



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la déviation et le recalibrage de la RD57 et l'aménagement d'un carrefour giratoire entre la RN36 et la RD57 sur le territoire des communes de Crisenoy et Fouju - ZAC des Bordes (77)

n°Ae : 2017- 72

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 8 novembre 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la déviation et le requalibrage de la RD57 et l'aménagement d'un carrefour giratoire entre la RN36 et la RD57 sur le territoire des communes de Crisenoy et Fouju – ZAC des Bordes (77).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, François Duval, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Était absente ou excusée : Sophie Fonquernie.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de Seine-et-Marne, le dossier ayant été reçu complet le 18 septembre 2017. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Ae a consulté par courriers en date du 25 septembre 2017 :

- *le préfet du département de Seine-et-Marne,*
- *le directeur régional de l'agence régionale de santé d'Ile-de-France.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 25 septembre 2017 :

- *la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France.*

Sur le rapport de Fabienne Allag-Dhuisme et Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact 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 permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 -1 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le dossier de réalisation et le programme des équipements publics de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Bordes, à cheval sur les communes de Crisenoy et Fouju (77), ont été approuvés par délibération du 12 décembre 2013 du comité du syndicat mixte de la charte intercommunale de développement Crisenoy-Fouju-Moisenay. Compte tenu de l'opposition, postérieure à cette date, de la commune de Crisenoy à la ZAC, celle-ci n'a connu aucun début de réalisation et ses terrains sur Crisenoy ont été classés en zone agricole dans son PLU approuvé le 12 décembre 2016. PRD, l'aménageur de la ZAC, a déposé le 4 janvier 2017 une demande de permis de construire et d'autorisation d'exploiter pour une plate-forme logistique, concernant environ 20 ha sur la commune de Fouju. L'enquête publique s'est tenue à la fin de l'été 2017.

Le dossier, faisant l'objet du présent avis, concerne la demande de déclaration d'utilité publique et d'autorisation environnementale pour une déviation de la route départementale (RD) 57. Les aménagements prévus ont pour double vocation de desservir l'est de la ZAC, sur la commune de Fouju, et d'améliorer le fonctionnement du croisement entre la RD57 et le réseau principal (route nationale 36). La maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par le Département de Seine-et-Marne et par PRD.

Dès lors que ces aménagements routiers sont une composante du réseau viaire de la ZAC, l'avis de l'Ae porte sur l'ensemble de la ZAC modifiée. L'Ae recommande en conséquence d'explicitier toutes les évolutions de la ZAC et de prendre en compte, dans l'ensemble du dossier présenté à l'enquête publique sur les aménagements routiers, tous les aménagements désormais projetés pour sa réalisation, ainsi que la globalité de leurs impacts.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont la destruction d'au moins 25 ha de sols agricoles, les impacts liés aux trafics en forte augmentation, déviés au sud-ouest du hameau des Bordes, et ceux spécifiques à la plate-forme logistique, notamment en termes de risques technologiques et d'intégration paysagère, mais aussi de gestion de l'eau. Les impacts sur les milieux naturels et les espèces (oiseaux et chiroptères) restent limités, et localisés principalement à proximité du ru d'Andy.

L'Ae recommande principalement de :

- compléter le dossier par l'étude préalable requise par le code rural en cas de prélèvement sur des terres agricoles, y compris les mesures de compensation prévues et, le cas échéant, leurs impacts propres ;
- mieux démontrer la compatibilité du projet avec les prescriptions et servitudes applicables (documents d'urbanisme, eau potable, oléoduc / gazoduc, décharge voisine) ;
- compléter l'analyse de l'état initial par les compléments annoncés de diagnostic faune et flore et par des informations concernant les concentrations en oxydes d'azote et en particules ;
- compléter l'analyse des différentes options étudiées pour le tracé de la desserte de la plate-forme et présenter les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet modifié a été retenu.

L'ensemble des recommandations est précisé dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Historique du projet. Rappel du contexte

Par délibération du 5 juillet 2007, le Comité du syndicat mixte de la charte intercommunale de développement Crisenoy-Fouju-Moisenay a décidé de créer la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Bordes, située à environ 10 km au nord-est de Melun (77). D'une surface de 110 ha, cette ZAC est située à proximité d'une sortie de l'autoroute A5 et de la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Lyon. La maîtrise d'ouvrage de la ZAC a été confiée à la société PRD, aménageur. L'emplacement du projet est réservé dans le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), approuvé le 27 décembre 2013, comme « secteur d'urbanisation préférentielle »².

Le dossier de réalisation et le programme des équipements publics de la ZAC, notamment un réseau viaire complet, ont été approuvés par délibération du 12 décembre 2013³.

