

PARTIE 4. Incidences de la modification sur l'environnement

4.1. Auto-évaluation

L'entrée en vigueur de loi «Huwart» vient modifier le régime de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme. Un décret en Conseil d'État viendra préciser les critères de soumission à évaluation environnementale, d'exemption d'évaluation environnementale ou de soumission à examen au cas par cas.

4.1.1. Faut-il réaliser une évaluation environnementale ?

ARTICLE L104-3 DU CODE DE L'URBANISME

Modifié par LOI n°2025-1129 du 26 novembre 2025 - art. 1 (V)

Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L.104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration.

Un décret en Conseil d'État détermine les critères en fonction desquels cette nouvelle évaluation environnementale ou cette actualisation doivent être réalisées de manière systématique ou après un examen au cas par cas.

Ne sont pas soumises à une évaluation environnementale les procédures de modification d'un plan local d'urbanisme ayant pour seul objet :

1° La rectification d'une erreur matérielle ;

2° La réduction de la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser.

>> La 2e modification du PLU de Levainville ne relève d'aucun de ces objets.

A MODIFIER SELON DECRET D'APPLICATION FIN MAI 2026 :

La procédure est soumise à un examen au cas par cas / à une évaluation environnementale.

Si cas par cas : L'évolution du PLU induit une demande au cas par cas ad'hoc, telle que décrite à l'article R104-33 à R104-37 du code de l'urbanisme.

L'objectif de cet examen au cas par cas ad'hoc est de démontrer que la procédure ne nécessite pas de réaliser une évaluation environnementale.

Conformément au VI de l'article 1 de la loi n° 2025-1129 du 26/11/2025, ces dispositions, dans leur rédaction issue dudit article, entrent en vigueur six mois après la promulgation de la loi précitée, soit le 26/05/2026. Elles ne s'appliquent pas aux procédures d'évolution des schémas de cohérence territoriale ou des plans locaux d'urbanisme en cours à cette date.

Pour rappel, les principales évolutions induites par la modification du plan local d'urbanisme sont les suivantes :

- Changement de zonage de la parcelle ZB94 et ZB70p de A en 1AUxl
- Mise à jour du périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation n°3 - «Secteur de développement de l'activité logistique» et de son document graphique
- Ajustements réglementaires en zone 1AUxl
- Correction d'un erreur matérielle au règlement en zone 1AU

Cette deuxième modification du plan local d'urbanisme de Levainville n'aura par conséquent qu'un faible impact sur son environnement. La consommation d'espace lié à la création d'un giratoire et d'une voie d'accès au futur site d'activités logistiques ont été pris en compte dans le projet d'aménagement et de développement durables du plan local d'urbanisme et dans le schéma de cohérence territoriale.

Voir le tableau des incidences page suivante.

La plupart des données de cette auto-évaluation sont issues d'une étude d'impact environnemental réalisée pour le compte du porteur de projet «SNC Parc du Levain». L'étude d'impact prend en considération un secteur plus large que celui faisant l'objet de la modification du plan local d'urbanisme (en jaune sur le plan ci-dessous). Ce secteur inclut l'ancien périmètre de la zone 1AUxl, avant les modifications du plan local d'urbanisme, qui permettait de bâtir un entrepôt logistique en plus le long de la RD910 par rapport au zonage 1AUxl en vigueur.

