

## Réponse à l'avis de la MRAE

*« D'après le dossier, les projets d'implantation ont évolué vers un seul acteur économique qui souhaite aménager l'ensemble du secteur d'un seul tenant. La justification du projet s'appuie uniquement sur l'opportunité foncière qui est offerte à l'acteur économique intéressé. Aucun élément de justification s'appuyant sur une analyse d'alternatives sur la base de critères environnementaux n'est avancé dans le dossier. Ainsi la recherche de site d'implantations alternatifs et leur comparaison, sont absentes du dossier. »*

**L'autorité environnementale recommande** d'expliquer les choix au regard des objectifs de protection de l'environnement et des solutions de substitution raisonnables, comme l'exige la réglementation.

### Réponse :

Un premier site d'implantation était envisagé à Droue-sur-Drouette, en continuité de la zone industrielle. Toutefois, la proximité des habitations, impliquant d'inévitables nuisances pour les habitants et l'absence de grands axes de communications à proximité directe, impliquant une problématique de circulation, ont motivé le choix d'un autre site d'implantation.

Par ailleurs, le SCoT recommande (dans le 1.4.3 du DOO) de privilégier le développement de zones d'activités proches des principaux axes de transports pour limiter voire éviter toutes nuisances liées au transport de marchandises dans les secteurs habités.

C'est pourquoi, le site de Levainville a été retenu comme solution de substitution ; son atout principal étant sa contiguïté aux grands axes de communication (A11 et D910). Ainsi, il permettra d'éviter que le trafic routier ne traverse et ne perturbe la sérénité des centres-bourgs, situés à bonne distance du projet (nuisances sonores, risques liés aux transports de marchandises...).

Le choix de l'implantation de ce projet d'entreprise logistique au nord-est du plateau agricole de Levainville, a été principalement motivé par la présence de sites d'intérêt écologique (ZNIEFF et Natura 2000) au sud et à l'ouest de la commune (liés à la vallée de la Voise et de l'Aunay). Ainsi, le secteur choisi, au nord, permet de s'éloigner un maximum de ces sites et de préserver les enjeux écologiques de la commune.

La topographie du plateau agricole, plus propice à l'accueil d'un tel projet, a participé au choix du site. Cela permettra de réduire voire d'éviter les impacts sur le sol liés au terrassement. C'est aussi un des secteurs les moins soumis aux risques naturels de la commune (retrait-gonflement des argiles, inondation, mouvement de terrain).

« La notice explicative analyse brièvement la cohérence du projet de modification avec le SCoT des Portes Euréliennes d'Île-de-France (pages 11-12). Elle cite notamment le document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCoT qui permet « le développement [...] de Progolis à Levainville pour répondre uniquement aux besoins de [cette entreprise] » (Notice explicative, page 11 ; DOO, page 22). Le projet logistique à l'origine de la modification n'est toutefois pas décrit dans le dossier, qui reste évasif quant à son identité, et donc sa compatibilité avec le SCoT. La notice rappelle par ailleurs que « le SCoT prévoyait un maximum de 35 ha à destination du projet d'implantation à Levainville » (soit la totalité de la nouvelle zone « 1AUxl ») et justifie ainsi le projet à cet égard. Enfin, il est à noter que le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCoT rappelle que le territoire a connu une consommation d'espace importante liée aux activités économiques et que le SCoT doit limiter les impacts sur cette consommation (page 10). »

« La modification prévoit la suppression du phasage inscrit dans l'OAP dédiée au secteur, l'autorité environnementale rappelle que l'article L.151-6-1 du code de l'urbanisme oblige les OAP à disposer d'un échancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser. »

**L'autorité environnementale recommande** de compléter l'analyse de la cohérence des projets d'évolution du PLU avec le SCoT.

#### **Réponse :**

Le SCoT des Portes Euréliennes d'Île-de-France prévoit la possibilité de développer des entreprises logistiques le long de la Rd 910 et permet notamment l'accueil d'un projet de 35ha à Levainville. Cela suffit à justifier la compatibilité du projet avec le SCoT.

La loi Climat et résilience a rendu la réalisation d'un échancier obligatoire dans les OAP, alors qu'elle n'était auparavant qu'une possibilité. La modification du document d'urbanisme a supprimé cet échancier inscrit dans l'OAP.

Un échancier sera rétabli dans l'OAP en ajoutant la phrase suivante : l'aménagement du site se fera à partir de l'approbation de la procédure.