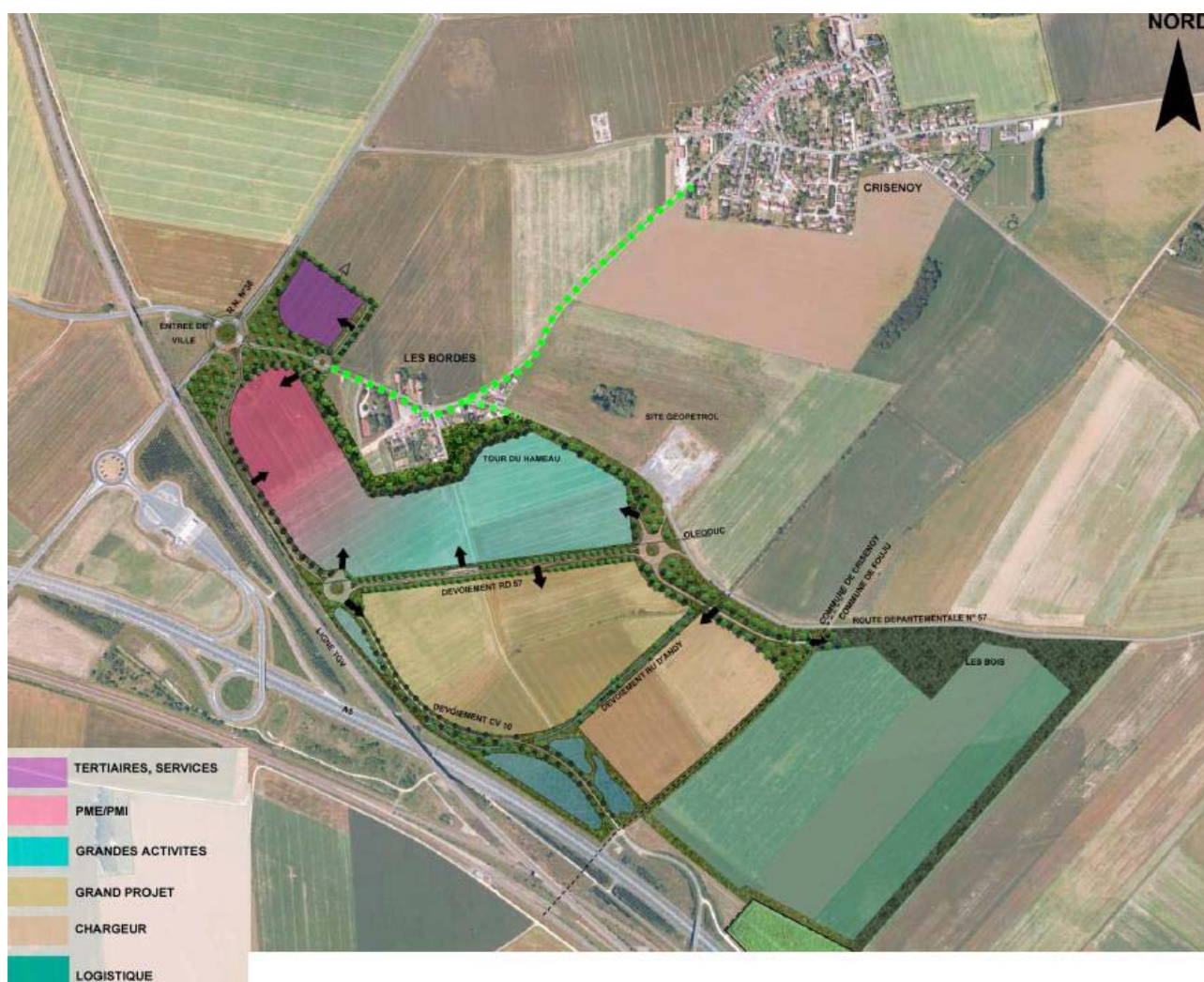


Figure 1 : Plan d'aménagement de la ZAC "solution retenue". Source : étude d'impact

² Selon l'iconographie du SDRIF, ce secteur est représenté par le biais de 4 pastilles. Chaque pastille équivaut à 25 ha.

³ Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact à cette occasion. L'autorité environnementale (préfet de région - direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie) n'a pas rendu d'avis.

L'étude d'impact décrit les principes d'aménagement retenus : « *développer un concept de parc d'entreprises permettant l'accueil d'activités de typologie variée* », « *créer un cadre paysager de grande qualité* », « *concevoir un projet d'aménagement assurant une bonne intégration du parc d'activités par rapport au hameau des Bordes* », « *aménagement d'une frange paysagère au nord de la ZAC en limite de la zone agricole* », « *aménagement d'une liaison piétons-cycles entre le hameau des Bordes et le bourg de Crisenoy* », « *intégrer [...] dès la conception du projet la notion de développement durable pour répondre à deux objectifs : maîtriser dans la durée les aspects environnementaux [...] ; valoriser le site sur le plan de la qualité environnementale [...]* ».

À ce jour, la ZAC n'a connu aucun début de réalisation, du fait de l'opposition de la commune de Crisenoy, notamment pour ce qui concerne ses impacts prévisibles sur le hameau des Bordes (au centre de la Figure 1). Les terrains de la ZAC sur le territoire de la commune de Crisenoy ont été classés en zone agricole dans son PLU approuvé le 12 décembre 2016.

La société PRD a saisi le préfet de Seine-et-Marne le 4 janvier 2017 d'une demande de permis de construire et d'une demande d'autorisation d'exploitation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour une plate-forme logistique, dans la ZAC, sur la commune de Fouju⁴. L'enquête publique s'est tenue du 16 août au 16 septembre⁵.

1.2 Présentation des aménagements prévus – périmètre du projet et procédures applicables

Le dossier porte sur des demandes de déclaration d'utilité publique et d'autorisation environnementale exclusivement pour certains aménagements routiers du réseau viaire de la ZAC, modifiés par rapport au dossier de réalisation de décembre 2013, la déviation reprenant notamment le tracé du "dévoisement de la RD57" initialement prévu, mais les deux giratoires intermédiaires étant supprimés (voir Figure 2 page suivante) :

- sous maîtrise d'ouvrage du Département de Seine-et-Marne : modification du carrefour plan à quatre branches (en croix) entre la RN36 et la RD57 en carrefour giratoire à 5 branches, dont une pour la déviation de la RD57 ;
- sous maîtrise d'ouvrage de PRD :
 - création d'une déviation de la RD57 composée d'une chaussée à deux voies de circulation, de 3 m de large chacune, de bandes d'accotements de part et d'autre de la chaussée et d'une noue enherbée de 4 mètres de large. La largeur de la plateforme ayant vocation à être déclaré d'utilité publique est d'environ 17 mètres ;
 - aménagement d'un carrefour en T entre la déviation et la RD57 actuelle à l'est du hameau des Bordes ;
 - recalibrage d'une portion de la RD57, y compris l'ouvrage de franchissement du ru d'Andy. La largeur actuelle de la voie à 5.50 m sera portée à 6 m ;

⁴ Entrepôt de 14 cellules d'environ 6 000 m² pour une surface totale de 86 000 m². Le volume total de stockage de l'entrepôt sera de 1 151 000 m³. Néanmoins, ceci ne semble correspondre qu'à une première phase de l'aménagement, l'étude de circulation jointe au dossier soumis à l'Ae faisant référence à deux phases (Fouju 1, correspondant à cette première demande d'autorisation, et Fouju 2, surface mitoyenne de dimension comparable).

⁵ L'entrepôt relevant d'une autorisation au titre des ICPE, il était soumis, à la date à laquelle il a été déposé, à étude d'impact systématique. L'autorité environnementale (préfet de région - direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie) a émis un avis sur le "projet de plate-forme" le 14 juin 2017. La commission d'enquête organisée pour l'instruction de cette autorisation a remis son rapport et ses conclusions le 16 octobre 2017.

- aménagement d'un carrefour giratoire à 3 branches terminant le tronçon à recalibrer, et assurant la desserte de la ZAC sur Fouju et le raccordement à la RD57 actuelle vers/depuis la commune de Fouju⁶.

