque inondation au regard du Plan de prévention du risque inondation (PPRI) et de la loi sur l'eau.

• Le PPRI

La commune de Saint-Fargeau-Ponthierry est concernée par le PPRI « Vallée de la Seine de Samoreau à Nandy », approuvé par arrêté préfectoral du 31 décembre 2002 et révisé en date du 27 novembre 2013, pour un risque par débordement lent de cours d'eau sur la Seine.

La zone rouge correspond à des secteurs d'aléa très fort et dans lesquels les possibilités de construction sont extrêmement limitées. La zone marron regroupe quant à elle des secteurs naturels qu'il convient de réserver aux champs d'inondation ainsi que des secteurs faiblement urbanisés dans lesquels l'aléa est suffisamment fort pour y interdire la poursuite de l'urbanisation. Les zones jaunes correspondent à des aléas faibles à moyen.

Le site du projet (EI, p. 167) est situé partiellement en zone marron côté site Henkel. Il est bordé par des zones rouges à jaunes clair.

Le dossier (EI, p.399) précise qu'aucun logement ne sera construit dans les secteurs identifiés par le PPRI et que les secteurs inondables, selon le PPRI, seront végétalisés.

• La loi sur l'eau

Le projet entraîne un remblaiement en lit majeur de la Seine d'une superficie de 7 190m² qui relève, dans le cadre de la loi sur l'eau, de la rubrique 3.2.2.0 et du régime de la déclaration (la surface remblayée est supérieure à 400 m² mais reste inférieure à 10 000m²).

En conséquence, le dossier renvoie au futur dossier loi sur l'eau certains éléments. Il s'agit par exemple de l'analyse des incidences du risque d'inondation par débordement de Seine en phase d'exploitation mais également des mesures de compensation au remblaiement en lit majeur de la Seine.

L'autorité environnementale estime que ces éléments devraient également figurer dans l'étude d'impact afin de disposer d'une vision exhaustive des impacts du projet.

S'agissant des risques d'inondation par remontée de nappe phréatique, le projet a prévu des cuvelages de ses parkings souterrains. Cet aménagement génère des « manques à inonder » pour la crue, l'Autorité environnementale demande que « ce manque à inonder » soit évalué et pris en compte en terme de compensation globale à la crue.

L'Autorité environnementale constate enfin l'absence d'informations relatives à la gestion du risque et de la gestion de crise (protection des biens et des personnes). Ce point est d'autant plus important que le changement climatique induit des précipitations et un aléa plus forts.

(9) L'Autorité environnementale recommande De :

- analyser dans l'étude d'impact les incidences du risque d'inondation par débordement de la Seine ;
- intégrer au projet d'aménagement, au titre de la démarche ERC, les mesures de compensation du remblaiement de la Seine ;
- évaluer et compenser le « manque à inonder » induit par les cuvelages prévus pour les parkings en vue de faire face aux remontées de nappe ;
- préciser les modalités de gestion de crises en cas de crues destinées à assurer la sécurité des habitants et des biens.

3.4. Le paysage et le milieu naturel

■ Le paysage

Le projet « Bords de Seine » s'inscrit dans un paysage mêlant tissu urbain, parcelles agricoles, forêts, activités économiques et réseaux de transports comme le suggère la carte d'occupation du sol (EI, p. 301).

Les enjeux paysagers du projet sont multiples. L'étude mentionne la présence d'un monument historique inscrit, l'usine Leroy située au 4 rue Pasteur (p. 302). Les objectifs d'aménagements (p. 473) sont synthétisés dans un plan guide (p.495) comprenant l'intégration d'espaces boisés et d'espaces publics plantés, ainsi que la plantation d'arbres. Les berges seront réaménagées en un grand parc comprenant des zones humides (p. 493).

Pourtant, l'étude d'impact ne présente pas d'étude paysagère identifiant les points de sensibilité majeurs depuis lesquels le site du projet est visible au regard de sa position topographique en zone alluviale (en point bas).

Il aurait été par exemple utile de disposer de vues actuelles sur le site :

- depuis le coteau sud et en direction de la rive droite de la Seine composée de forêt ;
- depuis le centre-ville de la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry au sud du projet ;
- depuis les routes RD 39 et RD 50 longeant la Seine.

Considérant la construction de bâtiments de logements en R+5 à la place de bâtiments industriels, l'étude aurait pu intégrer une analyse des impacts des volumétries et une comparaison avec l'existant.

