



*Mai 2024*

# Rapport de présentation

Dossier de création de ZAC

« Parc d'activités du Petit Prince », Compans (77)

*Paule Green*  
Paysagistes d.p.l.g.

**TRANS  
FAIRE**

 **URBATEC**  
GROUPE UOIC



# Sommaire

Objet et justification de l'opération .....	4
<b>Description de l'état du site et de son environnement.....</b>	<b>11</b>
Contexte réglementaire.....	12
Contexte socio-économique .....	15
Environnement physique .....	17
Milieu naturel.....	18
Milieu urbain et paysage .....	19
Déplacements .....	20
Risques, pollutions et nuisances .....	23
<b>Programme global prévisionnel des constructions et description du projet.....</b>	<b>26</b>
Programme global prévisionnel .....	27
Description du projet - points clés.....	28
<b>Raisons du choix .....</b>	<b>30</b>
Dispositions d'urbanisme en vigueur .....	31
Insertion dans l'environnement .....	36

PROJET

PROJET

Selon l'article R\*311-2 du code de l'urbanisme, le rapport de présentation du dossier de création de ZAC doit exposer notamment « l'objet et la justification de l'opération, comporte une description de l'état du site et de son environnement, indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone, énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet du dossier de création a été retenu. »

Objet et justification de l'opération

# Objet et justification de l'opération

## Un projet qui s'inscrit dans la conversion de friches issues d'un délaissé routier et de terres agricoles

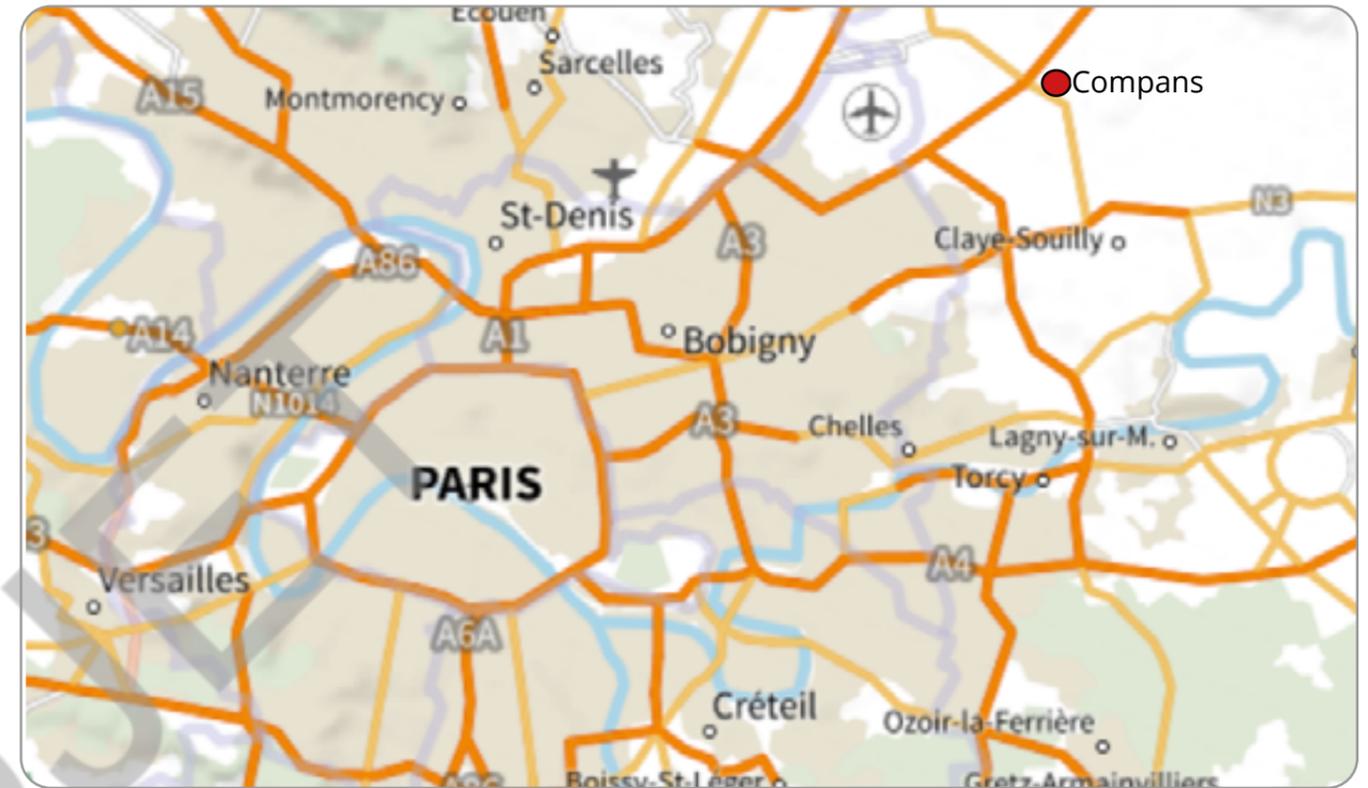
La commune de Compans se trouve au nord-ouest du département de Seine-et-Marne (77), à environ 35 km au nord-est du cœur de Paris sur le territoire de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF) qui regroupe 42 communes. La commune est située à proximité sud-est de l'aéroport de Paris Roissy-Charles-de-Gaulle.

Aux XV<sup>ème</sup> et XVI<sup>ème</sup> siècles, Compans est un bourg rural. La commune s'est ensuite structurée autour d'un axe sud-nord. Les grandes étapes de la construction de la commune sont :

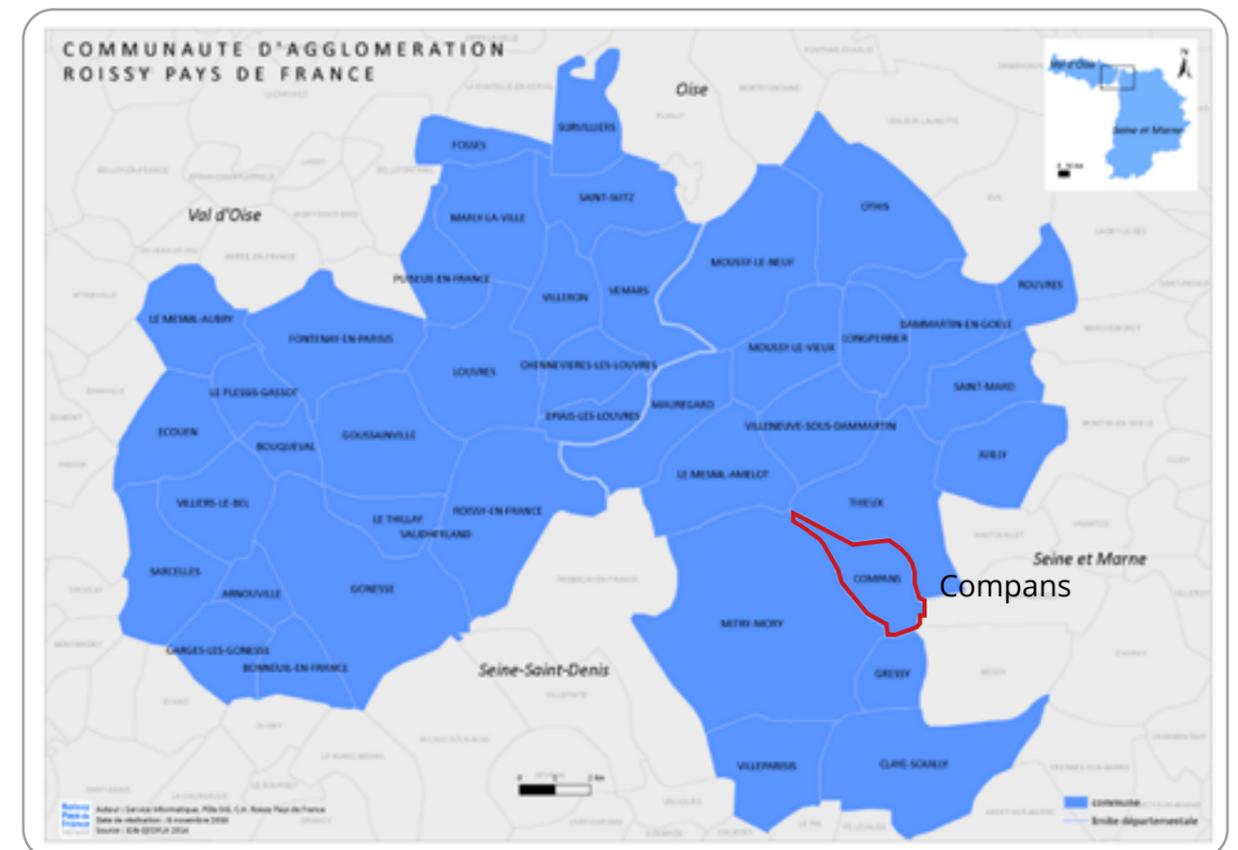
- 1812 : Compans est un petit village agricole avec 3 fermes, une église et 2 moulins (le moulin d'Ouacre et le moulin Neuf).
- 1861 : création de la ligne de chemin de fer Paris-Soissons (coupant la commune en deux). Une halte est créée en 1891.
- 1975 : création de la plateforme aéroportuaire de Roissy. Le périmètre s'étend en partie sur la commune. Ce développement économique voisin entraîne un développement résidentiel : une extension pavillonnaire est créée au sud de la voie ferrée.
- 1972 : création de la zone d'activités industrielles Mitry-Compans, à cheval sur la commune voisine de Mitry-Mory et Compans.
- Année 1990 : extension de la zone industrielle vers le nord.

Dans le cadre de ses compétences en matière de développement économique, la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF), en lien étroit avec la commune de Compans, étudie un projet de zone d'activités économiques (ZAE) sur la zone 1AUX2 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune. Dans le même temps, la ZAC des Deux Moulins verra le jour. Ces deux opérations, distinctes géographiquement, sont complémentaires et doivent permettre de garantir la qualité de vie au quotidien en mettant à disposition une offre de services suffisants.

Le présent document est rédigé dans le cadre de la création de la Zone d'Aménagement Concerté d'une surface de 16,6 ha située à Compans (77).



Localisation de la commune de Compans par rapport à Paris (TRANS-FAIRE, 2024)



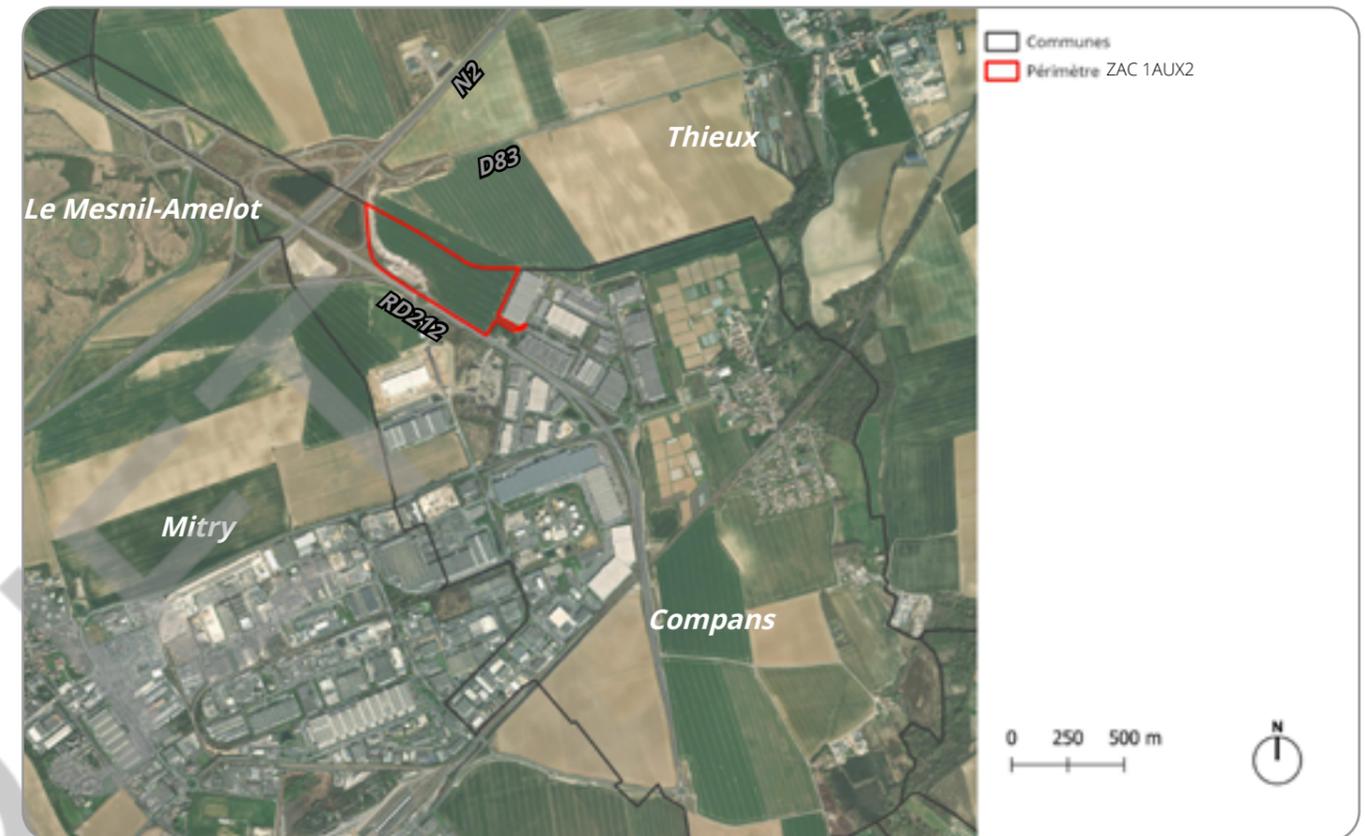
Localisation de la commune de Compans par rapport à la CARPF (TRANS-FAIRE, 2024)

Le projet répond à la nécessité de développer ce secteur économique à proximité direct des plateformes aéroportuaires nord de l'Île-de-France (Charles-de-Gaule et Le Bourget) et ainsi de répondre aux besoins des entreprises du territoire.

Le site présente effectivement de nombreux avantages propices à son développement :

- Il est situé à proximité immédiate de la plateforme aéroportuaire Charles de Gaulle,
- Il est situé en continuité directe avec les nombreuses zones industrielles et économiques du secteur. L'urbanisation des parcelles au sud-est du secteur d'étude est relativement récente (la zone d'activité du Parc de Compans a été créée dans les années 1990). Le projet s'inscrit de manière cohérente dans le contexte urbain dans la continuité de la zone d'activité du Parc au sud-est, de la zone d'activité de Mitry-Compans au sud, de la ZAE de la Feuchère et de la zone ADP (Aéroports de Paris).
- Il est très bien desservi (RD212 (future liaison routière de l'est francilien), D83, proximité N2, ligne K à 4 min en voiture.

Le site d'étude est aujourd'hui composé de parcelles agricoles (qui occupe 75% de la parcelle), et de terrains en friche composés de l'ancienne voirie reliant la RD212 à la D83. Une partie du site a été occupée illégalement par un camps de 700 personnes de la communauté Rom, entre octobre 2021 et mars 2022. Cela a engendré du stockage de déchets illégalement, qui a pu avoir un impact sur les sols du sites.



Situation locale au sein de la commune de Compans (source TRANS-FAIRE, 2024)



Périmètre du site (source TRANS-FAIRE, 2024)

Sa programmation comprend :

Une opération d'activités (pas d'établissement SEVESO) de 122 430 m<sup>2</sup> cessibles soit 74 % de l'emprise totale répartis en 6 lots comprenant :

- Activités logistiques 37 800 m<sup>2</sup> pour 15 120 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher :
  - ◇ LOT A - Emprise au sol 37 800 m<sup>2</sup> - SDP 15 120 m<sup>2</sup>
- Activités diverses sur 72 400 m<sup>2</sup> pour 28 960 m<sup>2</sup> de SDP
  - ◇ LOT B - Emprise au sol 28 600 m<sup>2</sup> - SDP 11 440 m<sup>2</sup>
  - ◇ LOT C - Emprise au sol 14 100 m<sup>2</sup> - SDP 5 640 m<sup>2</sup>
  - ◇ LOT D - Emprise au sol 29 700 m<sup>2</sup> - SDP 11 880 m<sup>2</sup>
- Activités de services sur 12 230 m<sup>2</sup> pour 4 892 m<sup>2</sup> de SDP
  - ◇ LOT E1 - Emprise au sol 7 980 m<sup>2</sup> - SDP 3 192 m<sup>2</sup>
  - ◇ LOT E2 - Emprise au sol 4 250 m<sup>2</sup> - SDP 1 700 m<sup>2</sup>

Les lots dédiés aux activités de services pourront notamment accueillir les activités suivantes :

- Accueil d'une agence bancaire tournée vers les entreprises, d'un bureau de poste d'entreprises.
- Accueil de deux hôtels.
- Pépinière d'entreprises.
- Agence d'intérim.
- Professions libérales (avocats, notaires, etc.).
- Unité de soins et de remise en forme.