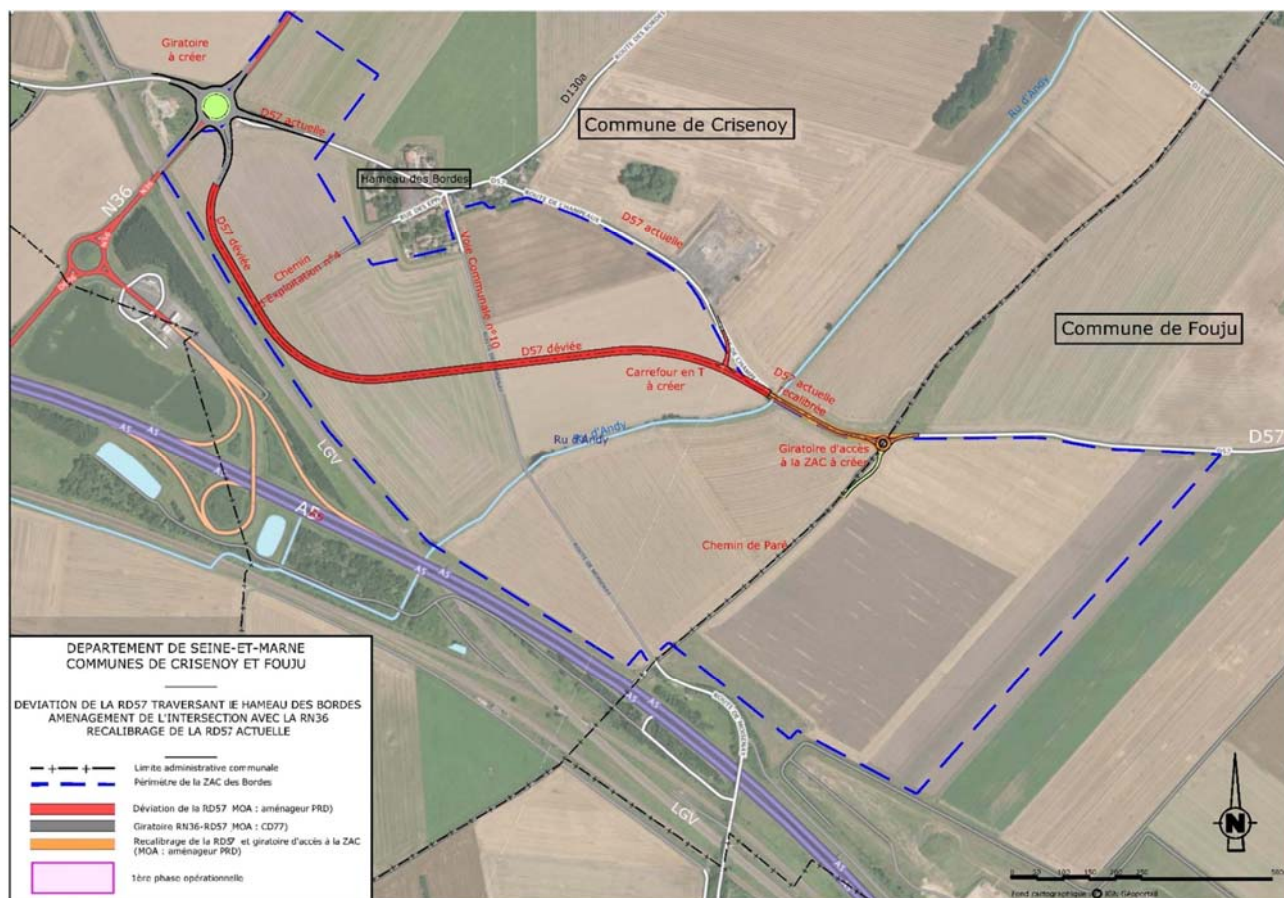


Figure 2 : « Projet des infrastructures ». Source : notice explicative

Fouju 1 et Fouju 2 occuperaient la totalité de la surface de la commune de Fouju (mais les emprises respectives ne figurent pas dans le dossier)

Le coût des aménagements routiers est évalué à 4,3 millions d'€, dont 1,7 million d'€ pour la voie nouvelle dédiée et 1,07 millions d'€ pour le giratoire d'intersection entre la RN36 et la RD57.

Périmètre du projet – au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement

Pour l'Ae, ces aménagements sont indissociables de la ZAC des Bordes, qui constitue le projet sur lequel porte l'étude d'impact et sur laquelle, en conséquence, porte cet avis.

En effet, dans un premier temps, le Département de Seine-et-Marne a saisi l'Ae pour examen au cas par cas sur ces aménagements le 29 novembre 2016. Constatant qu'ils sont nécessaires à la réalisation de la ZAC, l'Ae a indiqué, par courrier du 19 janvier 2017, que leur évaluation environnementale devait être reprise dans l'étude d'impact de la ZAC. Le Département de Seine-et-Marne a ensuite saisi l'Ae le 24 février 2017 d'un recours gracieux rappelant l'existence d'une étude d'impact à l'échelle de la ZAC des Bordes à l'appui du dossier de réalisation de la ZAC (décembre 2013). En réponse à ce recours gracieux, l'Ae a indiqué, par courrier du 21 mars 2017, « au vu de la nature de la modification opérée qui consiste à supprimer, en l'état actuel du projet,

⁶ Le giratoire serait positionné dans le prolongement de la RD57 recalibrée, en réalité légèrement au sud de l'emplacement représenté sur la figure 2 sur le chemin de Paré.

un des deux aménagements routiers et à ne maintenir que la déviation de la RD 57 selon un tracé et des caractéristiques qui figuraient dans l'étude d'impact du dossier de création de ZAC », qu'il n'y avait pas lieu de procéder à une actualisation de l'étude d'impact.

L'étude d'impact jointe au dossier est donc celle de décembre 2013. Le dossier transmis à l'Ae comporte en complément deux annexes, en guise de mise à jour de deux volets : une étude de circulation (mars 2017) et un diagnostic faune et flore (juin 2017) spécifiques aux aménagements routiers prévus.