Cette analyse est d'autant plus importante que les hauteurs des futurs bâtiments ne sont connues que via le plan masse (EI, p.50) indiquant des hauteurs de R+2 à R+ 5 pouvant donc atteindre 18m. Le projet de PLU fait d'ailleurs passer les hauteurs autorisées de 15m actuellement à 21 m (pour le nouveau secteur Ufa).

(10) L'Autorité environnementale recommande de produire une analyse de l'insertion paysagère du projet à différentes échelles (locale et à l'échelle de la plaine alluviale) ainsi qu'une analyse des volumétries avant et après aménagements (diagrammes 3D, coupes), tenant compte de l'augmentation des hauteurs prévue dans le cadre du projet (hauteurs à 18 m et à 21m).

■ Habitats et biodiversité

Le site du projet (EI, p. 196) se situe au sein du parc régional du Gâtinais. Lui fait face, en rive droite de la Seine, les bois et landes situés entre les communes de Seine-Port et Melun ainsi que la forêt de Bréviande identifiés en zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type 1. Les enjeux habitats faune et flore sont traités de façon satisfaisante, qualifiés de modéré à fort. L'étude d'impact (p. 203) fait état de multiples diagnostics écologiques de terrain datant de 2011 à 2025.

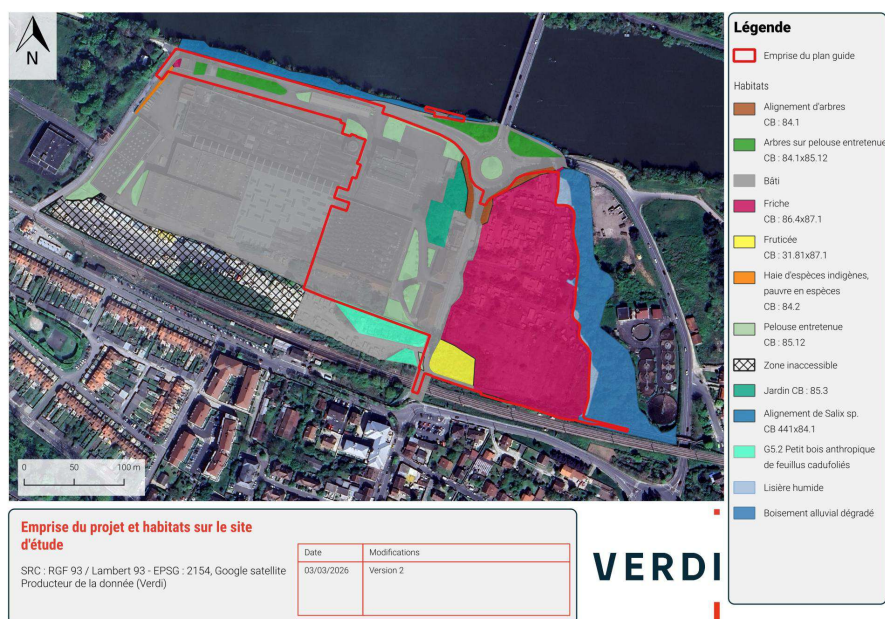


Figure 15: Habitats sur le site du projet et son environnement immédiat (EI, p.220)

Du point de vue des habitats, le site du projet anciennement industriel comporte des zones de friches, de haies, de pelouse et de ripisylve en bordure du ru L'Ecole et sur la berge de Seine. Leur intérêt en matière d'accueil de la faune et de la flore est variable selon les habitats considérés.

Des investigations réalisées en 2020 (EI, p. 223) avaient révélé la présence d'espèces floristiques protégées. Certaines ont disparu depuis (le Gaillard de Paris et la Chondrilla à tige de jonc). D'autres espèces protégées (la Laiche appauvrie, la Pariétaire officinale et la Vesce velue) ont été sorties du périmètre du projet lequel a été réajusté depuis 2020 depuis que le projet est désormais limité aux sites Leroy et Henkel (EI, p. 224).

Cette mesure s'apparente à une mesure d'évitement. Elle est assortie d'une recommandation au porteur de projet, à savoir qu'un contrôle écologique du site sera nécessaire en amont des travaux. Si la présence d'espèces floristique protégée est confirmée, le projet sera soumis à une demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du Code de l'environnement, condition préalable à la poursuite des aménagements envisagés.

Concernant la faune (EI, p. 233), 52 espèces d'oiseaux ont été observées, dont 36 protégées à l'échelle nationale. La présence de six espèces d'oiseaux nicheurs sur la zone d'étude nécessite (EI, p. 238) le dépôt d'une demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du Code de l'environnement.