Les espaces publics représentent 26,3 % de l'emprise total soit environ 43 744 m<sup>2</sup> . Au maximum, 31 450 m<sup>2</sup> seront alloués aux espaces verts. Cela comprendra une trame verte traversante nord-sud, une liaison douce sur cette trame et en limite nord et ouest du projet. Les espaces verts accompagnent ce cheminement doux, ainsi que des bassins d'infiltration.



Plan de masse (source Kristo 2023)

## Objet de l'opération

La création de la ZAC 1AUX2 de Compans s'inscrit dans une démarche d'extension urbaine maîtrisée en limite de la RD212 qui définit la limite urbanisable de la commune. L'objet de cet aménagement est la création d'une zone à vocation commerciale et économique, dans la continuité de l'urbanisation des zones d'activités voisines existantes.

Afin de définir un projet d'aménagement sur le secteur 1AUX2, l'agglomération a mandaté le groupement d'études composé de Studio Kristo Nousiainen (coordinateur, architecte), TRANS-FAIRE (Etude d'impact, acoustique, AMO DD), Paule Green (Paysagiste) et Urbatec.

Ces premières études avaient pour objectif principal de créer un projet d'Orientation d'Aménagement et de Programmation définie dans le cadre du PLU, notamment sur les points suivants :

- De préciser le parti d'aménagement,
- De préciser le programme de l'opération,
- De vérifier la faisabilité économique et technique du projet de ZAC.

## Définition du périmètre

Le secteur d'étude d'environ 16,6 ha, se trouve à l'extrémité nord-ouest de la commune. Le site est à proximité de la D12 qui marque la limite sud du site.

Les abords du projet sont :

- Au nord les terres agricoles de Thieux et au loin la D83.
- A l'est la ZA du Parc et la station-service.
- Au sud la RD212 et le giratoire existant.
- Au nord ouest la bretelle menant à la N2.

## Justification de l'opération

La création de la ZAC 1AUX2 de Compans s'inscrit dans un pôle économique fort, à proximité de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle, au rayonnement international sur le secteur. Pour renforcer son attractivité économique et commerciale, la commune de Compans a défini au sein de son PLU, approuvé en 2016, une zone 1AUX2, zone à urbaniser.

Le projet a ainsi pour objectifs de :

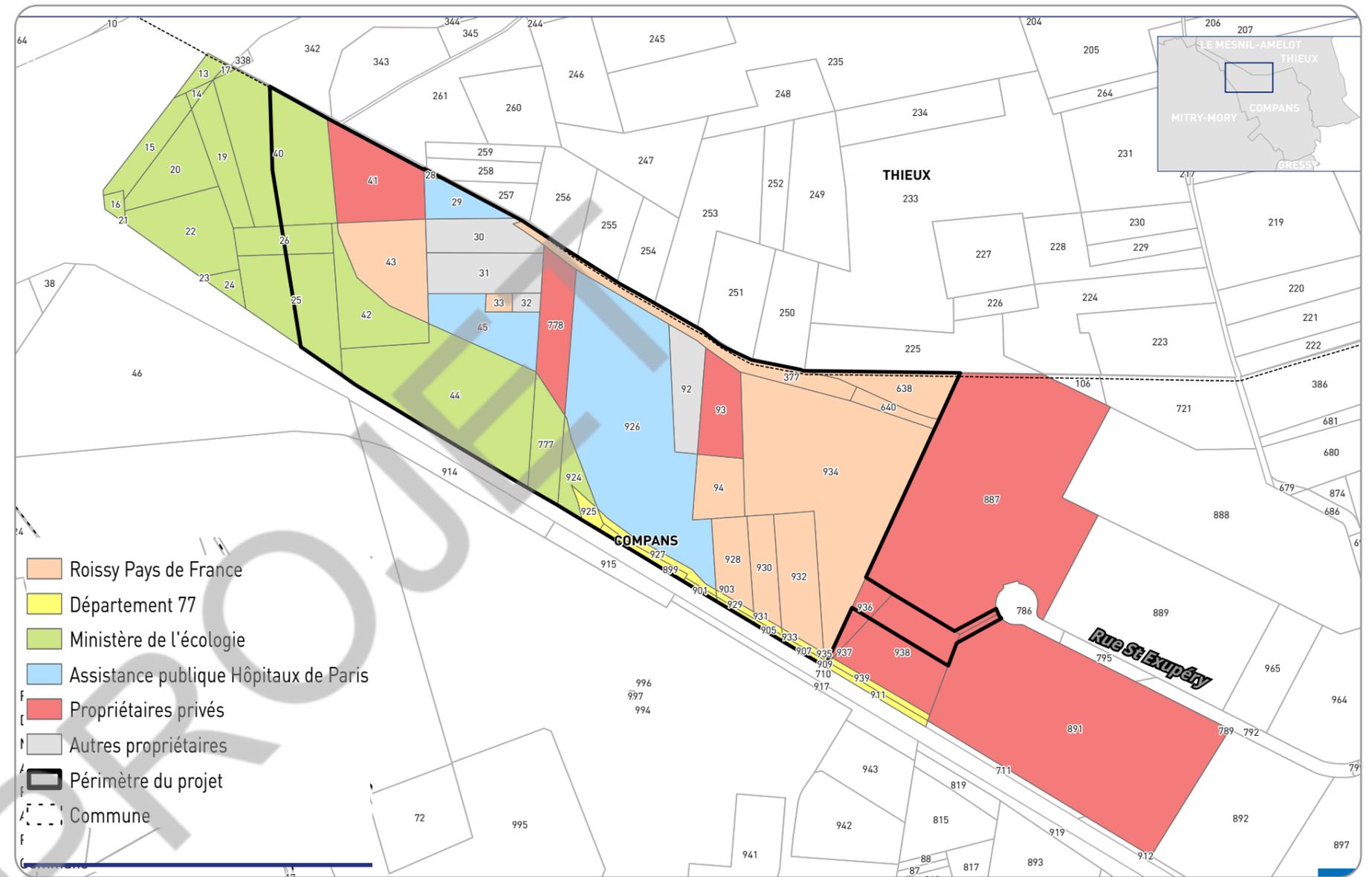
- Permettre l'accueil d'activités nouvelles majoritairement à proximité de la plateforme aéroportuaire.
- Maintenir les espaces verts en limite nord-ouest.
- Désenclaver l'ensemble des sites.
- Favoriser les modes de déplacement doux avec la création de pistes cyclables et de trottoirs,
- Créer les conditions pour la réalisation d'un projet d'aménagement de qualité intégrant les composantes urbaines, paysagères et environnementales pour favoriser l'intégration du projet dans son contexte.
- Créer des emplois
- S'inscrire dans les lignes directrices de la diversification économique de l'agglomération.

## Structure foncière

Le site est actuellement occupé par des terres agricoles sur 74% de sa surface, une friche issue de l'ancienne voirie reliant la D212 à la D83. Le site a été occupé de manière temporaire et illégale par une communauté de Roms avec un stockage de déchets.

Les parcelles de la zone 1AUX2 appartiennent à plusieurs propriétaires fonciers (voir tableau ci-après).

L'agglomération est propriétaire d'environ 1/3 du foncier du projet. Elle est devenue propriétaire par le biais d'une DIA (Déclaration d'Intention d'Alinéer) en 2019.



Identification des propriétaires de la zone 1AUX2 (source CARPF, 2024)

## Procédure de l'opération

Les études préalables à la création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) 1AUX2 ont été lancées en juillet 2018.

L'agglomération a approuvé le périmètre d'étude et les objectifs poursuivis du projet, et a fixé les modalités de la concertation préalable par délibération intercommunale du 21 février 2019 (n°19 028).

Conformément à l'article L. 103 2 et suivants du Code de l'Urbanisme, une procédure de concertation préalable au projet de ZAC a été menée, avec pour objectifs :

- . D'informer les habitants de la volonté de créer cette ZAC ;
- . De présenter à la population le projet d'aménagement envisagé ;
- . De permettre au plus grand nombre, habitants, associations, et toutes personnes intéressées, d'émettre leurs remarques, avis et attentes vis à vis de ce projet.

L'acte de création de la ZAC constituera la « *première autorisation du projet* » puisque le dossier de création sera approuvé par le conseil communautaire. Le dossier de réalisation et le programme des équipements publics (PEP) seront approuvés après la réalisation des études opérationnelles.

Par délibération du 21 février 2019, le conseil communautaire a engagé la procédure de concertation préalable du projet de ZAE à Compans. Compte-tenu de la nécessité de stabiliser les ambitions du projet et plus récemment du fait de la crise sanitaire, la concertation du projet a pris une nouvelle ampleur début 2023. C'est dans ce cadre qu'une réunion publique a été organisée le mercredi 3 mai 2023 à 19h dans la salle Coluche de la commune de Compans, complétant les publications et expositions réalisées auparavant. Pendant toute la durée de la concertation, deux registres ont été mis à disposition du public au siège de l'agglomération et à la mairie de Compans, de l'ouverture de la concertation préalable jusqu'à sa clôture, le 22 juin 2023.

Un dossier loi sur l'eau est en cours de réalisation.

En cas de besoin, l'évaluation environnementale sera actualisée au cours de l'avancement du projet.

PROJET

Description de l'état du site et de son environnement

# Contexte réglementaire

## Gouvernance

Au titre de sa compétence en matière de développement économique et d'aménagement, la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF) est maître d'ouvrage du projet de parc d'activités du Petit Prince, en étroite collaboration avec la commune de Compans.

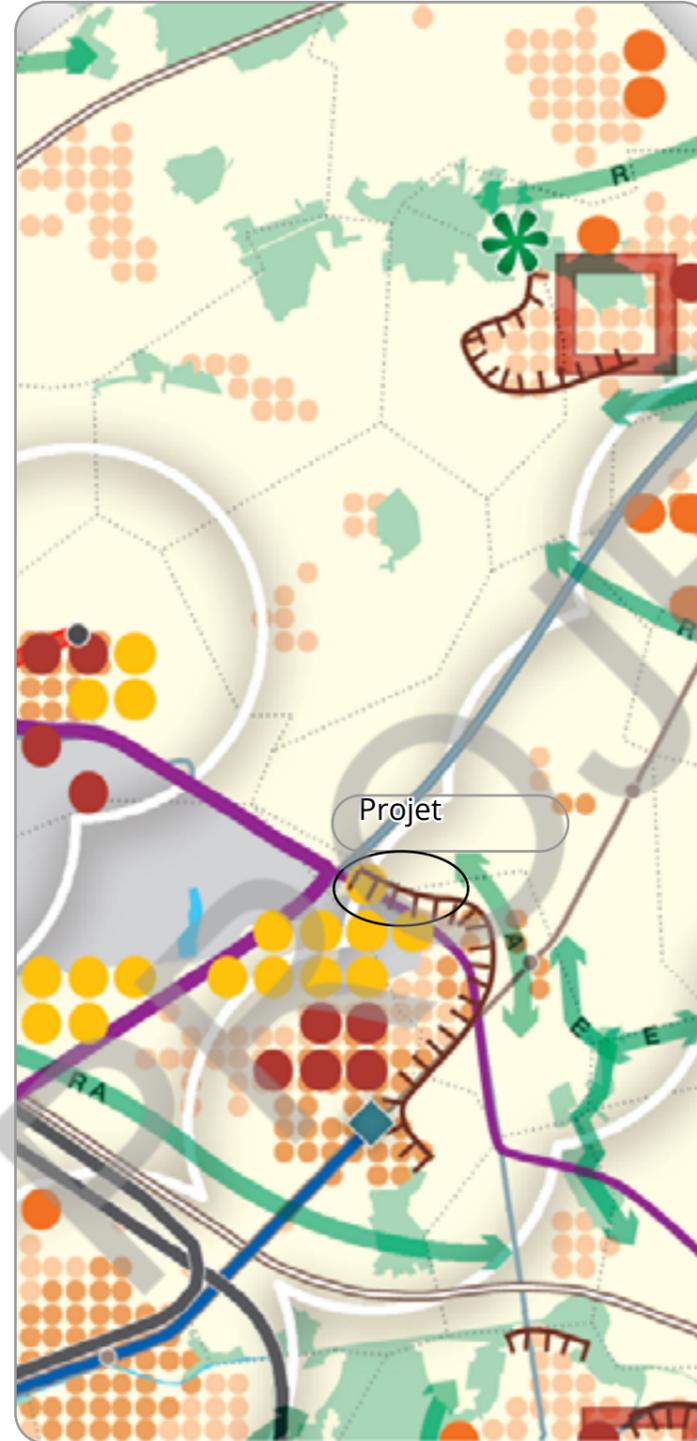
## Servitudes

Le site est soumis à une servitude liée au passage d'une canalisation d'hydrocarbures sous pression, ainsi qu'à une servitude aéronautique de dégagement. La hauteur moyenne au niveau du secteur d'étude varie entre 50 et 70 mètres selon les zones. De plus, le site est présent dans le PEB de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, ce qui ne rend pas possible la création de logements.

Enfin, le site se situe à proximité du périmètre de protection éloignée du point de captage de Juilly à Mitry-Mory.

## Documents d'urbanisme

Selon le Schéma Directeur d'Île-de-France (SDRIF) horizon 2030, le site se situe dans un secteur d'urbanisation conditionnelle et en limite sud d'un front urbain d'intérêt régional. Le SDRIF identifie également un itinéraire à requalifier, notamment la RD212, ainsi qu'une liaison agricole à proximité du site.



SDRIF Horizon 2030 (source Région Ile-de-France, 2013)

## Polariser et équilibrer

### Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

### Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférée
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

## Relier et structurer

### Les infrastructures de transport

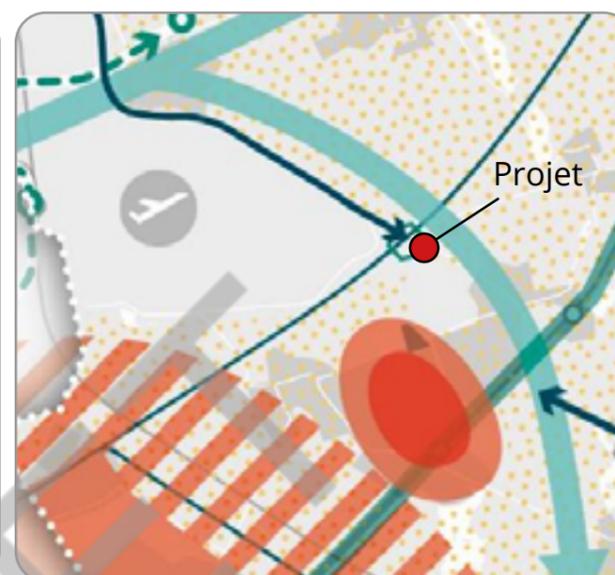
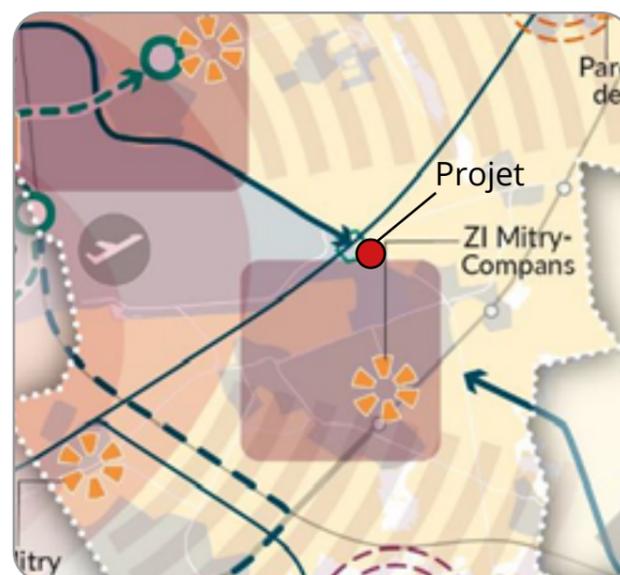
Les réseaux de transports collectifs	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
	Réseau RCR RCR A RCR B RCR C RCR D RCR E	Nouveaux Grand Paris Tracé de référence 	
Niveau de desserte métropolitain			
Niveau de desserte territoriale			

## Préserver et valoriser

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités**
  - Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

Par ailleurs, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la CARPF a été approuvé en décembre 2019, offrant ainsi un cadre de planification et de gestion du développement territorial dans la région. La commune de Compans est concernée par les objectifs suivants :

- Confronter le cœur économique et s'appuyer sur les projets emblématiques,
- Conforter l'économie agricole,
- Reconfigurer l'échangeur,
- Accompagner la mise en oeuvre de réseau bus structurant,
- Désaturer les infrastructures routières,
- Renforcer la richesse écologique des espaces herbacés,
- Renforcer la continuité et la richesse des corridors de la trame herbacée,
- Contenir l'urbanisation (front urbain),
- Protéger les espaces agricoles.