Cette approche correspondrait à l'esprit de la décision de l'Ae de non actualisation de l'étude d'impact, si l'étude d'impact prenait pleinement en compte les informations issues du dossier de projet de plate-forme logistique, présenté à enquête publique en parallèle. D'ailleurs, l'avis d'autorité environnementale sur cette installation souligne à juste titre que *« afin de limiter les impacts du trafic routier, la société PRD souhaite réaliser une déviation de la RD57 avec la création d'un giratoire pour accéder à la plate-forme logistique et la mise en place d'un giratoire au niveau du carrefour de la RN36 et de la RD57. L'étude d'impact du projet [d'installation] sur la circulation de la RN36 et de la RD57 conclut que la déviation réglerait les problèmes de nuisances engendrées par le trafic routier en traversée du hameau des Bordes et les modélisations du giratoire au niveau du carrefour de la RN36 et de la RD57 montrent un fonctionnement correct de cette infrastructure. La procédure de cette déviation est en cours d'instruction »*. On peut également relever que l'annexe spécifique intitulée *"étude d'impact du projet sur la circulation de la RN36 et de la RD57"* envisage un ensemble de scénarios prenant en compte les différentes phases de développement de la ZAC, ce qui n'est pas le cas de la demande d'autorisation ICPE⁷.

L'étude d'impact de la ZAC n'ayant pas fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale en 2013, le présent avis de l'Ae constitue donc le premier avis incluant l'ensemble des aménagements (plates-formes et aménagements routiers). La présentation de dossiers distincts pour deux composantes (l'ICPE et la déviation) d'un même projet ne s'appuyant pas sur la même étude d'impact est contraire à l'article L.122-1 du code de l'environnement⁸. L'Ae estime qu'il est donc nécessaire de présenter à l'enquête publique relative au projet d'aménagements routiers une étude d'impact prenant en compte l'ensemble des aménagements projetés pour la réalisation de la ZAC.

L'Ae relève d'ailleurs, à la lecture du rapport de la commission d'enquête relative au projet d'entrepôt logistique⁹, que l'aménageur PRD est pleinement conscient de ce que l'entrepôt et la déviation sont indissociables. L'analyse ci-dessus fondée à la fois sur des considérations juridiques et sur le souci d'une complète information du public, est en outre pleinement cohérente

⁷ Selon la même logique que celle retenue pour les aménagements routiers, l'étude d'impact à utiliser à l'appui de la demande d'autorisation ICPE aurait dû être celle de la ZAC, le cas échéant actualisée pour prendre en compte les caractéristiques de ces installations.

⁸ « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* »

⁹ Extraits du rapport de la commission d'enquête : **« Réponse du maître d'ouvrage** : Ni PRD, ni Transalliance [futur exploitant de l'entrepôt] n'envisage une solution consistant à emprunter le trajet actuel de la RD57 à travers le hameau des Bordes. Le projet de déviation de la RD57 et de la réalisation du rond-point sur l'intersection avec la RN36 est directement lié à la réalisation du bâtiment, objet de la présente synthèse d'enquête publique. En effet, le financement de ces équipements sera assuré en majorité par l'opération d'aménagement (portée par PRD) ; **Appréciation de la commission d'enquête** : la commission d'enquête prend acte de l'engagement de PRD de ne pas exploiter le site sans la création de la déviation ».

avec une des recommandations développées dans l'avis de la commission d'enquête¹⁰. Le plus grand nombre des recommandations du présent avis concernent donc les deux maîtres d'ouvrage, pétitionnaires de ce dossier.

Prise en compte des évolutions apportées à la ZAC depuis décembre 2013

Le dossier ne donne aucune autre information sur les perspectives de développement de la ZAC. L'annexe relative à l'étude de circulation évoque la perspective d'une deuxième phase pour la plate-forme logistique sur le territoire de la commune de Fouju (Fouju 2). Lors de la visite d'un des rapporteurs sur site, il a été confirmé qu'aucun autre aménagement ne serait désormais envisagé sur la commune de Crisenoy ; un graphique représentant l'emprise de Fouju 1 – moitié nord du périmètre sur la commune de Fouju adjacente au giratoire – a également été présenté.

Par ailleurs, l'étude d'impact de la ZAC mentionnait également un programme important d'équipements (plus de 6 millions d'€ de travaux pour la réalisation des réseaux d'eau, d'énergie, de télécommunication) nécessaires au fonctionnement de la ZAC. La notice explicative n'explique pas les modifications apportées à ce programme initial, compte tenu notamment de la plate-forme logistique.

L'Ae recommande d'explicitier les autres évolutions de la ZAC sur les deux communes, notamment le phasage et les emprises des projets Fouju 1 et Fouju 2, et de mettre à jour la liste des travaux sur les différents réseaux, en cohérence avec les aménagements prévus.

L'Ae recommande de prendre en compte, dans l'ensemble du dossier présenté à l'enquête publique pour la demande d'autorisation des aménagements routiers, tous les aménagements projetés pour la réalisation de la ZAC, ainsi que la globalité de leurs impacts.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale¹¹ comporte une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, qui conclut à l'absence d'incidences, ce qui n'appelle pas de commentaire de l'Ae.

1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux du projet sont :

- la destruction de sols agricoles, d'au moins 4,4 ha pour les aménagements routiers et de 21 ha pour la première phase de la plate-forme logistique ;
- les impacts liés aux trafics en forte augmentation, déviés au sud-ouest du hameau des Bordes ;
- les impacts spécifiques de la plate-forme logistique, notamment en termes de risques technologiques et d'intégration paysagère, mais aussi de gestion de l'eau.

Les impacts sur les milieux naturels et les espèces (oiseaux et chiroptères) restent limités, et localisés principalement à proximité du ru d'Andy.

¹⁰ La commission d'enquête « **recommande** l'organisation de réunions publiques d'informations lorsque la procédure d'enquête relative à la déviation sera engagée afin d'informer le public sur l'ensemble de l'opération de construction de l'entrepôt logistique et surtout de sa desserte ainsi que sur des mesures envisagées pour réduire les éventuelles nuisances pouvant affecter le cadre de vie et la santé des habitants des communes avoisinantes ».

¹¹ Rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature "loi sur l'eau" : Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure ou égale à 20 ha

2 Analyse de l'étude d'impact

Les informations contenues dans les différentes pièces du dossier permettent d'appréhender la plupart des enjeux qui concernent les seuls aménagements routiers, au sein de ce que le dossier appelle *"aire d'étude rapprochée"*¹². Elles ne couvrent donc qu'une partie de la ZAC.

Des dispositions législatives et réglementaires relatives à la compensation de destruction des zones agricoles ayant été adoptées postérieurement à la date de réalisation de la ZAC, le dossier ne comporte aucune analyse ni aucune mesure en la matière. Ce point est développé au § 2.4.1.