*« Concernant la révision allégée n°1, la notice explicative justifie ce changement de zonage par un besoin de renforcer la cohérence de celui-ci avec la commune voisine du Gué-de-Longroi et ainsi rendre constructible une dent creuse dans un secteur urbanisé. [...] Si l'ajustement du plan de zonage vise à permettre la construction d'une seule habitation, l'autorité environnementale rappelle cependant que l'ouverture à l'urbanisation d'une zone doit s'appuyer sur un besoin lié à la démographie (dessalement des ménages, croissance de la population). Or, dans la mesure où la commune perd des habitants, la justification du projet pourrait être plus robuste. La notice présente la compatibilité de la révision avec le SCoT sur la seule thématique de la densification. »*

***L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la cohérence des projets d'évolution du PLU avec le SCoT.***

**Réponse :**

Page 32 de l'évaluation environnementale, l'état initial de l'environnement évoque que « Le nombre d'habitants a baissé entre 2012 et 2017 mais le nombre de ménage a augmenté, induisant un besoin croissant en logements. »

L'ouverture à l'urbanisation du hameau de Montjudé, qui a pour objectif de rendre constructible une dent creuse, répond à ce besoin en logement lié au dessalement des ménages. Cela est fait d'une manière d'autant plus vertueuse qu'elle permet la densification d'un secteur déjà urbanisé.

La cohérence du projet de révision allégée avec le SCOT est donc justifiée par :

- L'adaptation de l'offre de logements aux évolutions démographiques (objectif 1.5 du PADD du SCoT) ;
- La densification d'un hameau (1.1.4 du DOO du SCoT)

*L'évaluation environnementale jointe au dossier [...] informe notamment que les parcelles destinées à l'installation d'une entreprise logistique au nord-est de la commune ont été cultivées jusqu'en 2021. Ces parcelles étaient toujours déclarées au registre parcellaire graphique (RPG) en 2022 et donc toujours exploitées pour l'agriculture, alors même que le dossier allègue que cet usage a cessé l'année précédente.*

*Le dossier n'expose néanmoins aucun diagnostic agricole décrivant l'aptitude agronomique des sols, le nombre d'exploitations localisées dans l'emprise du projet, etc., exercice pourtant nécessaire pour apprécier les impacts sur l'économie agricole. L'étude ne propose aucune réelle évaluation des incidences sur la viabilité des exploitations et l'économie agricole de manière générale.*

***L'autorité environnementale recommande de présenter un diagnostic agronomique et les conséquences sur l'économie agricole de la consommation des 35 ha et d'explicitier si le projet devra faire l'objet d'une étude préalable de compensation agricole***

### **Réponse :**

Le projet prend place sur un sol au très bon potentiel agronomique. Il s'agit d'un « Plateaux limoneux à limono-argileux, moyennement épais à épais, non hydromorphes principalement, faiblement lessivés, sur Limons des Plateaux développés sur Calcaires, de la Beauce chartraine ».

*Source : <https://centre-ile-de-france.nosterritoires.fr/adws/app/a915c0f0-5847-11ec-bfda-3b966814cf8f/index.html>*

Le projet économique devant prendre place sur le secteur remplira les trois critères cumulatifs du décret du 31 août 2016 et devra donc faire l'objet d'une étude préalable de compensation agricole. C'est d'ailleurs ce qui a été rappelé par la chambre d'agriculture lors de la réunion d'examen conjoint. Lors de cette réunion, il a aussi été précisé que l'entreprise de logistique a pris l'attache de la chambre d'agriculture pour lancer une étude de compensation. L'idée étant de travailler sur le réseau d'irrigation (et les traversée d'engins) avec les agriculteurs locaux. Les résultats de cette étude seront ajoutés au dossier, ou figureront dans l'étude d'impact à venir.

*« Aucune description du projet logistique n'est présentée dans le dossier. Il s'agit pourtant d'un élément indispensable pour la bonne compréhension de l'étude d'impact et pour la pertinence de l'évaluation. »*

*« Concernant l'état initial de l'environnement, son analyse couvre l'ensemble des thématiques environnementales qui concernent la commune et les secteurs amenés à évoluer à la suite de la modification et des révisions. Cet état initial est cependant succinct pour les deux secteurs étudiés et en particulier pour la consommation d'espaces. »*

*Ces manques d'informations ne permettent pas d'apprécier la qualité et la justesse de l'analyse des incidences des projets de modification et de révisions sur l'environnement, et donc les objectifs d'évitement, de réduction et de compensation qui leur sont associés*

***L'autorité environnementale recommande** de présenter le projet logistique à l'origine de la modification du PLU ; de rédiger une évaluation environnementale robuste et proportionnée à l'importance des évolutions prévues.*

**Réponse :**

La collectivité n'a pas connaissance de la totalité du projet logistique envisagé et ne peut donc répondre à cette demande.

Toutefois, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 39°b du tableau annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement (« Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha »). Le projet logistique sera détaillé lors de cette prochaine étape, tout comme les incidences du projet sur l'environnement et les mesures associées pour les éviter, les réduire ou les compenser.

Pour rappel, l'objectif de la présente évaluation environnementale est d'évaluer les impacts engendrés par **la procédure de modification du document d'urbanisme** sur l'environnement. Il ne s'agit pas d'une évaluation environnementale du projet logistique en lui-même, en ce sens, il n'est pas nécessaire (pour le moment) de connaître plus en détail le projet.