### AFFIRMER LA COMPÉTITIVITÉ ET L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Confirmer et renforcer les atouts économiques

- Consolidier le moteur économique autour de l'écosystème aéroportuaire en maximisant les effets de diffusion sur le territoire alentour
- Conforter le cœur économique et s'appuyer sur les projets emblématiques
- Répondre aux besoins de l'économie locale en maximisant les retombées de l'économie aéroportuaire
- Conforter le développement des polarités économiques existantes en relation avec la logistique à forte valeur ajoutée
- Conforter et renforcer la vocation tertiaire destinée au marché international et métropolitain du territoire
- Poursuivre et réguler le développement d'une logistique à forte valeur ajoutée
- Conforter l'économie agricole

### Renforcer la connectivité et l'accessibilité régionale

- Les gares du Grand Paris Express, leviers de développement économique
- Réaliser de nouvelles liaisons TC
- Désaturer les infrastructures routières et réaliser les projets
- Reconfiguration de l'échangeur
- Ligne TGV Roissy-Picardie  
Ligne CDG Express

### VIVRE DANS UN TERRITOIRE INCLUSIF AU QUOTIDIEN

Poursuivre le renforcement d'une armature multipolaire

- Renforcer les 4 pôles de centralité et les 7 communes qui y sont associées
- Soutenir le développement des polarités relais
- Intensifier le développement des communes du front métropolitain : renouer avec l'attractivité résidentielle à l'ouest ; optimiser le développement des communes de l'est
- Conforter le maillage de proximité

### Compléter et structurer l'offre de mobilité interne pour faciliter l'accès à l'emploi et la formation

- Accompagner la mise en oeuvre de réseau bus structurant
- Réaliser le Grand Paris Express
- Réaliser les nouvelles liaisons TC
- Améliorer l'offre RER et Transilien existante
- Désaturer les infrastructures routières et réaliser les projets
- Reconfiguration de l'échangeur

### RÉVÉLER ET RESTAURER LES TRAMES PAYSAGÈRES AGRICOLES ET ÉCOLOGIQUES

Préserver et recréer un maillage écologique

- Affirmer la trame forestière
- Restaurer les principaux corridors boisés
- Renforcer la richesse écologique des espaces herbacés
- Renforcer la continuité et la richesse des corridors de la trame herbacée
- Retrouver la trame bleue notamment par la renaturation des berges et la préservation des fonds de vallons humides
- S'appuyer sur les réservoirs de biodiversité pour bâtir la trame verte

Conservier et valoriser les milieux agricoles

- Assurer la fonctionnalité des espaces agricoles dans la continuité de la charte agricole
- Contenir l'urbanisation (front urbain)
- Protéger les espaces agricoles

Actuellement, le site est classé en zone 1AUX2 selon le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune, et il fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation spécifique.

D'après la cartographie du PADD du PLU de Compans, le périmètre d'étude est concerné par l'objectif suivant :

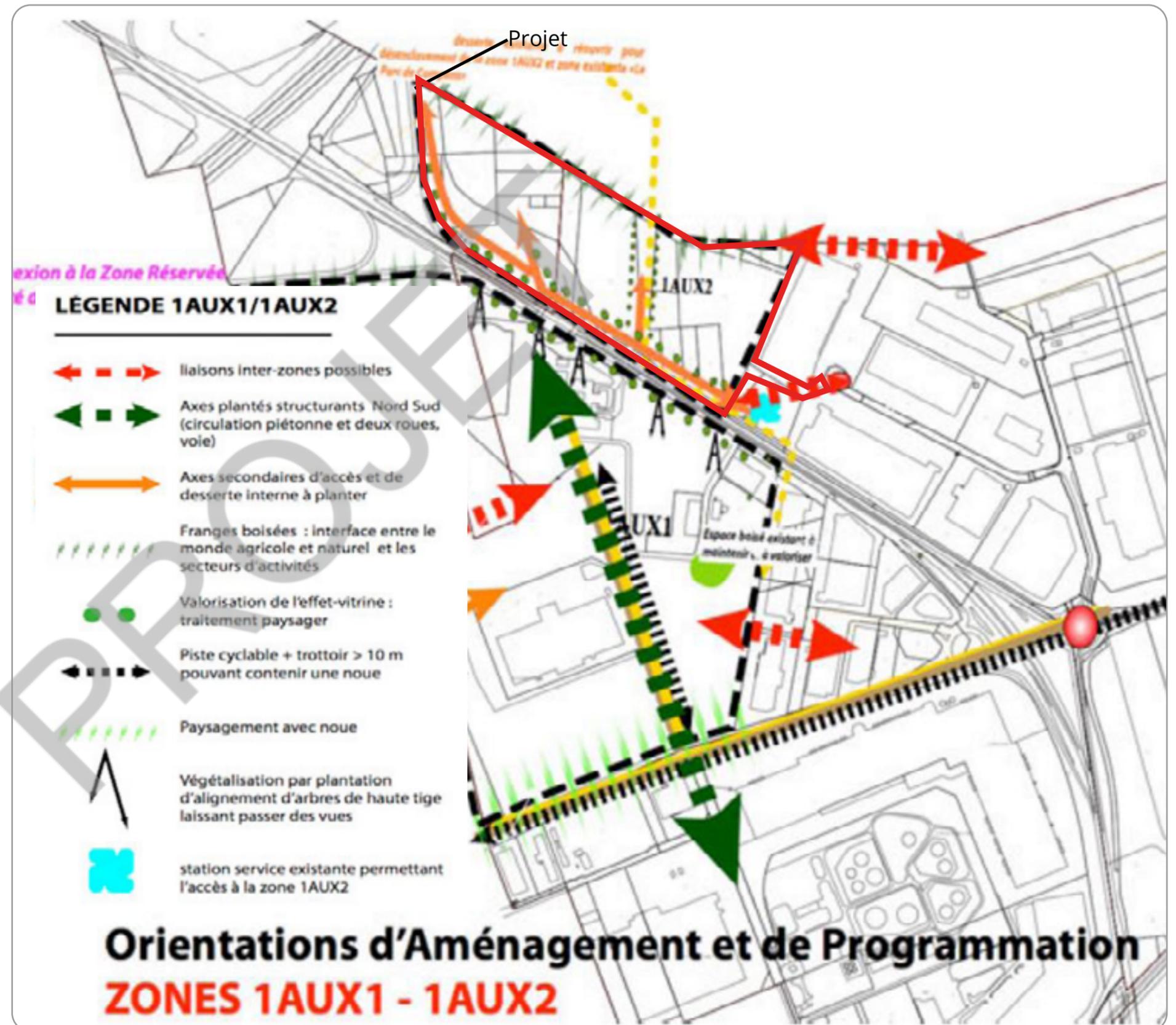
- Permettre l'accueil d'activités nouvelles majoritairement sur la plateforme aéroportuaire.

Le secteur d'étude est concerné par les orientations d'aménagement de la zone 1AUX2 :

- Désenclaver l'ensemble des sites.
- Assurer une ambiance paysagère de qualité.
- Favoriser les modes de déplacement doux et les transports collectifs.
- La gestion des eaux et les techniques à privilégier.
- La mutualisation des aires de stationnements.
- Respecter l'orientation parcellaire et celui de la canalisation Trapil pour l'aménagement des futures voies mais également celui des futurs bâtiments.
- Respecter le front urbain inscrit au SDRIF.
- Respecter les alignements bâtis.

Le PLU indique que pour la zone 1AUX 2 : « L'opération ne pourra avoir lieu qu'après une étude circulation visant à assurer la desserte de la zone et la sécurisation des flux de la RD212. Cette étude devra se faire en partenariat avec le conseil départemental de Seine et Marne ».<sup>1</sup>

Enfin, le Règlement du PLU encadre les hauteurs des bâtiments, la gestion des eaux pluviales, la création de nouveau stationnement et espaces libres, etc...



Cartographie des Orientations d'Aménagement et de Programmation des zones 1AUX1 - 1AUX2 (source OAP du PLU de Compans, 2016)

<sup>1</sup> PLU de Compans, 2016

# Contexte socio-économique

## Population

Au recensement de 2020, la commune de Compans comptait 816 habitants, avec une densité de population estimée à 154 habitants par km<sup>2</sup>. La population communale affiche une stabilité depuis 1999, bien qu'elle ait doublé entre 1982 et 1999, en grande partie en raison d'un solde migratoire positif. La démographie de la commune se caractérise par une relative jeunesse de sa population.

En 2021, Compans recensait 239 ménages, avec une taille moyenne d'environ 3 personnes par ménage. On observe que peu de personnes vivent seules dans la commune. Le revenu médian des habitants de Compans est similaire à celui du département.

## Habitat

Compans est concernée par le Schéma Régional de l'Hébergement et de l'Habitat, ainsi que par un Plan Local de l'Habitat intercommunal approuvé par le conseil communautaire de décembre 2015. En 2019, la commune de Compans dénombre 262 logements, principalement des résidences principales, avec une prédominance de maisons. Le statut de propriétaire est largement majoritaire sur la commune, et la plupart des ménages est installée depuis plus de 10 ans, ce qui reflète une certaine stabilité résidentielle dans la région. Cependant, l'offre de logements sociaux demeure très limitée à Compans.

Il est à noter que le site d'étude n'accueille pas d'habitation.

## Equipements

La commune de Compans offre un nombre limité d'équipements, à l'exception des installations sportives. Aucun équipement n'est actuellement présent sur le site. Les équipements les plus proches sont situés à une distance de moins d'un kilomètre.



Localisation des équipements dans la commune (source IAU Ile-de-France, 2021)

## Emplois et activités

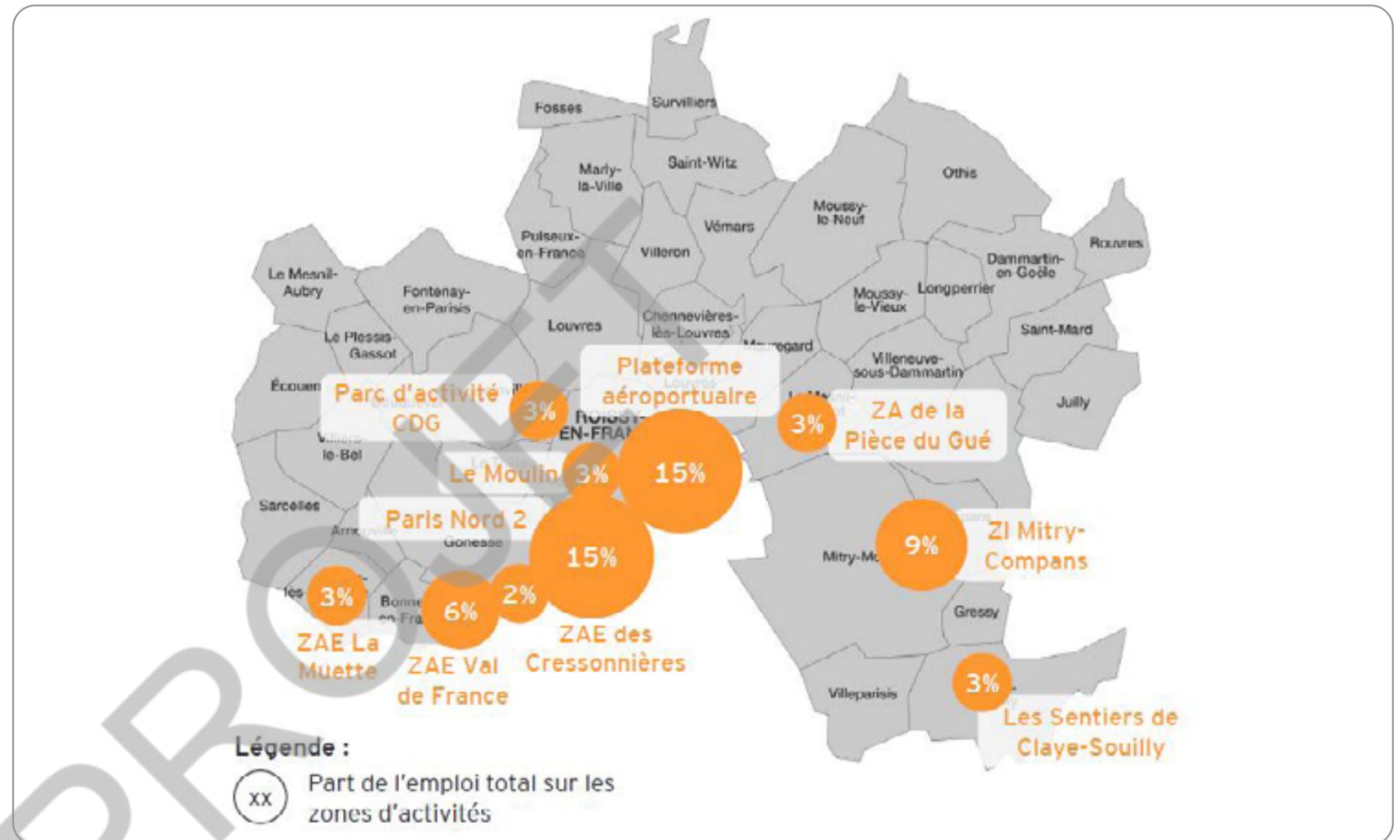
La commune de Compans est confrontée à une augmentation du taux de chômage, notamment parmi les jeunes. Compans compte trois fois plus d'emplois qu'elle ne compte de population active.

La compétence en matière de développement économique relève de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France (CARPF), et l'économie locale est fortement influencée par le secteur des transports en lien avec la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle. Ce secteur représente environ 48 % des emplois à Compans.

Plus de sept employés sur dix sont originaires de Compans, bien qu'ils ne travaillent pas forcément sur place, sont des fonctionnaires titulaires en CDI. Cependant, près de 80 % des actifs résidant dans la commune et ayant un emploi travaillent dans une autre ville. Le moyen de transport le plus utilisé est le véhicule motorisé, choisi par près de sept personnes sur dix.

En dehors de quelques baisses observées en 2015 et 2018, on constate une tendance à la hausse des créations d'entreprises à Compans. La commune compte trois zones d'activité et une zone industrielle, qui regroupent la majorité des emplois locaux.

Enfin, Compans abrite trois exploitations agricoles, et en 2010, sa Surface Agricole Utile (SAU) s'élevait à 398 hectares. Le site en question est principalement composé de terres agricoles et se situe en limite de la zone d'activité du Parc.



Localisation des 10 principales zones d'activités du territoire en part des emplois recensés sur les zones d'activités (source : EY Ancoris et al, 2022)

# Environnement physique

## Topographie

Au niveau du site, une légère pente est présente, s'étendant du nord-ouest vers le sud-est.

## Géologie

Dans la région, les formations géologiques que l'on pourrait rencontrer comprennent les Limons des plateaux, les Calcaires de Saint-Ouen, les Sables de Beauchamp et les alluvions modernes.

Le taux d'imperméabilisation des sols dans la commune est estimé entre 50 et 60%, tandis qu'il est plus bas, environ 15%, au niveau du site.

## Climat

La région est soumise à une dominance des vents du ouest-sud-ouest et dans une moindre mesure des vents nord-nord-est. Le site bénéficie d'un bon ensoleillement, en l'absence de masque solaire majeur,

Compans est peu sensible et peu vulnérable à l'effet d'ICU, en lien avec la présence importante d'espaces agricoles.

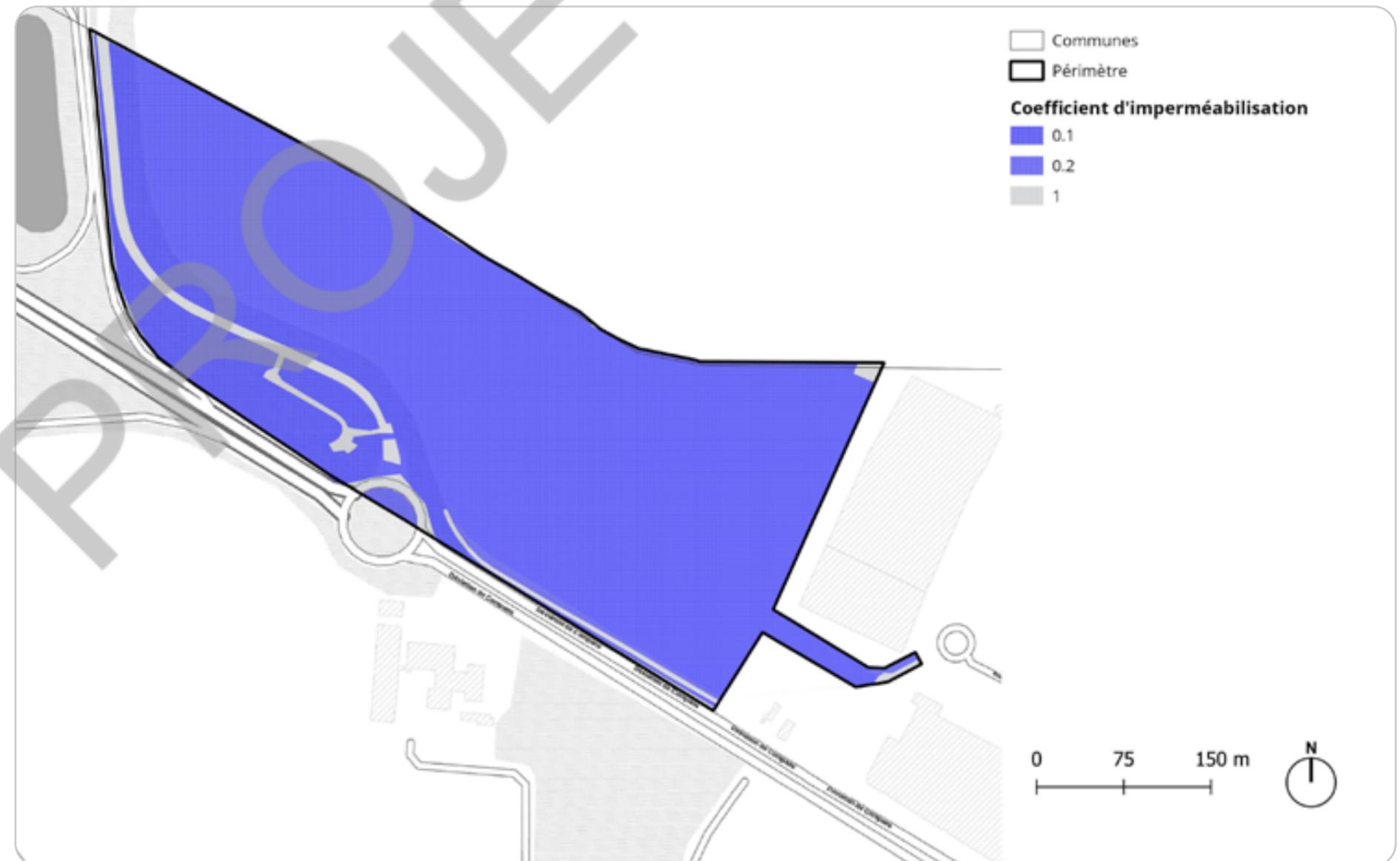
## Hydrographie

La commune de Compans est soumise au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands. De plus, le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de Marne et Beuvronne régit le territoire communal.