2.1 *Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme*

Le projet de ZAC couvre une surface de 110 ha, alors que le secteur d'urbanisation préférentielle défini par le SDRIF est limité à 100 ha. Le SDRIF comporte une règle dérogatoire pour les projets d'aménagement approuvés antérieurement¹³.

Le plan d'occupation des sols de la commune de Fouju est caduc depuis le 27 mars 2017, faute d'avoir été transformé en plan local d'urbanisme avant cette date. C'est donc le règlement national d'urbanisme qui s'applique sur cette commune jusqu'à l'approbation d'un plan local d'urbanisme (PLU). Dans ces conditions, conformément à l'article L.111-3 du code de l'urbanisme, en l'absence de PLU, les constructions ne peuvent être autorisées que dans les parties urbanisées de la commune. Toutefois, peuvent être autorisées en dehors des parties urbanisées, les constructions incompatibles avec les zones habitées ainsi que les constructions sur délibération motivée du conseil municipal, si celui-ci considère que l'intérêt de la commune le justifie. Par délibération du 2 mai 2017, la commune de Fouju a décidé de se prononcer favorablement sur le projet en application de ces dispositions. La commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers a rendu un avis favorable le 1^{er} juin 2017 sur cette délibération¹⁴.

Le dossier spécifique aux aménagements routiers affirme que, sur la commune de Fouju, les dispositions du règlement national d'urbanisme ne s'opposent pas aux aménagements routiers. Il affirme également, pour la commune de Crisenoy, que les aménagements routiers s'inscrivant sur des terrains en zone agricole, le PLU ne s'oppose pas à la réalisation des infrastructures envisagées, interprétation confirmée par les services de l'État dans le cadre de l'instruction du présent avis.

En dehors des appréciations portées par les autorités publiques, les informations et les analyses présentées dans le dossier restent trop succinctes. La compatibilité des aménagements envisagés avec le code de l'urbanisme mériterait d'être plus explicitement démontrée.

¹² "Zone potentiellement affectée par l'emprise directe de l'aménagement, et d'autres effets tels que diverses perturbations pendant toute la durée des travaux. L'aire d'étude rapprochée correspond à un tampon de 50 mètres autour des aménagements."

¹³ « Dès lors qu'elle respecte les orientations générales applicables aux nouveaux espaces d'urbanisation ». Les services de l'État interrogés posent que "les 40 ha prévus à l'origine sur Fouju sont couverts en prenant la pastille sur Fouju plus 15 ha sur la pastille qui est en limite communale sur Crisenoy".

¹⁴ Sans motivation explicite ou condition

2.2 Analyse de l'état initial

Les communes de Crisenoy et Fouju se situent dans la région agricole de la Brie française. L'aire d'étude est inscrite dans un contexte d'agriculture intensive (98 % des surfaces de la ZAC sont utilisées pour la céréaliculture et la culture maraîchère) ; elle est bordée au sud-ouest par deux infrastructures de transports importantes, l'autoroute A5 et une ligne TGV.

Déplacements

Le réseau routier se structure autour des voies principales que sont l'autoroute A5 et la RN36. Le hameau des Bordes est desservi par :

- la RD57 qui relie la route nationale 36 à la commune de Fouju vers l'Est,
- la RD130a qui rejoint le centre-bourg de Crisenoy vers le Nord.

Les trafics sur la RN36 sont soutenus (12 000 à 14 500 véhicules par jour dans les deux sens) avec un taux de poids lourds élevé (16 %). Les flux de pointe sont compris entre 600 et 970 UPH¹⁵ dans chaque sens de circulation. Les trafics sur la RD57 sont très différents de part et d'autre de la RN 36 : relativement élevés dans la partie de la RD37 allant vers l'ouest compte tenu de la desserte d'une installation de la SNECMA (jusqu'à 2 650 véhicules par jour dans les deux sens les jours ouvrés avec un taux de poids lourds élevé de 14 %), ils sont en revanche faibles dans la partie allant vers l'est, en direction du hameau des Bordes, puis des deux bourgs des communes de Crisenoy et Fouju (pas plus de 1 500 véhicules par jour dans les deux sens les jours ouvrés avec un faible taux de poids lourds de 6 %).

L'intersection entre ces deux axes n'est aménagée que de "tourne à gauche", occasionnant d'ores et déjà des temps d'attente importants pour plusieurs itinéraires, voire des remontées de file (en particulier pour la traversée de la RN36 ou pour y accéder en venant de la RD57, surtout à la pointe du matin).

Le dossier mentionne quatre accidents entre 2010 et 2014 (aucun accident recensé en 2015) : trois à l'approche de l'intersection entre la RN36 et la RD57, et un sur la RD 57 sur Crisenoy. Ces accidents ont occasionné huit blessés, dont quatre hospitalisés.

Milieus humains

La seule zone habitée du secteur est le hameau des Bordes, actuellement traversé par la RD57, où vivent environ une centaine d'habitants. Selon le résumé non technique de l'étude d'impact de la ZAC des Bordes, le niveau sonore auquel est exposé le hameau est pour l'essentiel dû à la présence du TGV qui masque l'autoroute dans ce secteur. Il est exposé de façon directe aux pollutions et nuisances du trafic actuel, néanmoins limité, sur la RD57.

La RN36 et l'autoroute A5 sont des voies bruyantes respectivement de type 3 et 2 selon l'arrêté du 30 mai 1996. La ligne TGV est classée en type 1. L'ambiance sonore est modélisée en s'appuyant sur une mesure à l'emplacement de la maison potentiellement la plus exposée au sud-est du hameau. Elle est modérée sur l'ensemble du hameau des Bordes.

¹⁵ Unité véhicule particulier par heure

Le volet "qualité de l'air" s'appuie principalement sur les résultats d'analyses de la station de Melun, ce qui ne permet pas de qualifier l'exposition des habitants du hameau des Bordes, plus directement exposés aux trafics de l'A5 et de la RN36. L'Ae rappelle que les concentrations d'oxydes d'azote, à proximité des infrastructures routières qui présentent un trafic dense sont d'autant plus importantes que la vitesse y est élevée. Il serait également utile de disposer d'informations pertinentes concernant les concentrations en particules.

L'Ae recommande de produire des informations concernant les concentrations en oxydes d'azote et en particules plus représentatives d'une implantation à proximité de routes à grand trafic.