S'agissant des chauves-souris, la Pipistrelle commune est présente sur l'aire d'étude qu'elle utilise comme zone de transit, de chasse et de gîte (EI, p. 246). Les enjeux sur le site du projet sont qualifiés de forts du fait de la présence d'un gîte dans le bâtiment Leroy (secteur Leroy à l'ouest de la rue pasteur). Une demande de dérogation va également être faite pour cette espèce protégée. Il en est de même pour une espèce

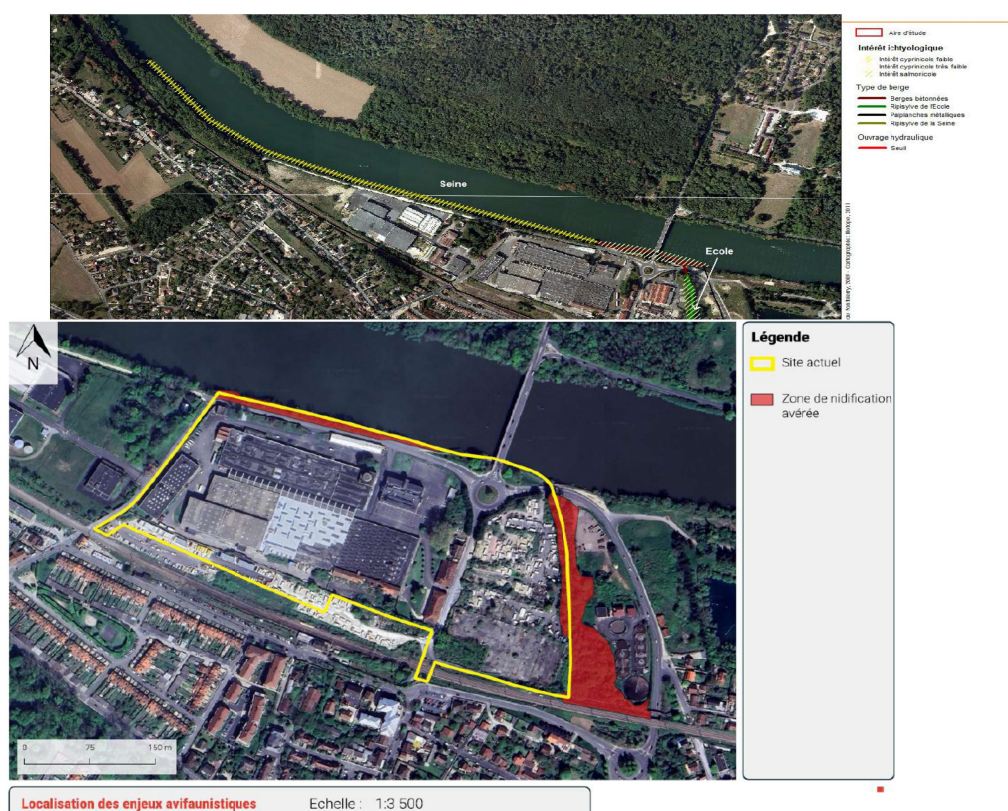


Figure 16: Enjeux avifaune, zone de nidification avérée lors des inventaires 2024-2025 (EI, p.241)

d'amphibien et d'une espèce de reptile présentes sur la zone d'étude (EI, p. 251).

Enfin, concernant les poissons, la rivière l'École présente une diversité de courants et d'habitats pouvant potentiellement accueillir un cortège salmonicole (p. 266).

Les mesures d'évitement et de réduction des impacts portent sur la préservation de certains secteurs, de certains arbres, d'une partie de la zone humide, et des mesures spécifiques en matière d'aménagement et d'entretien des espaces verts (p.469).

Les investigations prévues sur les gîtes potentiels que sont les arbres à cavités et les bâtis (cf. EI, p.269), doivent être faites avant le début des travaux.

L'étude d'impact (pp. 654-655) met en évidence des impacts résiduels forts pour certaines espèces telles que le Moineau domestique, la Pipistrelle commune et la Mante religieuse et l'Œdipode turquoise. L'étude d'impact présente la méthode retenue pour dimensionner les mesures compensatoires (p. 658) destinées à éviter toute perte nette de biodiversité. Les résultats appliqués aux espèces ou groupes d'espèces seront affinés au stade

des demandes d'autorisation en cours d'élaboration. Une mesure compensatoire est proposée à l'extérieur du site du projet notamment sur la base de loisirs située sur la commune de Boissise-le-Roi.

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- approfondir les investigations sur les arbres à cavités et leur potentialité d'accueil de chiroptère et procéder à leur préservation (mesure d'évitement) ;
- poursuivre activement la recherche de sites de compensation en anticipant leur activation pour garantir a minima l'absence de perte nette de biodiversité.