Concernant les ressources en eau souterraine, le secteur comprend les masses d'eaux de l'Eocène du Valois et de l'Albien-Néocomien captif, lesquelles sont toutes deux en bon état. La vulnérabilité des eaux souterraines sur le site est moyenne.

La commune est traversée par la Biberonne et la Beuvronne, dont l'état écologique est jugé médiocre à mauvais. Des objectifs visant à améliorer la qualité écologique de ces cours d'eau ont été fixés pour l'échéance 2027.

Selon le diagnostic de zone humide réalisé par SOL Paysage, le site n'est pas considéré comme comportant une zone humide, du point de vue pédologique comme floristique.



Imperméabilisation du site à l'état initial (source TRANS-FAIRE, 2023)

# Milieu naturel

## Réseaux écologiques

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) horizon 2030 identifie un front urbain d'intérêt régional au niveau du site. À proximité, il est également repéré une continuité agricole dont la préservation est soulignée.

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Île-de-France identifie un corridor fonctionnel composé de prairies, de friches et de dépendances vertes le long de la RD212, dans les environs du site étudié. Ces objectifs du SRCE ne concernent pas directement le site directement.

Selon le Plan Vert Régional d'Île-de-France, Compans est répertoriée comme une commune carencée en termes d'espaces verts par habitant.

Dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU), une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) établit des objectifs précis d'aménagement pour la zone 1AUX2.

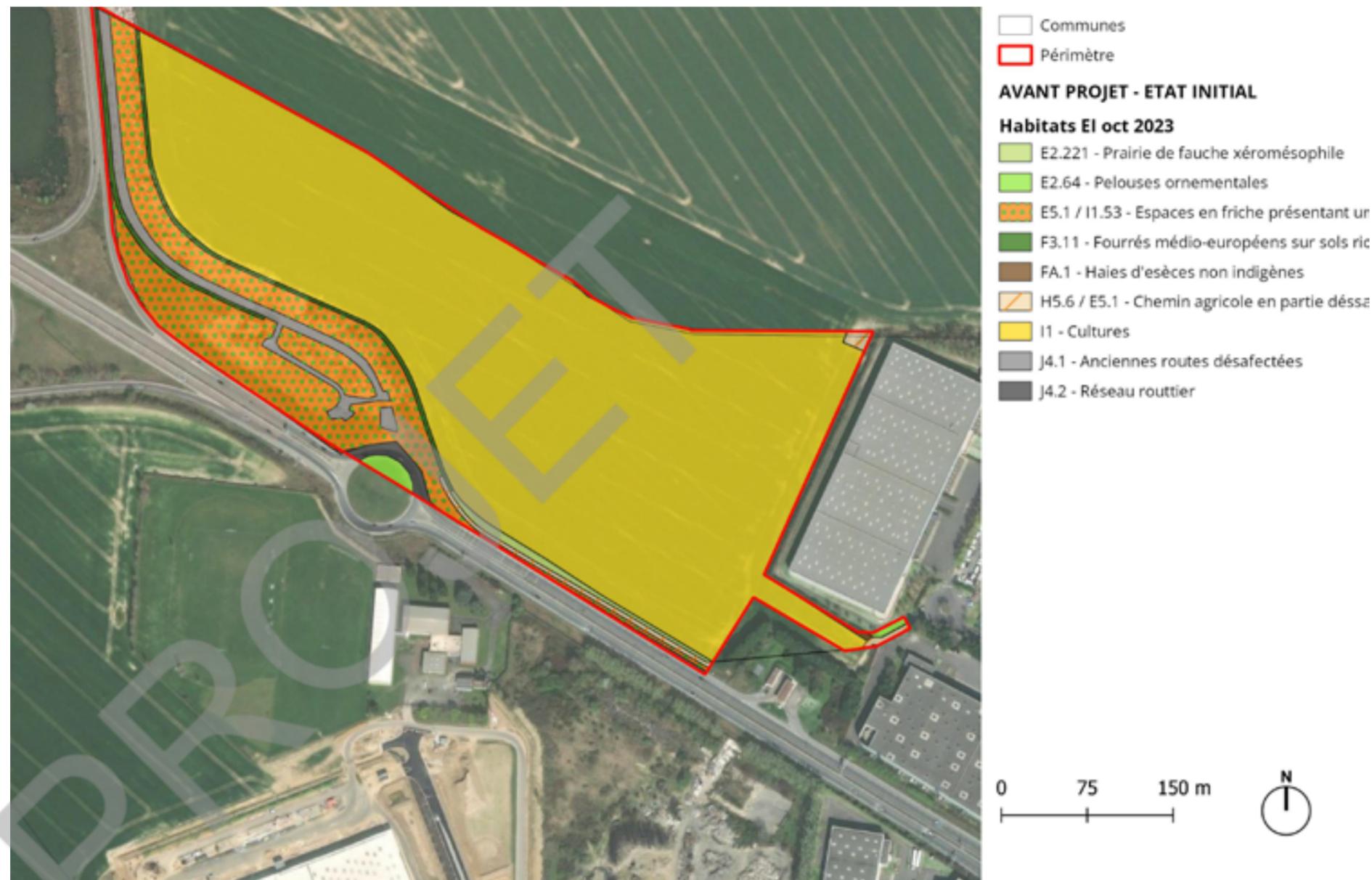
Il est important de noter que le site en question n'est pas inclus dans des espaces naturels remarquables tels que les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), les sites Natura 2000, les arrêtés de protection de biotope ou les Espaces Naturels Sensibles (ENS).

## Habitats

Le site en question ne présente pas d'habitats naturels particulièrement attractifs pour la biodiversité. Une grande partie du périmètre d'étude est occupée par une parcelle agricole intensément cultivée. Le Coefficient de Biodiversité Spécifique (CBS) calculé pour l'état initial du site est de 0,69.

## Espèces

Sur le site, aucune espèce végétale protégée n'a été identifiée mais deux espèces rares en Île-de-France ont été répertoriées. Par ailleurs, sept espèces végétales invasives ont été observées. En ce qui concerne les insectes, une espèce protégée à l'échelle nationale, le Conocéphale gracieux, a été repérée. Aucune de ces espèces ne présente un enjeu de menace d'après les Listes Rouges.



Carte des habitats (source TRANS-FAIRE, 2023)

Les visites de terrain n'ont pas permis d'observer d'espèces caractéristiques des milieux humides telles que les amphibiens ou les odonates, en raison de l'absence d'habitats favorables à ces espèces. Cependant, le Lézard des murailles, une espèce protégée, a été observé en bordure de la parcelle agricole, entre des zones de végétation rudérale et des zones minérales en friche.

En ce qui concerne les oiseaux, vingt-cinq espèces ont été observées, dont dix-huit présentent des enjeux de protection, de conservation ou écologique. Ces espèces sont typiques des milieux ouverts, semi-ouverts tels

que les cultures, les friches et les prairies, ainsi que des milieux urbains.

Quant aux macro-mammifères, une espèce quasi menacée, le Lapin de Garenne, a été identifiée sur le site. Enfin, quatre espèces de chauves-souris ont été observées uniquement en phase de chasse ou de transit.

# Milieu urbain et paysage

## Patrimoine bâti

La commune ne compte aucun site inscrit ou classé en vertu du Code de l'environnement ou au titre des Monuments historiques.

Toutefois, le Château de Compans, situé à environ 1,5 kilomètre du site, est sujet à une zone de protection définie dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU). De plus, il est répertorié dans l'inventaire général du patrimoine culturel réalisé par le ministère de la Culture.

## Paysage et usages

D'après l'atlas des paysages de Seine-et-Marne, Compans fait partie de l'entité paysagère de la plaine de l'aéroport de Roissy. Cette entité représente une zone de transition métropolitaine où la préservation du caractère rural est un objectif majeur pour préserver la qualité du territoire.

Actuellement, le site bénéficie de vues panoramiques avec des horizons dégagés vers le nord et l'est. En revanche, l'horizon sud-est est caractérisé par la présence de la zone d'activités du Parc de Compans, tandis que l'horizon ouest est délimité par la RD212.

L'utilisation agricole historique du site est une caractéristique marquante. L'urbanisation de Compans s'est développée progressivement suite à la construction de la plateforme aéroportuaire.

En outre, le site s'inscrit dans la continuité de la zone d'activités du Parc de Compans, ce qui influe sur son environnement et son développement.

## Carbone et énergie

Le secteur dispose de plusieurs options pour exploiter les énergies renouvelables et de récupération, notamment le solaire, la géothermie, le bois énergie, ainsi que la récupération de chaleur sur groupe froid.

Actuellement, le site n'est pas desservi par les réseaux de gaz et d'électricité. En revanche, la zone d'activités du Parc, située au sud-est du secteur, bénéficie de ces infrastructures.

Les consommations énergétiques par emploi tertiaire à Compans sont significativement plus élevées que celles de la Communauté d'agglomération et de la Région, avec une moyenne de 10 900 kWh par emploi.

## Autres réseaux

Les eaux usées collectées dans la commune sont traitées par le Syndicat Mixte d'Assainissement des Eaux Potables (SMAEP). L'eau potable distribuée à Compans est puisée à Moussy-le-Neuf et à Annet-sur-Marne, situées dans le département de la Marne. L'eau potable distribuée à Compans est de qualité très satisfaisante, répondant aux normes sanitaires en vigueur.

Actuellement, aucun réseau n'est présent sur le site du projet, ce qui nécessitera probablement des aménagements pour l'installation des infrastructures nécessaires.

## Déchets

La collecte et le traitement des déchets relèvent de la compétence de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France et ont été délégués au SIGIDURS. La collecte des déchets est assurée par les entreprises Véolia et Mineris.

Concernant les déchets d'activités, les professionnels et les associations sont responsables de leur élimination, qu'il s'agisse de déchets assimilables aux déchets ménagers ou de déchets spécifiques.

Plusieurs centres de traitement des déchets du BTP sont recensés dans un rayon de 25 kilomètres autour du site, facilitant ainsi leur gestion et leur élimination.

Le site est actuellement à l'origine d'une production de déchets agricoles, ce qui nécessite une prise en compte appropriée dans la gestion globale des déchets de la zone.



Terrain agricole, observation vers la D212 (Source TRANS-FAIRE, 2023)



Bord de route incomplet (Source TRANS-FAIRE, 2023)

# Déplacements

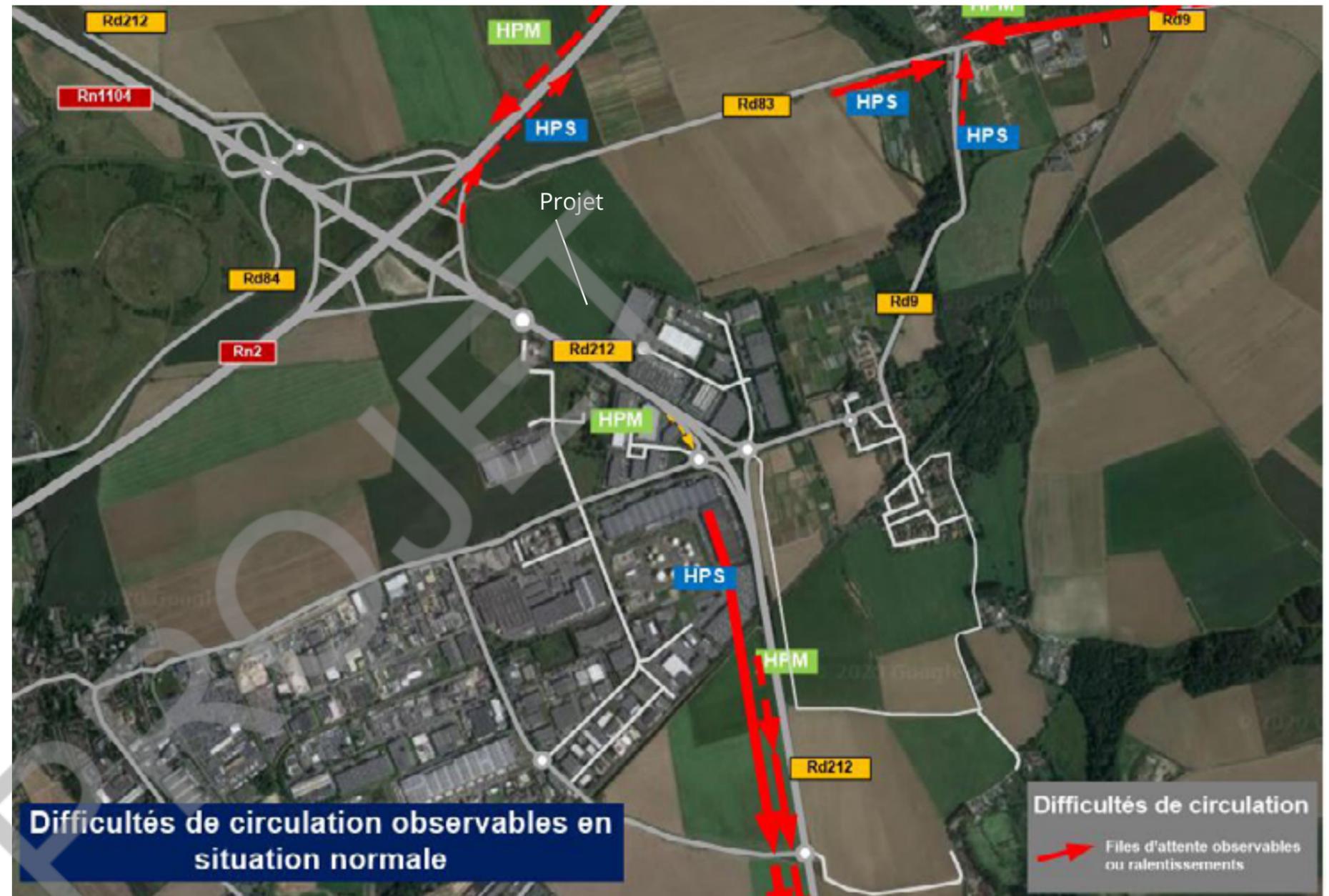
## Politiques de mobilité et réseau routier

La commune de Compans bénéficie d'une situation géographique stratégique, étant à proximité de la Francilienne (A104) et traversée par plusieurs axes routiers importants tels que la RN2, la RD212, la RD9 et le contournement est de Roissy. Actuellement, l'accès au site se fait par des chemins agricoles, sans autres voies d'accès routières dédiées.

Les principaux axes routiers en proximité directe du site comprennent la RD212 (limite sud-ouest), la RN2 (limite nord), la Rue Saint-Exupéry (limite sud-est) et la RD83 (limite nord). Il est à noter que la RD212 est intégrée à un projet de grande envergure piloté par le département : la liaison routière de l'est francilien. Dans le cadre de ce projet, le giratoire existant sera supprimé.

Les déplacements domicile-travail dans la commune sont principalement effectués en véhicule particulier (66 %), selon une étude de déplacement menée par CDVIA en 2023. Malgré cela, il n'y a pas de difficultés majeures observées localement aux heures de pointe à proximité du site du projet.