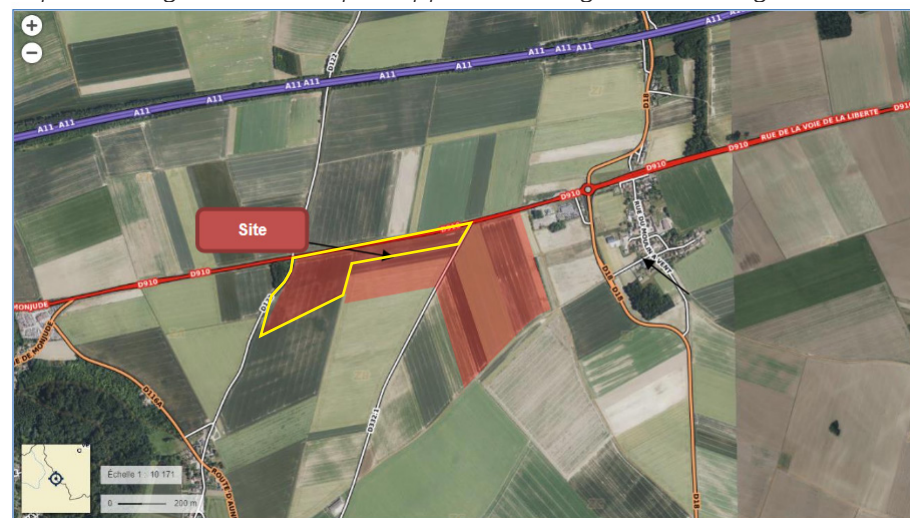
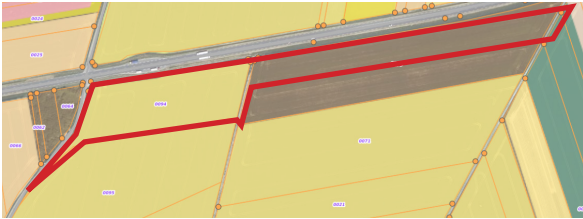


Figure 12: Structure viaire du secteur (source : Géoportail)

Source : Étude d'impact v9 «Projet de 2 entrepôts à Levainville - réalisé par QualiConsult - avril 2025

Thématique	Description de l'impact		Mesures Éviter / Réduire / Compenser
CLIMAT	NÉGATIF	Conclusions étude d'impact : «Le projet pourrait donc avoir un impact sur le climat, toute proportion gardée, de part sa contribution à l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre, pouvant être à l'origine d'un réchauffement climatique».	Voir ligne «Énergie, qualité de l'air, pollution atmosphérique, santé».
	NÉGATIF	L'extension de la zone 1AUxl concerne environ 3,2 ha d'espace agricole. La parcelle AB94 accueillait une culture d'orge en 2024. La parcelle AB70 n'est repérée à la PAC qu'en 2022 où elle accueillait une culture de colza.  Plan RPG 2024 Notons cependant que cette consommation d'espace avait été anticipée à l'échelle du SCOT, et qu'elle répond à des impératifs de sécurité routière et d'efficacité de l'aménagement du territoire notamment le développement de l'activité logistique à proximité immédiate des grandes infrastructures de transport (la Rd910 en fait bien évidemment partie). Il n'y aura donc pas de consommation supplémentaire que celles définies par les documents supra.	Comment réduire l'impact : la précédente 2e révision allégée a permis de réduire de 15ha environ l'emprise de la zone 1AUxl. La présente modification induit la consommation de 3,2 ha d'espaces agricoles. Au global, la consommation d'espace agricole induite a été réduite 11,8 ha par rapport au PLU initial approuvé en 2021. Comment compenser l'impact (conclusion étude d'impact) : « Une étude préalable nommée « Economie agricole et mesures de compensation collective » a été réalisée en octobre 2023 par TERRALTO. Cette étude permet l'analyse de l'état initial et des incidences du projet sur l'économie agricole. Elle détermine ensuite des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts négatifs. Après analyse d'impact et en vue de l'artificialisation de 35,5 ha de terres agricoles aujourd'hui cultivées, le projet d'entrepôts logistiques de l'entreprise SNC Parc du Levain est donc soumis à obligation de compensation collective à hauteur d'un montant indicatif de 532 500 €. Ce montant, calculé par rapport à la surface consommée par le projet, sera susceptible d'évoluer au regard de la surface totale artificialisée à l'issue de la phase de travaux. Dans ce dernier cas le montant de la compensation pourra être réévalué.»
SITE NATUREL RÉGLEMENTAIRE	NEUTRE	Du point de vue de la protection de la biodiversité et des continuités écologiques, le plan présenté ci-contre montrent que la localisation des futurs aménagements routiers (giratoire, voie d'accès) n'impacte ni une zone Natura 2000 et ni une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff). Plus globalement, il apparaît que les principales continuités écologiques s'appuient sur le réseau de vallées (ici la vallée de la Voise). Conclusions étude d'impact : «Aucune incidence significative n'est attendue pour les habitats et espèces à l'origine de la désignation de la FR2400552 « Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet et vallon affluents » et les oiseaux à l'origine de la désignation de la ZPS FR2410002 « Beauce et Vallée de la Conie». »	