3.5. Le changement climatique

■ La pleine terre

Une étude d'optimisation de la densité des constructions a été réalisée. Elle s'inscrit dans le cadre des objectifs fixés par la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 qui renforce la lutte contre l'artificialisation des sols. L'objectif de cette étude permet de vérifier que l'utilisation du foncier est optimale, en intégrant les principes de sobriété foncière, de qualité urbaine et de préservation de la

Figure 18: Désimperméabilisation et végétalisation du site d'étude. . (EI, p.482)

biodiversité.

Le projet prévoit « 14 651 m² d'espaces publics désimperméabilisés et végétalisés et 7 182 m² d'espaces désimperméabilisés sur les îlots privés, soit 2.6 ha d'espace végétalisé en pleine terre (dont 2.1 ha créés) sur l'ensemble du quartier, avec un objectif général de 30 % de pleine terre par îlot ».

Tableau 87 : Synthèse des espaces de pleine terre sur le site.

îlot	Surface totale (m ²)	Pleine terre (m ²)	% Pleine terre
îlot 1	4 154	1 400	34%
îlot 2	4 407	1 700	39%
îlot 3	1 070	286	27%
Parking S1	1 410	280	20%
Parking S2	2 048	548	27%
îlot 6	1 909	508	27%
îlot 7	2 080	520	25%
îlot 8	3 046	808	27%
îlot 9	1 218	371	30%
îlot 10	3 395	1 100	32%
Total		7 521	30%

Figure 19: Synthèse des espaces de pleine terre sur le site. (EI, p.481)

La comparaison avec la situation actuelle permettrait d'évaluer l'impact net du projet s'agissant de la proportion de pleine terre.

■ L'effet îlot de chaleur urbain (ICU)

La désimperméabilisation et la végétalisation du site prévue dans le cadre du projet (EI, p. 26) contribuent à lutter contre l'effet îlot de chaleur urbain (ICU). Ces aménagements répondent aux objectifs (OR 27) du Sdrif-E (EI, p. 115), du Sdage Seine-Normandie (dispositions de 3.2.2 à 3.2.6.), et du troisième plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC-3).

Néanmoins, l'impact du projet sur l'ICU n'est pas évalué, ni celui des mesures prises pour y faire face.

Il serait également nécessaire de réaliser des projections à l'horizon 2030, 2050 et 2100 compte tenu de la trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique qui projette un réchauffement allant jusqu'à +4° C degrés en 2100.

(12) L'Autorité environnementale recommande de :

- évaluer l'effet du projet sur l'ICU en évaluant les températures diurnes et nocturnes attendues en période estivale après projet en comparaison avec la situation actuelle ;
- réaliser des projections à l'horizon 2030, 2050 et 2100 compte tenu de la trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique qui projette un réchauffement allant jusqu'à +4° C degrés en 2100.

■ Les énergies renouvelables

L'étude d'impact (p. 359) mentionne la réalisation d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables disponible en annexe 21. L'étude analyse différentes ressources énergétiques, tant pour la production d'électricité que pour la production de chaleur. Elle présente les avantages et inconvénients de chacune et précise les faisabilités technique et environnementale, notamment en termes de raccordement. Elle relève ainsi que le site du projet ne se situe pas à proximité d'un réseau collectif de chaleur (p. 362).

Il est indiqué (p. 361) que le recours aux panneaux solaires pour la production d'électricité ou de chaleur pourrait être envisagé sur avis de l'Architecte des Bâtiments de France considérant l'existence d'un monument historique sur le site (l'usine Leroy). Mise à part cette précision, l'absence de conclusion de cette étude quant au type d'énergie renouvelable qu'il faudrait exploiter à l'échelle du projet ne permet pas d'identifier les pistes retenues.

(13) L'Autorité environnementale recommande de conclure sur la faisabilité d'usage des énergies renouvelables dans le cadre du projet.

■ Les émissions de gaz à effet de serre

Le projet (EI, p.123) prétend contribuer à « la baisse des émissions de gaz à effet de serre notamment par la sobriété énergétique des déplacements en développant un tissu urbain mixte (logements/activités/services) à proximité immédiate de la gare RER D, réduisant structurellement la dépendance à la voiture individuelle et favorisant les déplacements de proximité et l'intermodalité vélo-transport en commun et la pratique des modes actifs ». Le projet va toutefois accroître les émissions de gaz à effet de serre de 11 % par rapport au scénario « Fil de l'eau » (EI, p.509).