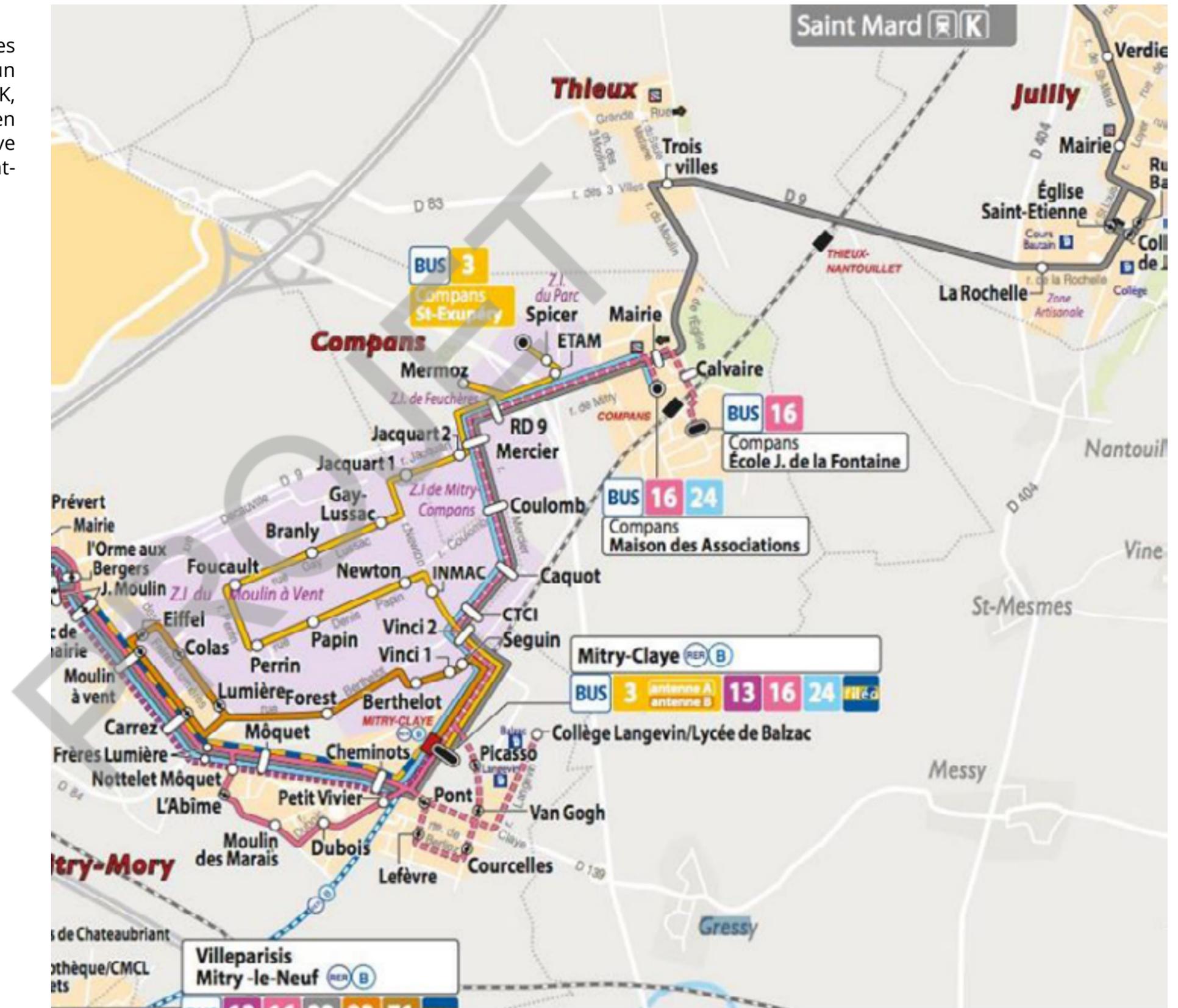
Cependant, la commune est confrontée à des problèmes de stationnement illicite de poids-lourds dans les zones d'activité et industrielles, ce qui peut entraver la capacité d'évacuation rapide de ces zones en cas de besoin.



Difficultés de circulation observables en situation normale (source CDVIA, 2023)

## Transports en commun

Actuellement, le site ne bénéficie pas de desserte par les transports en commun. La gare la plus proche, située à un peu plus de 1,5 kilomètre, est desservie par le Transilien K, offrant une liaison directe vers la gare du Nord de Paris en environ 25 minutes. L'arrêt de bus le plus proche se trouve dans la zone d'activité le Parc, au niveau du giratoire Saint-Exupéry, desservi par la ligne 3.

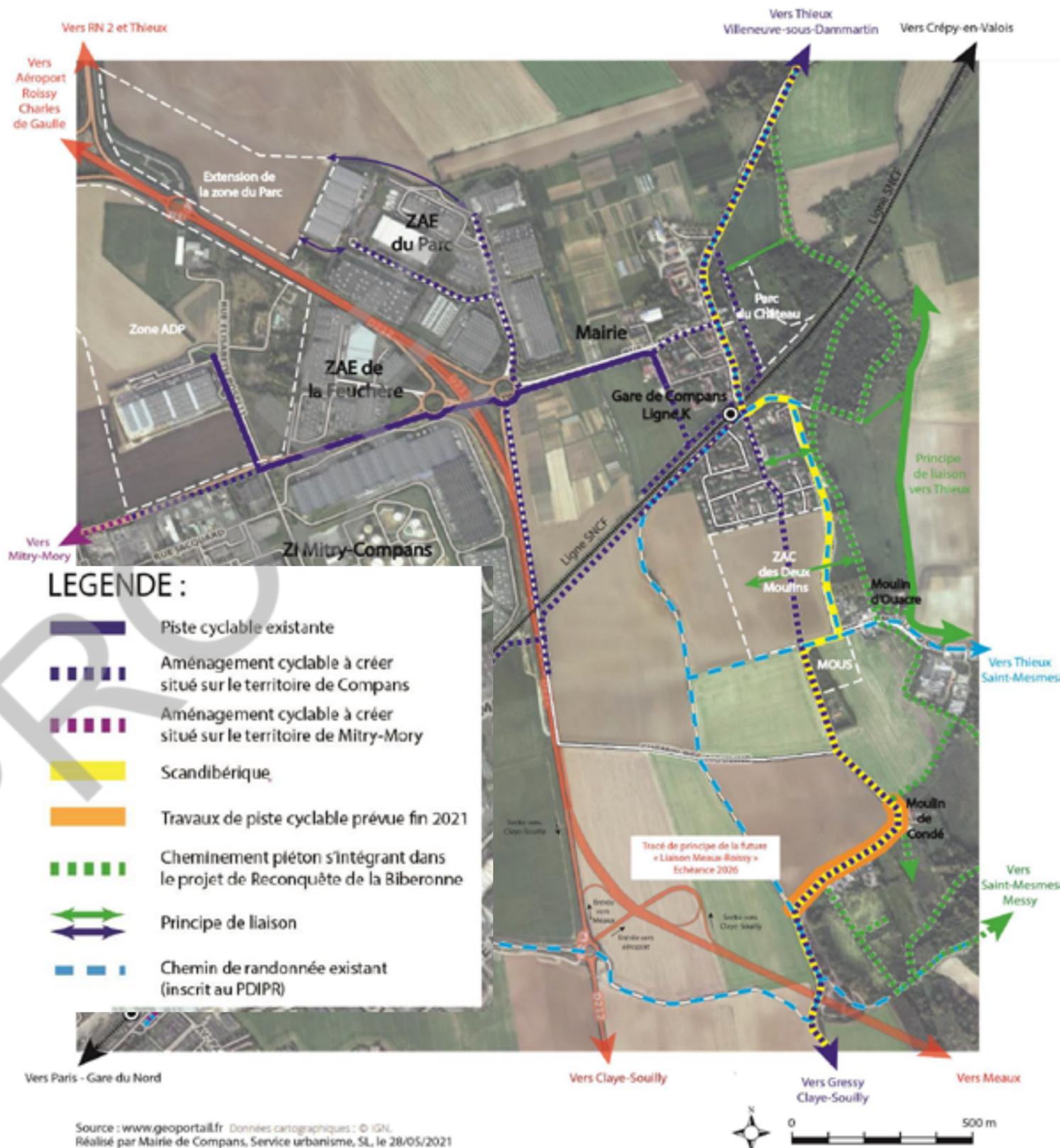


Plan du réseau de bus de Compans (source : PLU de Compans, 2016)

## Réseaux piétons et cycles

Le territoire de Compans est régi par plusieurs documents cadres, notamment le Règlement de Circulation de la Région Île-de-France (RCS) et le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) de Seine-et-Marne.

Des itinéraires de randonnée sont identifiés sur la commune de Compans mais aucun accès piéton n'est spécifiquement dédié au site en question. De même, aucune piste cyclable n'est présente à proximité immédiate du site. Mais des projets sont en cours pour y remédier.



Plan local des aménagements cyclables (source Compans, 2021)

# Risques, pollutions et nuisances

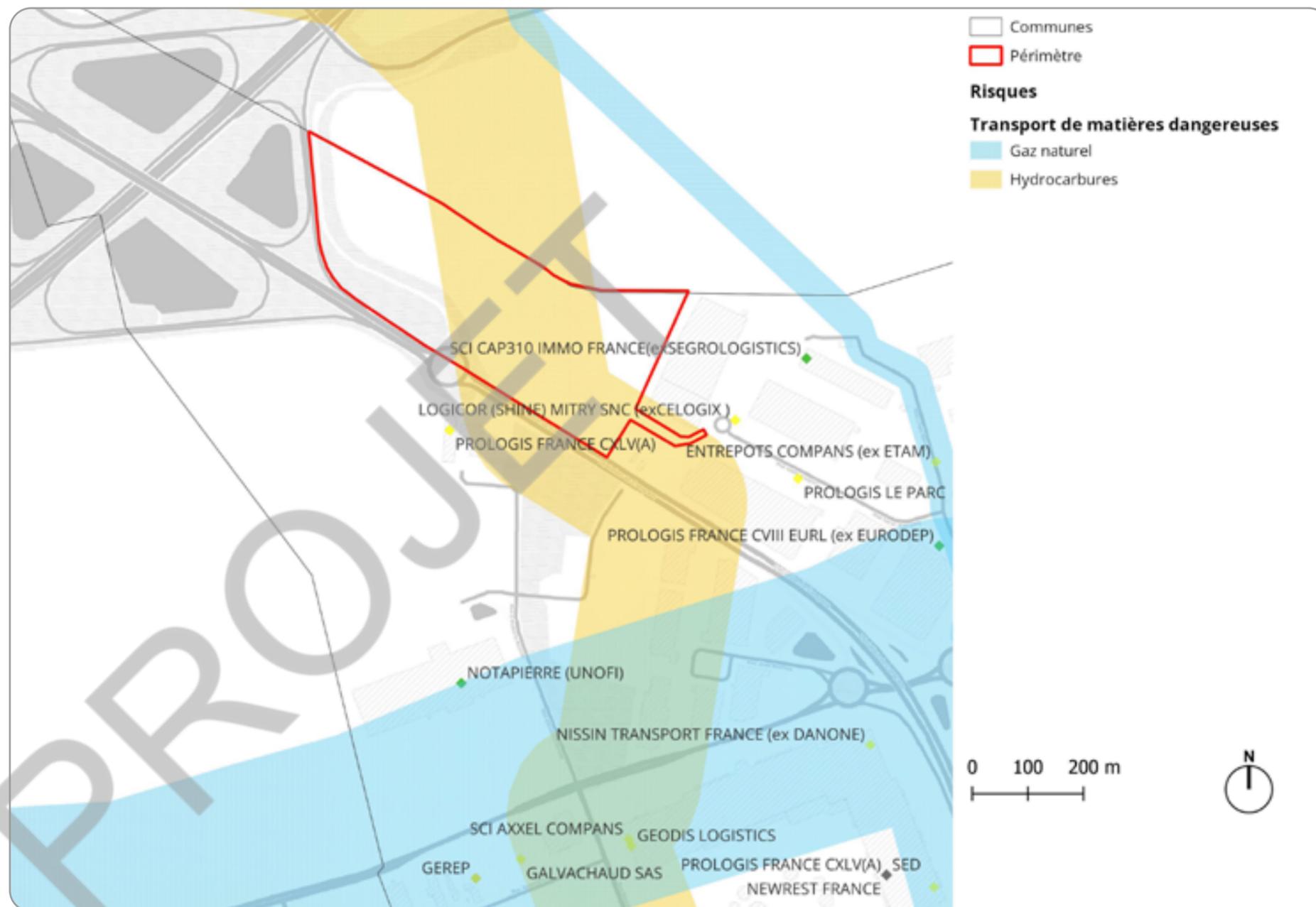
## Risques naturels et technologiques

Le secteur étudié à Compans présente un contexte relativement stable en ce qui concerne les risques sismiques et les mouvements de terrain. Les risques naturels tels que les inondations, les cavités souterraines ou les ruptures de barrage ne sont pas considérés comme des menaces pour la région. La canalisation traversant le site n'est pas un risque naturel ou technologique. Cependant, le site est confronté à des risques potentiels d'inondation liés à la remontée de nappe et au débordement de nappe.

Compans est également concerné par un Plan de Prévention des Risques technologiques (PPRt) pour les établissements CCMP et GAZECHIM. Bien que le secteur d'étude ne soit pas touché par les zones d'interdiction, il est soumis au Plan Particulier d'Intervention (PPI) de GAZECHIM.

Sur la commune, on dénombre 32 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), dont une est classée SEVESO seuil haut, ce qui implique une attention particulière quant à la prévention et à la gestion des risques associés.

En outre, le transport de matières dangereuses par canalisation d'hydrocarbures sous pression constitue un autre risque potentiel à prendre en compte dans la zone d'étude. Elle contraint à conserver une possibilité de passage des agents de surveillance et d'entretien, à ne pas planter d'arbres et d'arbustes à proximité de l'ouvrage qui pourrait nuire à son bon fonctionnement et à interdire les constructions en dur et des façades culturelles à plus de 60cm, dans la bande de 5 mètres autour de la pipeline.



Localisation risques technologiques (source Géorisque, 2023)

## Nuisances

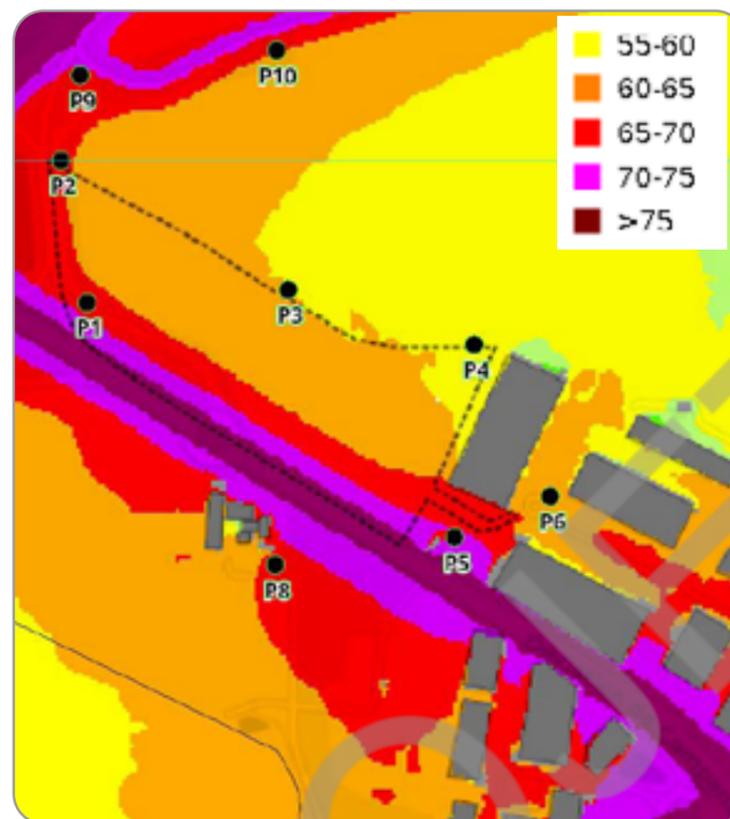
La quasi-totalité de la commune de Compans est concernée par le PEB de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle. La majeure partie du site se trouve en zone B du PEB de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle et une partie se trouve en zone A.

Le site se trouve en zone I (comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70, où la gêne est considérée comme très forte) et II (comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 65, où la gêne est considérée comme forte) du Plan de gêne sonore (PGS).