Risques naturels et technologiques

Les communes de Crisenoy et Fouju ne sont concernées par aucun risque naturel, à l'exception d'un risque de remontée de nappe, au sud du hameau des Bordes, le long du remblai ferroviaire. Il existe deux installations classées à proximité de la ZAC : Geopetrol Saint-Germain (dépôt de liquides inflammables, à proximité de puits de pétrole (non exploités pour des raisons économiques mais toujours susceptibles de l'être) le long du RD57 entre le hameau des Bordes et Fouju) et la décharge d'ordures ménagères et assimilées de Fouju-Moisenay, exploitée par Routières de l'est Parisien (REP), filiale du groupe Veolia. Il conviendrait de s'assurer de la compatibilité du projet avec la bande d'isolement de 200 mètres autour des casiers¹⁶ autorisés, prescrite par l'arrêté ministériel du 15 février 2016¹⁷.

L'inventaire national des sites et sols pollués répertorie un site pollué à l'extrémité sud de la zone d'étude, inclus dans le périmètre autorisé de la décharge, correctement décrit.

Le secteur est également traversé par un oléoduc et un gazoduc : l'existence de servitudes les concernant est rappelée, mais l'étude d'impact indique juste que la voie nouvelle croisera l'oléoduc en un point sans en faire figurer le tracé. La pièce P2 du dossier, qui décrit les caractéristiques principales des aménagements indique que « *les contraintes techniques et environnementales du projet liées au croisement avec les réseaux de transport SFDM et GRTgaz impliquent d'avoir un profil de la voie nouvelle en remblai, pouvant atteindre une hauteur de 0,65 mètre au dessus du terrain naturel* ». Il a été indiqué à l'un des rapporteurs lors de sa visite que cette surélévation n'était pas nécessaire sur la partie centrale de la déviation, parallèle et à proximité de l'oléoduc, mais seulement aux deux points de croisement de la déviation avec l'oléoduc et le gazoduc, à proximité du remblai de la LGV.

L'Ae recommande de représenter le profil en long de la déviation sur tout son linéaire, de faire figurer les bandes de servitudes des deux canalisations et de démontrer que le projet est compatible avec les servitudes correspondantes.

Eau et milieux naturels

L'hydrographie du secteur se caractérise par la seule présence du ru d'Andy, alimenté par un réseau de drains agricoles, particulièrement pollué (nitrates et phosphores) selon l'étude d'impact, et dont la pente n'excède pas 0,1 %. Deux zones humides sont précisément décrites dans la demande d'autorisation environnementale.

¹⁶ Subdivision de la zone à exploiter assurant l'indépendance hydraulique, délimitée par des flancs et un fond

¹⁷ Cette précaution ne semblant concerner que Fouju 2.

Le dossier signale un captage d'alimentation en eau potable au sein de la zone d'étude sur la commune de Fouju, « à 1 250 mètres au nord du site, en aval hydraulique de la zone d'étude ». Il a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en mars 1991. La demande d'autorisation environnementale le localise, mais ne représente pas ses périmètres de protection et ne mentionne pas les prescriptions applicables.

L'Ae recommande de présenter le captage d'eau potable de Fouju, ainsi que ses périmètres de protection et les prescriptions applicables, et d'analyser les impacts éventuels du projet sur ce captage.

Les milieux naturels sont pauvres. L'aire étude ne comporte aucune espèce de flore présentant un intérêt patrimonial. Seule une végétation rivulaire subsiste le long du ru d'Andy, unique habitat considéré comme à enjeu moyen par le dossier. Deux espèces exotiques envahissantes ont été recensées¹⁸. Les sites naturels remarquables les plus proches sont situés à environ 10 km. S'appuyant sur les cartes du schéma régional de cohérence écologique d'Ile-de-France, la demande d'autorisation environnementale précise que l'aire d'étude rapprochée n'est concernée par aucun réservoir ou corridor écologique, mais inclut sur une partie de son cours le ru d'Andy, recensé comme « canal fonctionnel avec un objectif de préservation et/ou de restauration ». Cette citation est également applicable à la ZAC.

Pour plusieurs espèces, l'annexe relative au diagnostic faune et flore annonce des prospections complémentaires pour les insectes réalisées en juillet et en août 2017 qui ne pouvaient pas figurer au dossier.

L'Ae recommande de compléter la demande d'autorisation environnementale par les compléments de diagnostic faune et flore annoncés et d'en tirer les conséquences éventuelles pour les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.

En ce qui concerne la faune, cette annexe qualifie deux groupes biologiques à enjeu moyen :

- les oiseaux du cortège des milieux agricoles (seule l'Alouette des champs est nicheuse patrimoniale, mais considérée à enjeu faible pour le projet) et du cortège des milieux bocagers, à proximité du ru d'Andy : en particulier, le Bruant jaune est considéré à enjeu fort, la Linotte mélodieuse à enjeu moyen ;
- dans une moindre mesure, les chiroptères, non observées au cours des prospections, mais pour lesquels le ru d'Andy pourrait constituer un corridor de transit.

Paysage et patrimoine historique

L'aire d'étude est un paysage d'horizon, ouvert à semi-ouvert au lointain. La ligne à grande vitesse est en remblai sur la majeure partie de son tracé. Seul le hameau des Bordes constitue un ensemble bâti au sein de la plaine cultivée – le site Geopétrol comportant quelques installations résiduelles. Ce volet est correctement décrit.

La ZAC est située à proximité du château de Vaux-le-Vicomte (à 2 km), de l'autre côté de la ligne à grande vitesse et de l'autoroute.

¹⁸ Buddléia du père David (*Buddleja davidii*), Sénéçon du Cap (*Senecio inaequidens*)

2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'analyse concernant la ZAC figure dans l'étude d'impact de décembre 2013¹⁹. Il serait utile de la mettre à jour, compte tenu des aménagements abandonnés sur la commune de Crisenoy²⁰.

L'analyse spécifique aux aménagements routiers est développée dans la notice explicative du dossier. Les aménagements routiers ont été adaptés pour tenir compte des projets envisagés sur la ZAC, exclusivement sur la commune de Fouju : suppression des deux giratoires prévus pour la desserte de la ZAC côté Crisenoy ; modification de la desserte sur Fouju avec le recalibrage de la RD57, création d'un giratoire d'accès à la ZAC et modification du carrefour d'accès au hameau des Bordes par l'est. La notice motive ces choix par des arguments de moindre impact, qui sont en fait intrinsèquement liés à l'abandon de toute nouvelle urbanisation sur Crisenoy²¹.