Au delà de cette évaluation globale, l'étude ne comprend que des données à l'échelle du département de la Seine-et-Marne (p. 314 et suivantes) et non à l'échelle du projet. Il est attendu un bilan des émissions de GES du projet pour les phases travaux et exploitation, et une comparaison avec les émissions actuelles du site.

(14) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer le bilan des émissions de GES à l'échelle du projet (phase travaux et exploitation).

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale [rappelle que, conformément au 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 l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 16/09/2026

Siégeaient :

Florence BRILLAUD-CLAVERANNE, Guillaume CHOISY, président , Stéphan COMBES, Philippe GRALL, Clara HERER, Jacques REGAD et Tony RENUCCI.

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier l'articulation du projet par rapport aux documents de planification existants, par des données quantifiées et des engagements chiffrés permettant d'évaluer la contribution réelle du projet aux objectifs fixés par ces documents.....12
- (2) L'Autorité environnementale recommande de présenter une analyse des solutions identifiées en matière de zones de compensation au titre des enjeux inondation et des espèces protégées.....12
- (3) L'Autorité environnementale recommande De : - compléter la caractérisation et l'analyse de l'état initial du bruit notamment sur les secteurs affectés par les rues traversant ou encadrant ainsi qu'aux abords de la voie ferrée sur la base de données récentes recueillies sur 3 jours minimum et sur des périodes représentatives ; - évaluer l'augmentation du bruit liée notamment à l'augmentation de trafic généré par le projet et prévoir des mesures ERC adaptées.....14
- (4) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer la qualité de l'air à l'état initial et après projet et de définir des mesures ERC adaptées afin de réduire l'exposition des futurs habitants à la pollution de l'air.....15
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser un diagnostic de pollution sur le secteur Leroy et garantir la compatibilité du site avec les usages résidentiels futurs ; - intégrer au règlement du PLU l'obligation pour le maître d'ouvrage de s'assurer de la compatibilité de l'état des milieux avec les usages futurs en procédant à la réalisation d'une analyse des risques résiduels prédictive et en fin de travaux. 15
- (6) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir les études sur la mobilité, notamment la desserte des établissements scolaires, en vue de limiter l'utilisation des véhicules personnels sur les trajets domicile/école.....17
- (7) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter dans l'étude d'impact une note de dimensionnement des dispositifs et ouvrages de gestion des eaux pluviales à l'échelle du projet ; - justifier l'impossibilité de dimensionner les ouvrages de gestion des eaux pluviales sur la pluie de retour 30 ans au sens de la disposition 3.2.6. du Sdage en vigueur.....19
- (8) L'Autorité environnementale recommande de préciser les niveaux de battement de la nappe afin d'évaluer le phénomène de remontée de nappe,.....20
- (9) L'Autorité environnementale recommande De : - analyser dans l'étude d'impact les incidences du risque d'inondation par débordement de la Seine ; - intégrer au projet d'aménagement, au titre de la démarche ERC, les mesures de compensation du remblaiement de de la Seine ; - évaluer et compenser le « manque à inonder » induit par les cuvelages prévus pour les parkings en vue de faire face aux remontées de nappe ; - préciser les modalités de gestion de crises en cas de crues destinées à assurer la sécurité des habitants et des biens.....21
- (10) L'Autorité environnementale recommande de produire une analyse de l'insertion paysagère du projet à différentes échelles (locale et à l'échelle de la plaine alluviale) ainsi qu'une analyse des volu-

métries avant et après aménagements (diagrammes 3D, coupes), tenant compte de l'augmentation des hauteurs prévue dans le cadre du projet (hauteurs à 18 m et à 21m).....	22
(11) L'Autorité environnementale recommande de : - approfondir les investigations sur les arbres à cavités et leur potentialité d'accueil de chiroptère et procéder à leur préservation (mesure d'évitement) ; - poursuivre activement la recherche de sites de compensation en anticipant leur activation pour garantir a minima l'absence de perte nette de biodiversité.....	24
(12) L'Autorité environnementale recommande de : - évaluer l'effet du projet sur l'ICU en évaluant les températures diurnes et nocturnes attendues en période estivale après projet en comparaison avec la situation actuelle ; - réaliser des projections à l'horizon 2030, 2050 et 2100 compte tenu de la trajectoire nationale d'adaptation au changement climatique qui projette un réchauffement allant jusqu'à +4° C degrés en 2100.....	25
(13) L'Autorité environnementale recommande de conclure sur la faisabilité d'usage des énergies renouvelables dans le cadre du projet.....	25
(14) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer le bilan des émissions de GES à l'échelle du projet (phase travaux et exploitation).....	26