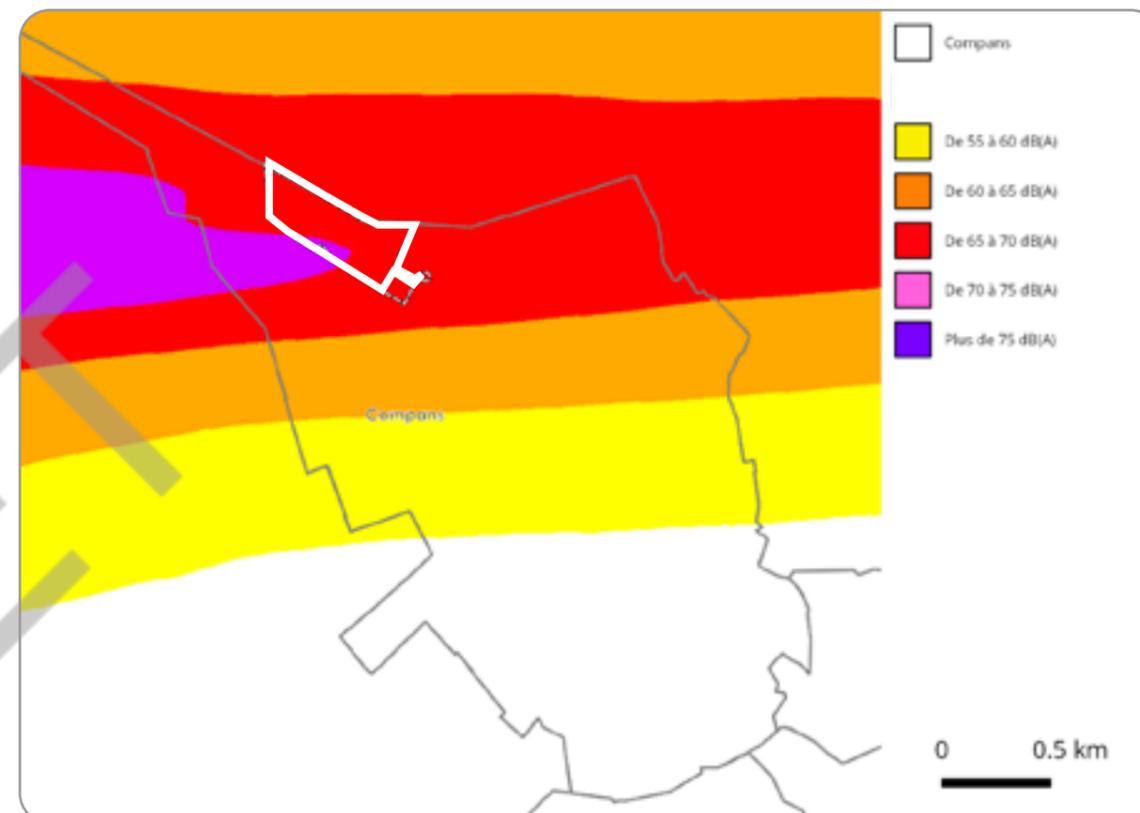
D'après les cartes de bruit des infrastructures routières et autoroutières non concédées, le secteur d'étude est concerné par les nuisances sonores liées au trafic sur la RD212 et la RN2. La RD212 fait l'objet d'un classement acoustique de catégorie 3.

De manière générale, les zones le long des axes routiers souffrent d'une ambiance sonore dégradée, en particulier en bordure de la RN2 et de la RD212. En bordure directe de la RD212, au point 5, l'indicateur Lden atteint plus de 70 dB(A), il est supérieur au seuil de gêne sonore de 68 dB(A) pour les voies routières tout comme le point 9 et 10 en bordure de la RN2.

L'ambiance sonore de jour comme de nuit est très bruyante en bordure directe, et celle d'un bruit urbain modéré en s'éloignant (point 3 et 4). Ainsi, certains bâtiments à usage commercial situés en bordure directe de la RD212 subissent une ambiance sonore très bruyante. Ils jouent en revanche le rôle de murs anti-bruit pour les bâtiments commerciaux situés à l'arrière, où l'ambiance sonore est celle d'un bruit urbain modéré (point 6).



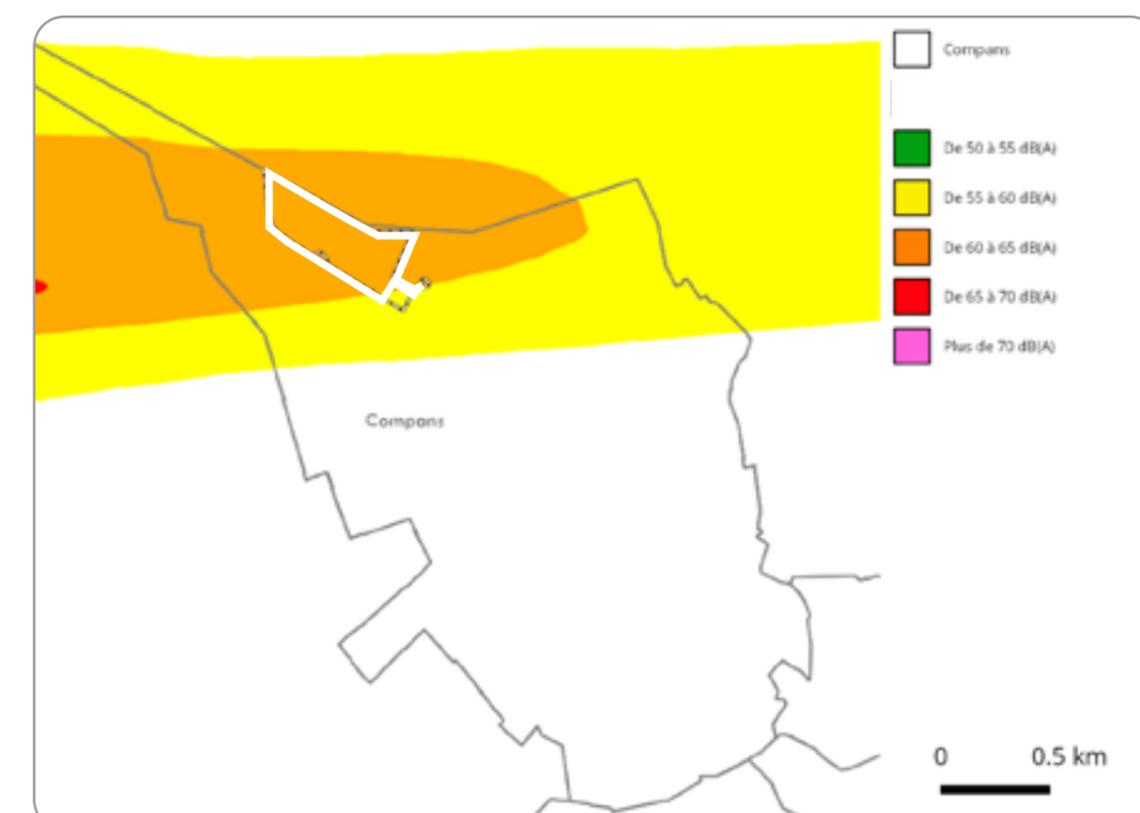
Carte de type A - Lden (source TRANS-FAIRE, 2024)



Carte de bruit aérien - Lden (source Bruitparif, 2023)



Carte de type A - Ln (source TRANS-FAIRE, 2024)



Carte de bruit aérien - Ln (source Bruitparif, 2023)

## Pollutions

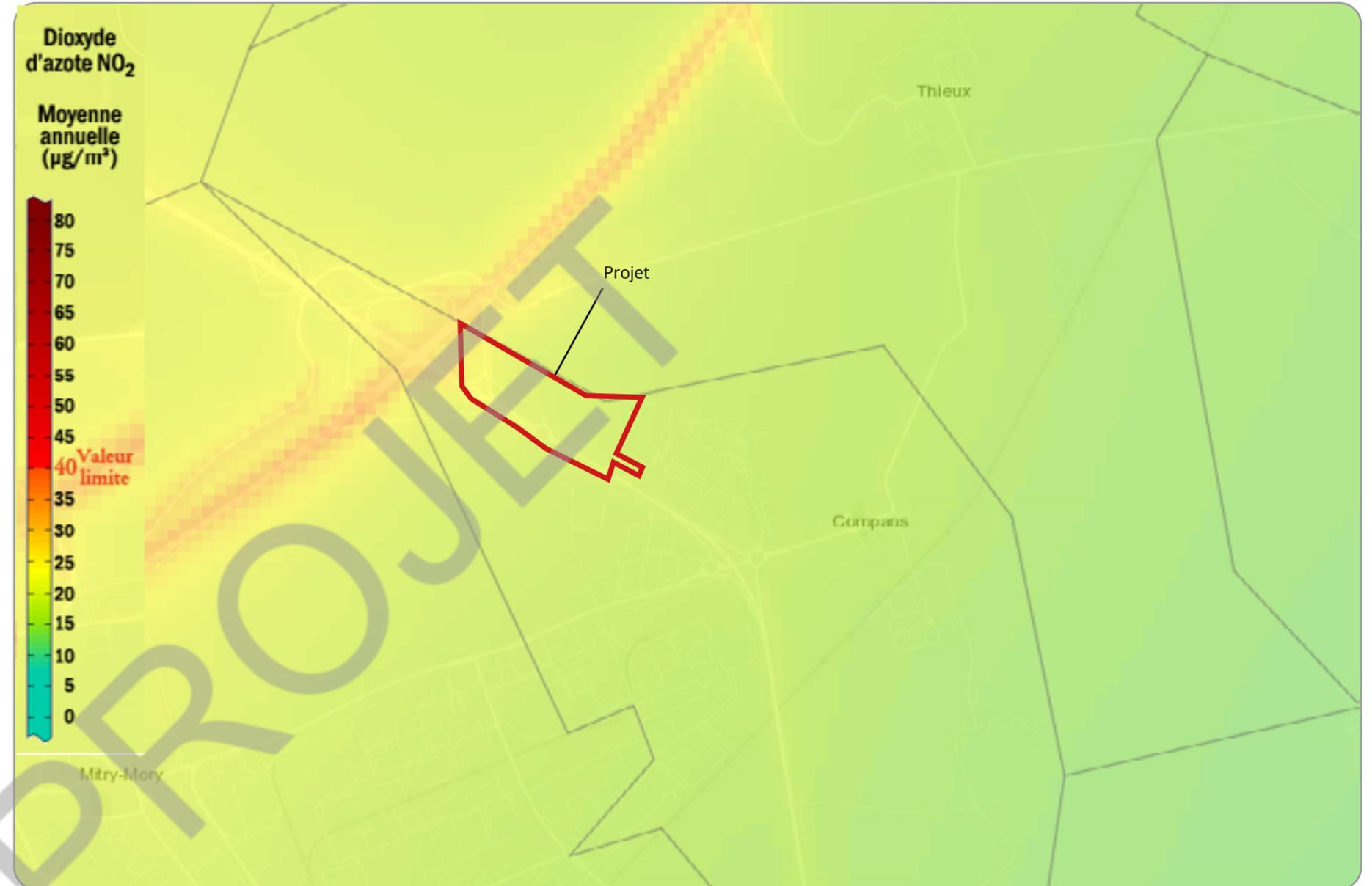
La commune de Compans et le site du projet présentent une bonne qualité de l'air la majeure partie de l'année.

Les principales sources d'émissions de polluants sont liées à la présence des plate-formes aéroportuaires (proximité avec l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle et le Bourget), à l'activité agricole (principalement source de PM10) et au trafic routier.

Compans est caractérisé par une pollution lumineuse importante, à la limite entre la pollution caractéristique d'une grande ville et celle de la grande banlieue. La proximité de la commune avec l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle explique cette pollution lumineuse marquée malgré la faible densité urbaine.

Les éclairages présents dans la zone d'activité au sud-est du site sont de qualité variable. La lumière de certains équipements présents sur les bâtiments est orientée vers le haut. Ces émissions diffuses sont défavorables à la biodiversité.

Le site se trouve à la limite entre les zones urbaines, où il existe une pollution lumineuse importante, et les espaces naturels et agricoles moins éclairés (bien que marqué par la pollution lumineuse). Le site n'est pas éclairé actuellement, sauf en bordure de voirie.



Moyenne annuelle de la concentration en dioxyde d'azote (source Airparif, 2022)

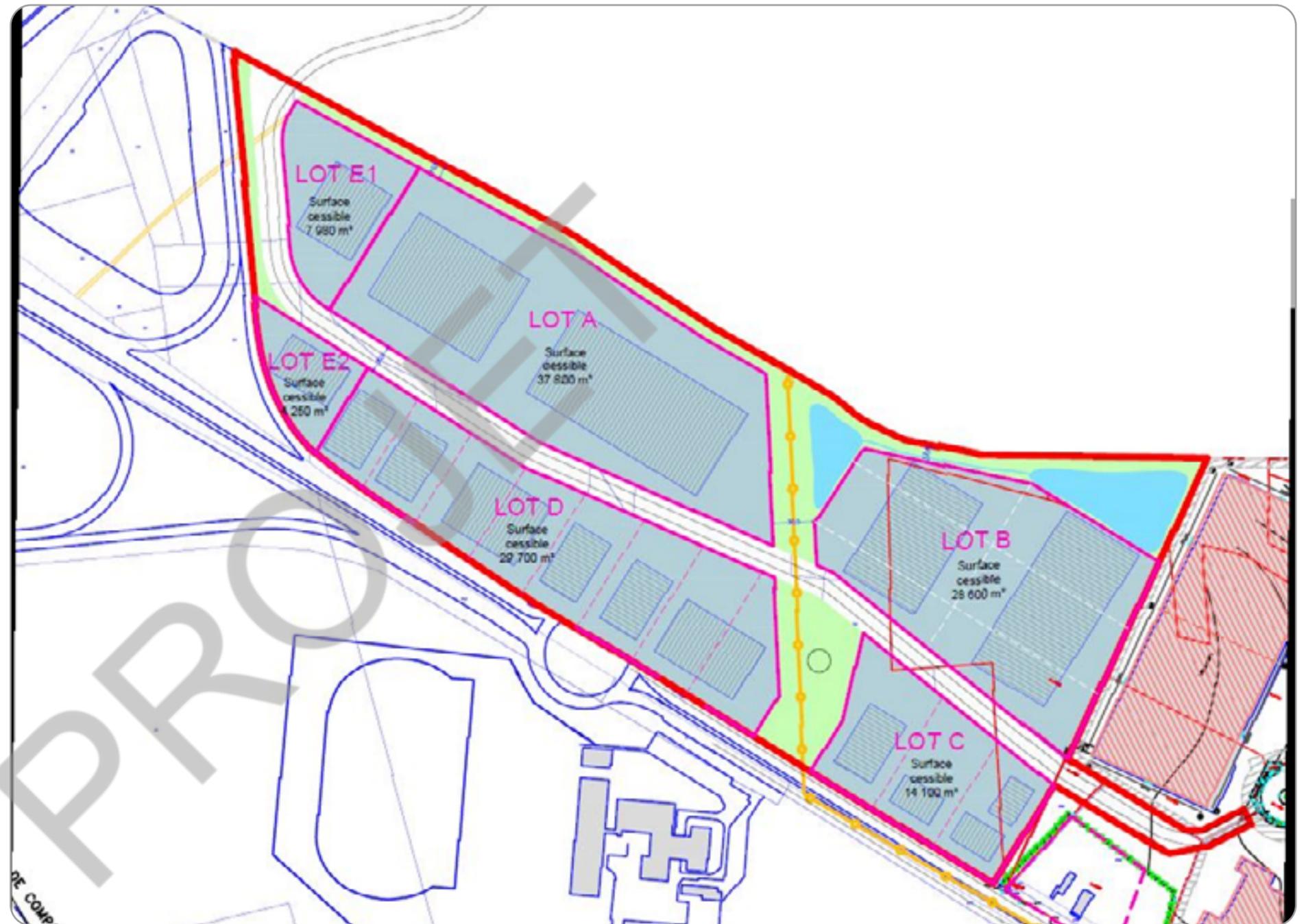
Programme global prévisionnel des constructions  
et description du projet

# Programme global prévisionnel

Il s'agit d'une opération d'activités (pas d'établissement SEVESO) de 122 430 m<sup>2</sup> cessibles soit 74 % de l'emprise totale répartis en 6 lots comprenant :

- Activités logistiques 37 800 m<sup>2</sup> pour 15 120 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher (lot A) :
- PME/PMI, activités tertiaires et services sur 72 400 m<sup>2</sup> pour 28 960 m<sup>2</sup> de SDP
  - ◇ LOT B - Emprise au sol 28 600 m<sup>2</sup> - SDP 11 440 m<sup>2</sup>
  - ◇ LOT C - Emprise au sol 14 100 m<sup>2</sup> - SDP 5 640 m<sup>2</sup>
  - ◇ LOT D - Emprise au sol 29 700 m<sup>2</sup> - SDP 11 880 m<sup>2</sup>
- Activités de services sur 12 230 m<sup>2</sup> pour 4 892 m<sup>2</sup> de SDP :
  - ◇ LOT E1 - Emprise au sol 7 980 m<sup>2</sup> - SDP 3 192 m<sup>2</sup>
  - ◇ LOT E2 - Emprise au sol 4 250 m<sup>2</sup> - SDP 1 700 m<sup>2</sup>

Des espaces publics représentant 25,6 % de l'emprise totale soit environ 31 450 m<sup>2</sup> comprenant une trame verte traversante nord-sud, une liaison douce sur cette trame et en limite nord et ouest du projet. Des espaces verts accompagnent ce cheminement doux, de deux bassins d'infiltration d'eaux pluviales.



Plan de masse (source Kristo, 2023)

# Description du projet - points clés

La surface du projet est de 166 174 m<sup>2</sup> de terrain d'assiette. Cette surface sera imperméabilisée dans la limite d'une emprise de 74 %, permettant la création d'une trame verte et de liaison douce dans les espaces publics. La SDP maximale qui sera développée est d'environ 48 972m<sup>2</sup>.

## Les espaces publics

Le projet comprend également 43 744 m<sup>2</sup> d'espaces publics correspondant en partie à des voiries de circulation piétonne et routière permettant d'accéder au parc d'activités via la ZA du Parc et de rejoindre la D83 au nord ouest.

Il est prévu :

- . 7 091 m<sup>2</sup> de voirie principale.
- . 5 203 m<sup>2</sup> de surface de trottoirs au minimum.
- . 31 450 m<sup>2</sup> d'espaces verts au maximum.