La question du tracé de la déviation a fait l'objet de débats soutenus, lors de l'enquête publique relative à la plate-forme logistique, conclus ainsi par le rapport de la commission d'enquête : *« Il est indiscutable que le point le plus crucial de ce projet dans son ensemble est la desserte du bâtiment qui en lui-même ne suscite pas d'observations majeures. Même si elle ne fait pas partie de la présente procédure, elle a cristallisé les réactions des principaux opposants au projet. La commission d'enquête recommande que le dossier qui servira de support à la procédure d'enquête portant sur la déviation de la RD57 comporte une analyse approfondie des différentes options pour le tracé de la desserte du site afin d'aboutir à un tracé pour cette déviation le plus éloigné possible du hameau des Bordes »*. L'Ae ne peut qu'abonder dans ce sens, d'autant plus que le même rapport cite, dans la réponse de PRD, le fait que *« d'autres tracés alternatifs ont été étudiés. Un tracé alternatif longeant la voie TGV puis l'A5 a aussi été étudié (appelé Tracé Sud ci-après) »*. Parmi les motifs invoqués par PRD, certains apparaissent discutables²² ; d'autres pourraient apparaître recevables s'ils étaient explicitement démontrés²³, sachant qu'il revient aux maîtres d'ouvrage de présenter une comparaison de toutes les variantes envisagées prenant en compte les différents enjeux environnementaux.

¹⁹ La ZAC ayant fait l'objet d'une décision de réalisation, l'Ae n'estime pas opportun d'en produire une analyse critique. Plusieurs justifications étaient avancées (opération intercommunale, éviter le mitage en reportant en un même lieu géographiquement propice - proximité de grands axes routiers - toutes les zones d'activité que les communes auraient pu développer sur leur territoire, créer de l'emploi, se partager les taxes au prorata du nombre d'habitants par commune qui en ont besoin, compatibilité avec les orientations du SDRIF), sans avancer de raison environnementale néanmoins.

Deux variantes de voirie avaient été envisagées : déviation de la RD57 par le nord ou par le sud du hameau des Bordes. La deuxième option a été retenue, afin de réduire les nuisances pour les riverains du hameau (bruit, pollution, sécurité).

²⁰ Par ailleurs, pour ce qui concerne la plateforme logistique, l'« étude d'impact » s'apparente plus à une évaluation d'incidences au titre de la réglementation relative aux ICPE. Comme indiqué dans la note indiquée 8, elle aurait dû porter sur l'ensemble du projet ; la partie 2 du dossier ICPE ne se réfère qu'au livre V code de l'environnement et à la loi sur l'eau ; la dernière page de l'étude, intitulée *"raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations environnementales, le projet présenté a été retenu"* ne s'appuie sur aucun critère environnemental pour justifier notamment le choix du site. Elle mentionne même que *« le site disposera également des infrastructures nécessaires pour implanter un entrepôt de cette taille »*, ce qui préjuge donc de l'issue de la procédure qui concerne le présent dossier, mais ce qui fragilise de fait l'une des raisons importantes pour laquelle ce site a été choisi pour cette plateforme.

²¹ Par exemple, le dessin de la déviation est celui du dévoiement prévu dans l'étude d'impact de 2013, qui était alors la principale voirie de desserte de la ZAC. Elle éloignait donc déjà une grande partie du trafic du hameau des Bordes.

²² Par exemple : *"le tracé suit celui d'un gazoduc puis d'un oléoduc enterré (Tracé sud non conforme sur ce point)", "le tracé est fidèle dans ses principes à celui prévu dans le dossier de réalisation de la ZAC (Tracé sud non conforme sur ce point)".* Il a été indiqué au rapporteur que le choix d'un tracé proche de l'oléoduc résultait principalement des difficultés d'implanter des activités à proximité, compte tenu des servitudes applicables : cet argument est devenu en grande partie caduc. Le dossier faisait également référence à d'autres dévoiements de voirie plus éloignés du hameau des Bordes.

²³ *"Le tracé limite totalement les impacts sur les zones humides puisqu'il permet un raccordement au tracé actuel de la RD57 franchissant déjà le ru d'Andy avec un impact écologique nul sur la faune et la flore (Tracé sud non conforme sur ce point)".*

L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse approfondie des différentes options étudiées pour le tracé de la desserte de la plate-forme logistique et de présenter les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet modifié a été retenu.

2.4 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.4.1 Destruction de sols agricoles

Les dispositions du décret n°2016-1190 du 31 août 2016 prévoient la réalisation d'une étude préalable et de mesures de compensation en cas de prélèvement sur des terres agricoles pour tout projet qui prélève de manière définitive une surface agricole supérieure ou égale à 5 ha²⁴. Le dossier soumis à l'Ae ne comporte pas d'étude préalable sur cette question. Le dossier relatif à la plate-forme logistique n'en comportait pas non plus. Cette question ayant été soulevée au cours de l'enquête publique, PRD a indiqué, en réponse, à la commission d'enquête qu'il a prévu, en partenariat et en concertation avec la chambre départementale d'agriculture, l'implantation d'une serre d'un hectare au nord du site. La commission d'enquête a considéré qu'« *il aurait été préférable que le projet de serres de 1 ha soit intégré dans le dossier soumis à l'enquête* », mais qu'« *en Seine-et-Marne, 1 ha de serres non chauffé est équivalent à 40 ha de terres labourables. À ce titre, le prélèvement de 21 ha de terres agricoles peut être considéré comme compensé par le projet proposé* »²⁵.

Sans se prononcer sur cette équivalence, qui ne relève pas du champ de cet avis, l'Ae souscrit donc au fait que le dossier portant sur les aménagements routiers, indissociables de la plateforme logistique, soumis postérieurement au décret n°2016-1190, devrait comporter une étude préalable relative à la compensation au prélèvement de terres agricoles, le décret précisant notamment que « *lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions au sens du dernier alinéa du III de l'article L.122-1 du code de l'environnement, la surface [...] correspond à celle prélevée pour la réalisation de l'ensemble du projet* »²⁶. Dans le même esprit que la conclusion de la commission d'enquête, les compensations et leurs impacts éventuels sur l'environnement devraient également être intégrées au dossier.

L'Ae recommande de compléter le dossier par l'étude préalable requise par le décret n°2016-1190, y compris les mesures de compensation prévues et leurs impacts.