## Insertion urbaine et qualité paysagère

Le projet s'inscrit de manière cohérente dans le contexte urbain de la commune. Il s'agit d'une zone à vocation économique, allant dans le prolongement des activités économiques déjà en place sur le territoire de Mitry et de Compans : la Zone Industrielle de Mitry-Compans, la ZA du Parc (transport et logistique) et la ZA de la Feuchère (logistique).

L'intégration paysagère est travaillée sous forme de trame verte accompagnant une liaison douce. Cette bande verte permet notamment d'établir un front urbain au nord de qualité.

Les espaces sont aménagés sous forme de mosaïque paysagère propice à créer un écosystème de qualité permettant le développement de la biodiversité.

La possibilité de mettre en place des toiture végétalisées est en réflexion.

## Les voies circulées

Une voie d'accès sera positionnée à l'est au niveau du giratoire de la Rue Saint-Exupéry. Elle donnera accès aux différents bâtiments de la ZAE et débouchera sur la D83.

L'emprise de la voie principale (hors accès emprises) est de 7 091 m<sup>2</sup>.

## Les liaisons douces

Il y aura 31 450 m<sup>2</sup> d'espaces verts au maximum, comprenant notamment :

- . Une trame verte traversante nord-sud d'une largeur de 30 m à minima.
- . Deux liaisons douces spécifiques, sens nord-sud, et sens est-ouest, compléteront le réseau de desserte des modes doux (piétons, piste cyclable ...). Ces liaisons douces comporteront des cheminements piétons. Elles seront complétées par les noues paysagées, des plantations d'arbres, et par les noues du réseau d'eaux pluviales.
- . Des espaces verts accompagnent la liaison douce en limite nord et ouest d'une largeur de 10 m.

## La création d'un giratoire sur la RD83

Un giratoire sur la route départementale 83 sera créé pour desservir le projet.

La dimension du giratoire est conçue pour recevoir 3 branches principales :

- . Deux branches pour rétablissement de la RD83 (Est et Ouest)
- . Une branche pour les entrées et sorties (PL-VL) de la ZAE



- Légende**
- Périmètre du projet
  - Secteurs à commercialiser
  - Voie de desserte
  - Liaison douce
  - Traitement paysager
  - Espaces verts
  - Gestion des eaux pluviales
  - Servitude pipeline
  - P Réflexion parking mutualisé, co-voiturage

- Haie champêtre  
- 3 strates (arbustive, haie, herbacée)  
- Nichoirs
- Plantation d'arbres et arbustes + friche herbacée  
- 3 strates (arborée, arbustive, herbacée)  
- Nichoirs
- Toiture végétalisée herbacées (végétation < 30 cm)
- ★ Nichoirs à oiseaux

Proposition de mise en œuvre d'une trame verte (source TRANS-FAIRE, 2023)



# Dispositions d'urbanisme en vigueur

## Le Schéma Directeur d'Île-de-France (SDRIF) Horizon 2030

Le Schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) a été adopté le 27 décembre 2013. Il s'agit d'un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien à l'horizon 2030.

Le projet est compatible avec les différentes orientations réglementaires du SDRIF, à savoir :

### 1) Relier et structurer

**1.1 Les infrastructures de transport :** Le site est à proximité de routes de desserte locale. De plus, une nouvelle voie et un giratoire seront créés dans le cadre du projet pour faciliter les déplacements sur le site.

**1.2 Aéroports et aérodromes :** Le site est situé à proximité de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. La maîtrise des nuisances induites (bruit notamment) par l'activité aéroportuaire sera recherchée. Une étude acoustique préalable a déjà été menée.

**1.3 L'armature logistique :** Non concerné.

**1.4 Les réseaux et les équipements liés aux ressources :** Non concerné.

### 2) Polariser et équilibrer

#### 2.1 Orientations communes

- La densification de l'existant est à privilégier par rapport à des extensions nouvelles : La commune ne dispose pas de friches urbaines exploitables pour développer la Zone d'Activités Économiques (ZAE) en dehors des espaces agricoles.
- La localisation de nouvelles zones d'activités, notamment logistiques, doit privilégier les sites bénéficiant d'une desserte multimodale : le projet est situé à proximité de grands axes routiers (N2 et D212) et une ligne de bus arrive à proximité du site. Le projet intègre une nouvelle voie véhiculée, mais également une liaison douce cyclable et piétonne, en lien avec le réseau local.
- Les nouvelles zones d'activités doivent minimiser la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels ainsi que leur impact environnemental et paysager : Le projet consommera plus d'une dizaine d'hectares de zone de culture, incluse dans un très grand espace agricole. Une

étude agricole est en cours pour estimer la compensation nécessaire.

- La densification et l'extension urbaines doivent être coordonnées avec les possibilités d'alimentation par les réseaux (eau et énergie) et de gestion des déchets et des rejets, en limitant les impacts quantitatifs et qualitatifs : Des mesures en ce sens ont été préconisées pour le projet.
- L'urbanisation nouvelle et l'aménagement urbain renouvelé doivent être maîtrisés afin de réduire la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques : Des mesures en ce sens ont été préconisées pour le projet.
- La surface et la continuité des espaces imperméabilisés doivent être limitées : Des mesures en ce sens ont été préconisées pour le projet.
- On visera une gestion des eaux pluviales intégrée à l'aménagement urbain (toiture végétale, récupération, noues, etc.) : Des mesures en ce sens ont été préconisées pour le projet.
- Le développement et le maillage des espaces ouverts doivent contribuer à structurer l'espace, à mettre en valeur l'environnement naturel et urbain, et à améliorer la qualité urbaine : Le projet paysager est en cours de réflexion, mais cela est pris en compte dans les mesures proposées.
- Les emplacements destinés aux commerces de proximité, voués à satisfaire prioritairement les besoins quotidiens, doivent être créés, maintenus et développés dans les espaces résidentiels, mais aussi dans les zones d'emplois et éventuellement dans les lieux de transit des populations. Ils seront adaptés à la nature et à l'importance de la chalandise ou des flux à desservir : le projet compte dans sa programmation des commerces, mais également des activités de logistiques, des espaces PME...

**2.2 Les espaces urbanisés :** Non concerné

**2.3 Les nouveaux espaces d'urbanisation :** Le site d'étude est identifié au SDRIF comme un secteur d'urbanisation conditionnelle. Il s'agit de secteurs porteurs de potentialités de développement urbain à terme qu'il convient de ne pas obérer. Leur urbanisation est subordonnée au respect d'une condition de desserte adaptée en transports collectifs : Une ligne de bus passe à proximité du site, et une gare RER est présente

à environ 1km. La possibilité de prolonger cette ligne de bus sur le projet est en réflexion. Cela sera approfondi lors de la mise à jour de l'étude d'impact.

### 3) Préserver et valoriser

**3.1 Les fronts urbains :** Le site intercepte un front urbain d'intérêt régional. Le SDRIF horizon 2030 définit un front urbain comme une « limite entre les espaces bâtis et les espaces ouverts, qui représente à la fois une ligne de contact et une épaisseur ». Aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir. Il appartient toutefois aux collectivités territoriales d'en fixer les limites précises dans leurs documents d'urbanisme : Le projet prend en compte ce front urbain grâce à la préconisation d'une végétalisation qualitative au nord du site.

**3.2 Les espaces agricoles :** Les unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver. Dans les espaces agricoles, hormis lorsque des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées sont prévues, sont exclus tous les installations, ouvrages et travaux autres que les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole : Une étude agricole est en cours pour estimer la compensation nécessaire. De plus, le site est situé sur un espace d'urbanisation conditionnelle.

**3.3 Les espaces boisés et les espaces naturels :** Le site comprend quelques haies vives sur sa périphérie.

**3.4 Les espaces verts et les espaces de loisirs :** Non concerné

**3.5 Les continuités :** Le projet est situé à proximité d'une liaison agricole. Les liaisons agricoles désignent les liens stratégiques entre les entités agricoles fonctionnant en réseau. Elles permettent d'assurer les circulations agricoles entre les sièges d'exploitation, les parcelles et les équipements d'amont et d'aval des filières. Ces continuités doivent être maintenues ou créées sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement (secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, projets d'infrastructures, etc.). Leur rétablissement doit être favorisé à l'occasion d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain : Une étude agricole est en cours pour estimer la compensation nécessaire.

**3.6 Le fleuves et les espaces en eau :** Non concerné.

## Le Schéma de COhérence Territoriale (SCoT) de la communauté d'agglomération Roissy Pays-de-France

Approuvé avec 74 voix pour et 3 abstentions lors du conseil communautaire du 19 décembre 2019, le SCoT a permis de finaliser le projet de territoire de l'agglomération. Le projet à l'étude est en adéquation avec les principes du Document d'Orientation et d'Objectifs, en particulier :

### 1) La compétitivité et l'attractivité au service de l'autonomie et du rayonnement du territoire

- Affirmer durablement le territoire comme un moteur majeur de la compétitivité de l'Île-de-France et de la France
- Consolider le moteur économique du Grand Roissy autour de l'écosystème aéroportuaire
- Maintenir un rythme de création d'emplois soutenu et favoriser l'ancrage des entreprises

### 2) Un territoire inclusif et solidaire qui permet l'accomplissement de tous les parcours de vie et garantit la qualité de vie au quotidien

- Promouvoir une offre d'équipements, de services et de commerce, cohérente avec l'armature territoriale, garante de la complémentarité et de la proximité

### 3) Un territoire qui concilie son ambition de développement avec une exigence de valorisation du cadre de vie et de préservation des ressources communes

- Concilier préservation des ressources et développement urbain
- Révéler et restaurer la trame verte et bleue, un atout à part entière du territoire
- Protéger les habitants des risques et des nuisances : une exigence de qualité de vie et de santé publique
- Les espaces agricoles : un équilibre à trouver entre valorisation de l'activité agricole et nécessité du développement

## Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Compans

Le PLU de Compans a été approuvé le 3 novembre 2016, et plusieurs pièces ont été modifiées depuis, jusqu'à la dernière mise à jour effectuée en septembre 2023.

### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

D'après la cartographie du PADD du PLU de Compans, le périmètre d'étude est concerné par l'objectif suivant :

- Permettre l'accueil d'activités nouvelles majoritairement sur la plateforme aéroportuaire.

La création de cette ZAC prend en compte ces dispositions.

### Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Le secteur d'étude est concerné par les orientations d'aménagement de la zone 1AUX2 :

- Désenclaver l'ensemble des sites.
- Assurer une ambiance paysagère de qualité.
- Favoriser les modes de déplacement doux et les transports collectifs.
- La gestion des eaux et les techniques à privilégier.
- La mutualisation des aires de stationnement.
- Respecter l'orientation parcellaire et celui de la canalisation Trapil pour l'aménagement des futures voies mais également celui des futurs bâtiments.
- Respecter le front urbain inscrit au SDRIF.
- Respecter les alignements bâtis.

Le PLU indique que pour la zone 1AUX 2 : « L'opération ne pourra avoir lieu qu'après une étude circulation visant à assurer la desserte de la zone et la sécurisation des flux de la RD212. Cette étude devra se faire en partenariat avec le conseil départemental de Seine-et-Marne ». Si cet accès est validé dans les années à venir, l'étude d'impact sera actualisée en fonction.

Ainsi, le projet retenu pour la création de la ZAC cherche donc à apporter des réponses en termes d'orientations urbaines, paysagères et viaires à ces prescriptions. Il s'inscrit donc pleinement dans ce document d'urbanisme.

## Les servitudes

Au sein du site, le plan des servitudes identifie :

- Une canalisation de transport de matière dangereuse Vigny Roissy. La canalisation appartient à la société TRAPIL. Toute déclaration de projet de travaux et toute déclaration d'intention de commencement de travaux doit être adressée à l'exploitant de l'ouvrage.
- Une servitude aéronautique de dégagement de Paris Le Bourget (le 27/11/1969) et de Roissy-Charles de Gaulle (le 13/07/1993 - plan CDG 1.44.101a).

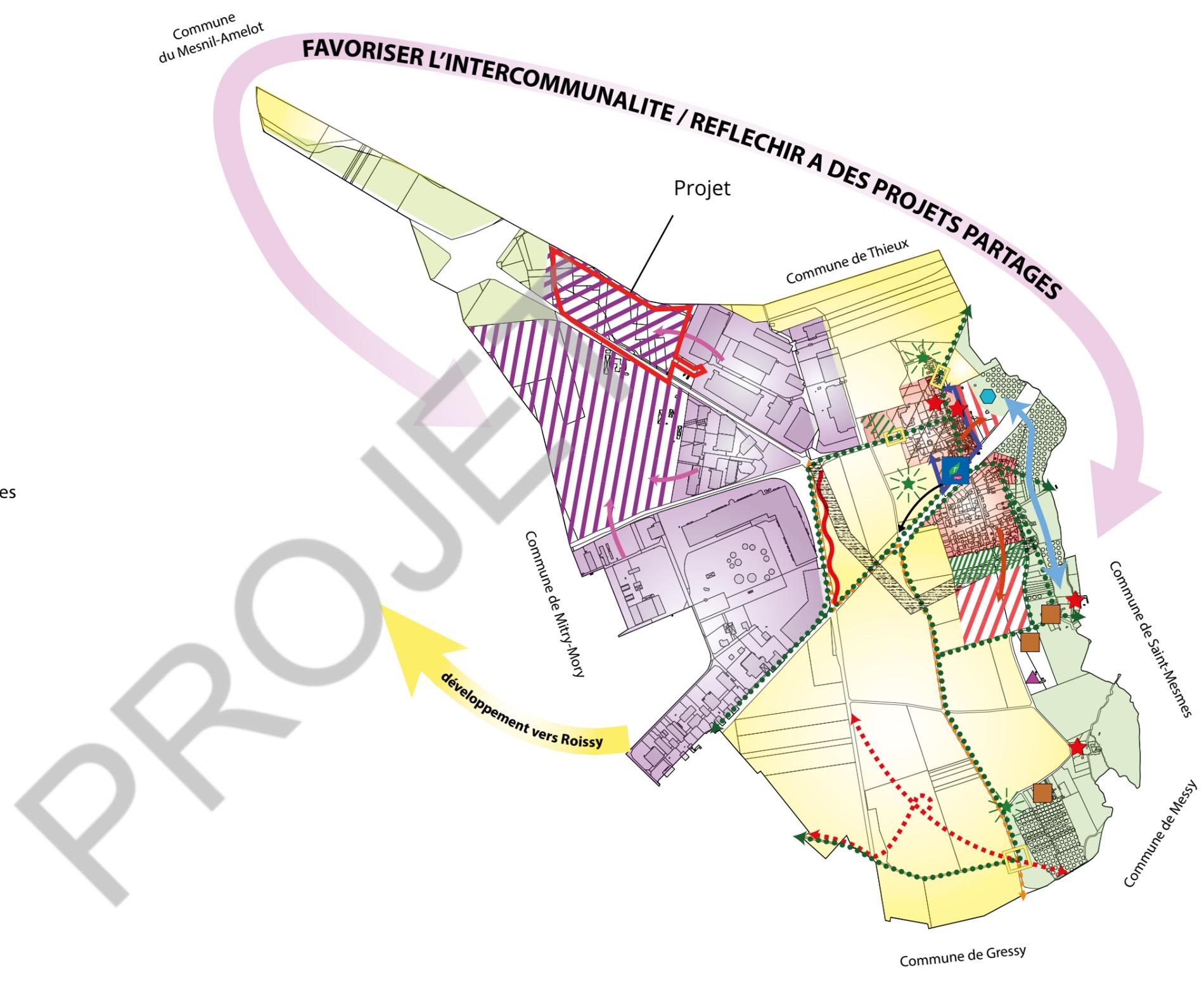
A proximité du site, le règlement graphique identifie un périmètre de protection éloignée (captage de Juilly à Mitry-Mory).

Le projet a été dessiné en prenant en compte les enjeux liés à la présence de la conduite TRAPIL. Les espaces verts sont implantés au droit de cette conduite permettant d'intégrer la servitude de passage.

Les servitudes aéronautiques de dégagement imposent l'interdiction de créer de nouveaux obstacles et l'obligation de supprimer tout obstacle susceptible de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisible au fonctionnement des dispositifs nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne. La hauteur maximale pour les constructions est comprise entre 50 m au nord-ouest du site et 70 m au sud-est.

L'arrêté préfectoral n° 07 DAIDD IC 012 du 2 juillet 2007 relatif au captage d'eau potable « Juilly » n° 0154.6X.00651 prescrit, à l'article 18 - 3 - Périmètre de protection éloignée, que : « Dans ce périmètre, toute activité ou fait pouvant conduire à une communication directe avec l'aquifère capté ou avec l'horizon géologique qui le protège, sera soumis à l'avis des autorités compétentes et ce, afin de prescrire les dispositions éventuellement nécessaires pour prévenir les risques présentés vis-à-vis des eaux captées. » Le site n'est pas concerné directement par ce périmètre.

- Habitat**
- favoriser la sédentarisation des Gens du Voyage
  - extension
- Armature urbaine**
- densifier et renforcer le bourg principal
  - zone d'extension prioritaire
  - contenir le pôle économique existant
- Activité**
- permettre l'accueil d'activités nouvelles majoritairement sur la plateforme aéroportuaire
  - maintien des activités agricoles
  - permettre la diversification des activités agricoles présentes
- Déplacements et accessibilité**
- projet routier Roissy - Meaux
  - projet routier de désenclavement nord-sud
  - projet routier de désenclavement du bourg
  - projet de liaison piétonne
  - projet de délocalisation de l'accès à la gare SNCF pour en faciliter l'accessibilité
- Protection du cadre de vie et de l'environnement**
- maintien des Espaces Boisés Classés (EBC)
  - projet d'étang paysager
  - préserver le patrimoine bâti identitaire
  - entrée de ville à conforter ou en projet
  - préserver un poumon vert de loisir
  - maintien verts et des Espaces Naturels Sensibles (ENS)
  - continuité trame verte et bleue

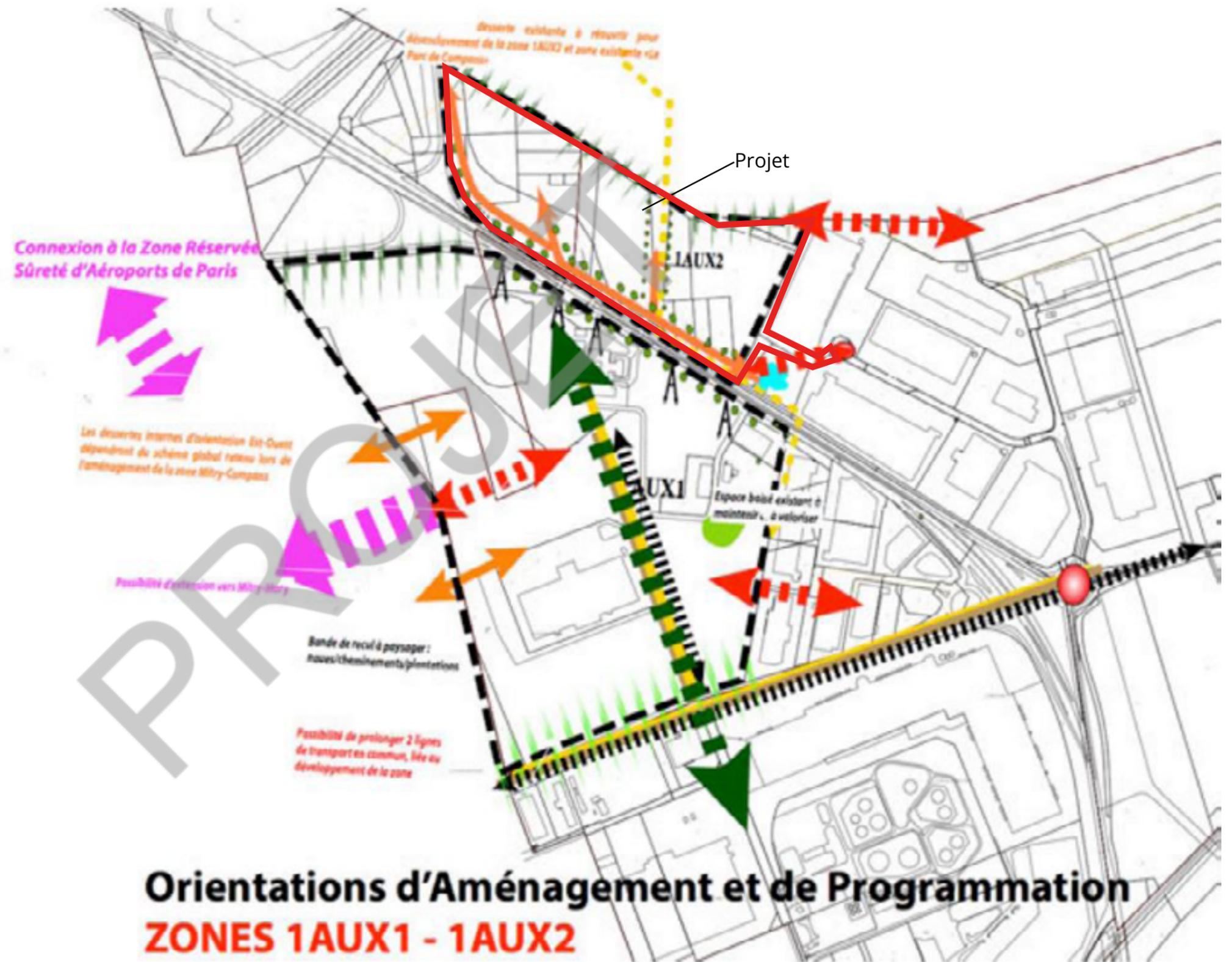


Cartographie des objectifs du PADD (source PLU de Compans, 2016)

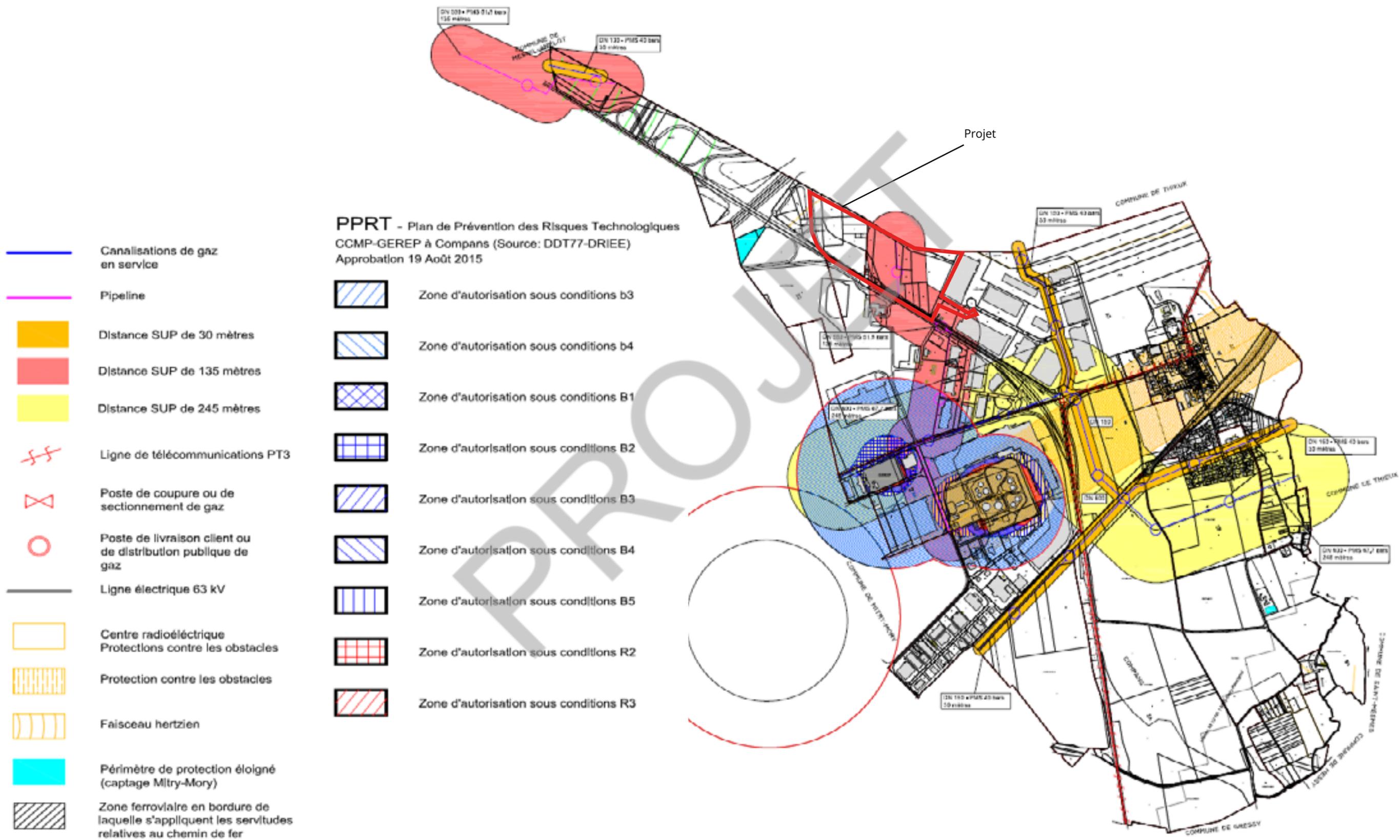
- Prévention des risques et des nuisances**
- assurer le fonctionnement de la station d'épuration
  - création d'un merlon paysager et acoustique
  - prise en compte des canalisations de matières dangereuses

## LÉGENDE 1AUX1/1AUX2

-  liaisons inter-zones possibles
-  Axes plantés structurants Nord Sud (circulation piétonne et deux roues, voie)
-  Axes secondaires d'accès et de desserte interne à planter
-  Franges boisées : interface entre le monde agricole et naturel et les secteurs d'activités
-  Valorisation de l'effet-vitrine : traitement paysager
-  Piste cyclable + trottoir > 10 m pouvant contenir une noue
-  Paysagement avec noue
-  Végétalisation par plantation d'alignement d'arbres de haute tige laissant passer des vues
-  station service existante permettant l'accès à la zone 1AUX2



Cartographie des Orientations d'Aménagement et de Programmation des zones 1AUX1 - 1AUX2 (source OAP du PLU de Compans, 2016)



Servitudes d'utilité publique (source Ville de Compans, 2018)

# Insertion dans l'environnement

## **Proximité de la plateforme aéroportuaire CDG**

La plateforme aéroportuaire de Charles de Gaulle joue un rôle crucial dans l'économie nationale en tant que principal aéroport français et l'un des plus importants d'Europe. Elle agit comme un hub majeur pour le transport de passagers et de marchandises à l'échelle mondiale, contribuant ainsi de manière significative au commerce international, au tourisme et à l'attractivité économique de la région.

## **Proximité de la ZI Mitry-Compans**

Le parc d'activités de Mitry-Compans est la plus importante de Seine-et-Marne. Elle accueille plus de 250 entreprises et 6 500 salariés sur 237,5ha, sur les villes de Compans et Mitry-Mory. Elle joue un rôle central dans le tissu économique du territoire intercommunal et régional, offrant des opportunités d'emploi, de développement industriel et de croissance économique.

Le projet s'inscrit dans la continuité du tissu économique existant de la commune, en particulier dans la Zone d'Activités (ZA) du Parc. Il vise à renforcer et à diversifier l'offre économique locale en fournissant de nouvelles opportunités d'implantation pour les entreprises, tout en contribuant à la création d'emplois et à la dynamisation de l'économie locale.

## **Proximité du tissu économique lié aux activités aéroportuaires et annexes**

La localisation près des activités aéroportuaires et connexes permet de limiter les flux routiers entre ces secteurs, favorisant ainsi une meilleure fluidité du trafic et réduisant les problèmes de congestion. Cela renforce également les synergies entre les entreprises opérant dans ces domaines, favorisant l'innovation et la compétitivité dans le secteur aéroportuaire.

## **Proximité avec des axes routiers structurants**

La localisation proche des axes routiers majeurs tels que la D83, la RN2 et la future liaison routière de l'Est francilien (RD212) offre un accès stratégique et facilité aux entreprises établies dans la zone. Cela favorise la connectivité et la mobilité des travailleurs, des biens et des services, renforçant ainsi l'attractivité de la zone pour les investisseurs et les entreprises.

## **Rareté du foncier économique à l'échelle de l'agglomération**

La rareté foncière constitue une préoccupation croissante à l'échelle de l'agglomération, notamment en raison de la saturation des Zones d'Activités Économiques (ZAE) et des Zones Industrielles (ZI) qui atteignent leur capacité maximale d'accueil. Cette situation souligne l'importance de valoriser efficacement les espaces disponibles et de planifier judicieusement les nouveaux projets de développement économique pour répondre aux besoins croissants des entreprises et soutenir la croissance économique à l'échelle régionale et nationale.

## **Absence de friches urbaines pour développer la ZAE en dehors des espaces agricoles**

La commune ne dispose pas de friches urbaines exploitables pour développer ce projet en dehors des espaces agricoles. Cela souligne la nécessité de préserver les ressources foncières disponibles et de les utiliser de manière efficace pour soutenir le développement économique tout en respectant les exigences environnementales et urbanistiques, ainsi l'implantation de la zone d'activité en partie dans une friche de délaissé routier a tout son sens.

## **Contexte national de développement économique international constant**

La France, en tant que grande puissance économique, est constamment engagée dans le développement de nombreux secteurs économiques à l'échelle internationale. Cela inclut notamment les industries du commerce, du tourisme, de la logistique et du transport. La proximité de la plateforme aéroportuaire de Charles de Gaulle (CDG) revêt donc une importance stratégique, car elle facilite les échanges commerciaux, le transport à l'échelle mondiale, contribuant ainsi à la compétitivité de l'économie nationale sur la scène internationale.

## **Volonté de l'agglomération de diversifier son tissu économique**

Dans un contexte de mondialisation et de mutation des économies, les agglomérations cherchent de plus en plus à diversifier leur tissu économique pour stimuler la croissance et renforcer leur résilience face aux chocs économiques. La création de nouvelles zones économiques telles que celle envisagée dans le projet offre l'opportunité d'accueillir une variété d'entreprises et de secteurs d'activité, favorisant ainsi la création d'emplois et la dynamisation de l'économie locale.

## **Volonté de la commune de répondre au besoin d'emploi de ses habitants**

La commune exprime une volonté claire de répondre aux besoins en emploi de sa population locale. La création de nouveaux emplois est un élément essentiel de ce projet de développement économique, notamment grâce à une programmation mixte. En fournissant des opportunités d'emploi dans la zone économique en question, la commune contribue à améliorer le bien-être économique de ses habitants. Le nombre d'emplois prévus dans le cadre du projet, démontrant son impact positif sur l'emploi local et la qualité de vie des usagers. Les futurs habitants prévus dans la ZAC des Deux Moulins pourraient être pour partie des employés de la nouvelle ZAE.

### **Volonté de végétalisation pour diminuer l'effet d'îlot de chaleur urbain**

Le projet vise à atténuer l'effet d'îlot de chaleur urbain en aménageant des espaces favorisant le rafraîchissement. L'accent est mis sur la végétalisation du site et une gestion appropriée des eaux pluviales pour contrôler ce phénomène.

Le projet inclut une gestion appropriée des eaux pluviales, comprenant l'étude de toitures végétalisées pour la rétention, ainsi que la mise en place de dispositifs de rétention tels que des bassins de rétention et des noues.

### **Un plan paysager qui favorise les espèces indigènes et qui contribue aux trames locales**

Le site initial est composé en grande majorité de parcelle agricole, dont l'intérêt écologique est faible, bien qu'il s'agisse d'un espace de pleine terre. L'aménagement proposé veillera à maintenir un maximum de surfaces végétalisées, et de créer des habitats variés pour le maintien des conditions de vie favorables aux espèces patrimoniales et / ou protégées.

Pour concevoir le plan de paysage, le concepteur s'appuiera sur une stratégie biodiversité développée à partir des enjeux du site.

L'aménagement repose sur le choix d'essences végétales locales et pérennes, d'un entretien limité, en réduisant le risque de fragmentation des habitats (en rendant ses clôtures perméables à la faune et mettant en place un plan lumière, favorisant une trame noire sur le site).

### **Une zone d'activité intégrée dans le paysage urbain**

Le projet est inscrit dans la continuité de la zone d'activité du parc à l'est.

A ce stade d'avancement du plan guide, seul l'aménagement des espaces publics est arrêté, celui-ci intègre une qualité paysagère permettant de développer une biodiversité absente ou à faible enjeu actuellement.

### **Souhait de prolonger la desserte bus s'arrêtant aujourd'hui à la ZA du Parc.**

Le prolongement de la desserte bus au-delà de la ZA du Parc répond à un besoin croissant de mobilité au sein de la commune. En élargissant la couverture du réseau de transport en commun, notamment en desservant les zones économiques en développement, on favorise l'accessibilité aux emplois et aux services pour les habitants locaux. Cela contribue également à réduire la dépendance à la voiture individuelle, favorisant ainsi une mobilité plus durable et respectueuse de l'environnement.

### **Pistes cyclables dans le projet et raccordement au schéma cyclable communal**

L'intégration de pistes cyclables dans le projet vise à encourager l'utilisation des modes de déplacement doux et actifs, tout en favorisant la sécurité des cyclistes. Ces infrastructures cyclables permettent de faciliter les déplacements domicile-travail, de promouvoir un mode de vie sain et écologique, et de réduire la congestion routière. Leur raccordement au schéma cyclable communal existant renforce la cohérence et l'efficacité du réseau cyclable global de la commune, offrant ainsi une alternative attrayante à la voiture pour les déplacements quotidiens.

### **Volonté d'un stationnement mutualisé entre lots quand cela est possible**

La mise en place d'un stationnement mutualisé entre les différents lots du projet permet d'optimiser l'utilisation de l'espace disponible et de réduire le besoin de créer de vastes parkings individuels. Cette approche favorise une gestion efficace du stationnement en maximisant la capacité de stationnement tout en minimisant l'impact visuel et environnemental des zones de stationnement. De plus, elle favorise la convivialité et la mixité fonctionnelle en encourageant le partage des places de stationnement entre les différents usagers et activités, contribuant ainsi à une meilleure intégration urbaine et à la préservation des espaces verts.