2.4.2 Eau et zones humides

La demande d'autorisation environnementale analyse finement les impacts des aménagements routiers : ces impacts restent très limités (notamment destruction de 560 m² de zones humides), dès lors que les écoulements ne sont pas modifiés par le recalibrage de la RD57 dans la traversée du ru d'Andy. Les caractéristiques de la voirie et les modalités de gestion des eaux pluviales sur

²⁴ Art. D. 112-1-20. du code rural et de la pêche maritime - « *Les documents évaluant les impacts des projets sur l'environnement prescrits par le [code de l'environnement](#) tiennent lieu de l'étude préalable prévue à l'article D. 112-1-19 s'ils satisfont à ses prescriptions* ».

²⁵ Les services de l'État ne souscrivent pas à cette analyse. En effet, selon l'article D.112-1-19 du code rural, l'étude préalable devrait comporter « *les mesures envisagées et retenues pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet* », ainsi que « *les mesures de compensation collective envisagées pour consolider l'économie agricole du territoire concerné* » s'appuyant sur un diagnostic de l'économie agricole de la zone.

²⁶ Art. D. 112-1-18.-II du code rural et de la pêche maritime

l'ensemble des bassins versants concernés sont décrits de façon satisfaisante. Le dossier présente en particulier des mesures d'évitement et de réduction, pour la phase travaux et pour l'exploitation, et prend en compte les risques de pollution accidentelle.

Les principaux autres impacts (approvisionnement en eau, assainissement notamment) devraient principalement résulter de l'activité de la plateforme logistique ; ils n'ont fait l'objet d'aucune recommandation dans l'avis du 14 juin 2017, ni dans le rapport de la commission d'enquête et n'appellent pas de remarque de l'Ae.

2.4.3 Milieux naturels

Les enjeux étant *a priori* limités, les impacts le sont également. Les défrichements prévus à la traversée du ru d'Andy par la RD57, feront l'objet de mesures d'évitement et de réduction. La création de la ZAC est une source nouvelle de lumière dans un secteur pour l'instant peu éclairé la nuit. Les effets des pollutions lumineuses sont, certes évoqués, mais peu analysés. Le dossier ICPE cite quelques mesures.

Pour ce qui concerne les oiseaux du cortège des milieux agricoles, le dossier prévoit, comme mesure d'accompagnement, la plantation d'une haie arbustive le long de la déviation du RD57²⁷, dont les essences et caractéristiques sont précisément décrites. Une attention particulière sera apportée à la non-introduction d'espèces exotiques envahissantes. L'objectif de cette haie est également d'assurer une coupure paysagère entre le hameau des Bordes et la ligne à grande vitesse.

2.4.4 Paysage

Si l'état initial était correctement analysé, l'analyse des impacts paysagers est peu développée, dans un contexte contrasté où, comme le prévoyait l'étude d'impact de la ZAC, la création des entrepôts logistiques modifiera l'ambiance paysagère du site, mais où la déviation arborée pourrait constituer un écran entre le hameau des Bordes d'une part, la LGV et la plateforme logistique d'autre part. Il s'agit d'un des volets pour lesquels seule la prise en compte de l'ensemble des aménagements permettrait de présenter au public une perception des impacts paysagers dans leur globalité.

L'Ae recommande de compléter le volet paysager compte tenu des aménagements et de leurs caractéristiques désormais connus.

2.4.5 Déplacements. Pollutions et nuisances

Le dossier comporte une analyse fine de l'impact de la plate-forme logistique sur les déplacements et de la façon dont les aménagements envisagés sont de nature à apporter une réponse à la saturation diagnostiquée et aux risques d'accidents sur la RN36, ainsi qu'aux trafics induits par les plates-formes Fouju 1 et Fouju 2 : 600 véhicules légers et 500 poids lourds supplémentaires (dans les deux sens) sont attendus en phase 1, respectivement 840 et 970 en phase 2, à ajouter à 1 400 et 100 en situation initiale. Ces trafics concernant principalement les jours ouvrés, il serait utile de rappeler les horaires de fonctionnement de la plate-forme logistique.

²⁷ Mais en dehors de la bande de la DUP demandée

Selon l'étude d'impact de la ZAC (décembre 2013), dans tous les cas, les niveaux sonores sur le hameau des Bordes restent inférieurs à 60 dB(A), y compris aux heures de pointe. Dès lors que seule la déviation serait désormais réalisée, ces résultats ne seraient pas remis en cause. Néanmoins, l'étude ne fournissait pas d'information concernant la période nocturne (22 h – 6 h). L'étude d'impact pourrait devoir être complétée sur ce point, si la plate-forme logistique venait à fonctionner dans ces plages horaires.

En revanche, en ce qui concerne la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, le dossier ne fournit que les évolutions des émissions, sans et avec projet, à l'ouverture du parc d'activités : approximativement, pour tous les polluants susceptibles d'avoir un impact sur la santé, les émissions du trafic lié au parc d'activités représentent près de la moitié des réductions estimées des émissions liées aux progrès techniques attendus sur les véhicules entre 2007 et 2014²⁸ ; les émissions de CO₂ augmenteraient de 3,4 t/j en 2007 à 3,6 t/j en 2014 sans projet et à 4,3 t/j en 2014 avec projet. Il conviendrait d'estimer l'impact de ces évolutions sur la qualité de l'air, sous réserve de mieux le caractériser dans l'état initial.

2.5 Suivi des mesures et de leurs effets

L'étude d'impact de la ZAC ne comporte pas de volet dédié aux mesures de suivi requis par l'article R.122-5 6° du code de l'environnement.

L'Ae recommande de compléter le dossier par un volet relatif au suivi des mesures (réduction, compensation, accompagnement) et de leurs effets sur l'environnement.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact correspond au projet de ZAC de décembre 2013, qui ne tient donc pas compte de l'évolution significative du contexte. Le dossier ICPE comportait également un résumé non technique spécifique à la plate-forme logistique.

Le dossier comporte un résumé non technique autonome pour la demande d'autorisation environnementale, qui rappelle l'évolution du contexte – sauf la demande d'autorisation pour la plate-forme logistique. L'ensemble correspond à ce que requièrent les différentes réglementations.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis dans le résumé non technique de la demande d'autorisation environnementale.

²⁸ Le rapport de la commission d'enquête rappelle également les engagements de l'opérateur pressenti pour la plateforme logistique en termes de maîtrise des émissions de sa flotte de poids lourds (notamment engagement d'un plan de réduction des émissions de CO₂ à l'horizon 2020, mise en place de camions roulant au gaz naturel).