Thématique	Description de l'impact		Mesures Éviter / Réduire / Compenser
MILIEUX NATU-RELS		Conclusions étude d'impact : Sur les 43,29 ha d'habitats présents dans l'emprise initiale, 35,27 ha (81 %) sont finalement impactés après la mise en œuvre des mesures d'évitement et réduction. La quasi-totalité des habitats impactés sont des cultures (99 %) et présentent un enjeu fort pour les oiseaux nicheurs au sein des milieux ouverts (Alouette des champs notamment). Les routes et chemins sont également impactés, ces derniers présentent néanmoins un enjeu négligeable.	Voir ligne «environnement physique et consommation d'espace» et «trames verte et bleue»
TRAMES VERTE ET BLEUE	NEUTRE	La localisation sur le plateau agricole semble avoir peu d'impacts sur la faune, la flore et sur les fonctionnalités écologiques du territoire. Conclusion étude d'impact :	Conclusion étude d'impact : «La mise en place d'un panel de mesures d'évitement et de réduction permet au projet de diminuer son impact sur la biodiversité, notamment par l'évitement des habitats les plus sensibles, la mise en place d'un calendrier de travaux adapté aux sensibilités de la faune, en particulier pour les oiseaux nicheurs au sol dans les cultures, et la création de nouveaux milieux favorables aux espèces inféodées aux milieux aquatiques, herbacés et arborés. Il est considéré qu'aucune compensation n'est donc nécessaire»
FAUNE ET FLORE	NEUTRE	«Les enjeux floristiques sont globalement faibles à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée, aucune espèce patrimoniale ou protégée et aucune espèce exotique envahissante n'est présente. Par ailleurs, aucun secteur n'est essentiel au sein de l'aire d'étude pour le bon accomplissement du cycle biologique des mammifères, des amphibiens et des insectes, le rôle fonctionnel des habitats présents localement étant limité, voire nul. Ainsi, aucun impact résiduel n'est à attendre pour la flore et ces trois groupes de faune.»	<i>Comment compenser l'impact (phase opérationnelle):</i> • Reconstitution de milieux naturels favorables à la faune (végétalisation des espaces libres) • Clôtures perméables au déplacement de la petite faune (cf. étude d'impact)
ZONES HUMIDES	NEUTRE	Néant	-
PAYSAGE	FAIBLE	L'évolution du zonage et de l'OAP n°3 permettent la création d'aménagements routiers qui se fera dans un contexte paysager agricole, entraînera une légère modification visuelle pour les riverains. Toutefois, ces aménagements se feront conformément aux documents d'urbanisme applicables à la zone du projet (1AUxI). Conclusion étude d'impact : «La création de l'entrepôt fait l'objet d'un permis de construire comportant un volet paysager afin qu'il s'intègre au mieux dans le paysage. L'implantation du projet se fera dans un contexte paysager agricole et est susceptible d'entraîner une modification visuelle pour les riverains. Toutefois le projet fait l'objet d'un traitement architectural conformément aux documents d'urbanisme applicables à la zone d'implantation du projet.»	<i>Comment réduire l'impact (phase opérationnelle) :</i> Des aménagements paysagers sont prévus pour une meilleure intégration paysagère du site (cf. étude d'impact, prescriptions de l'OAP n°3)
PATRIMOINE	NEUTRE	Conclusion étude d'impact : «Le projet n'a donc aucun impact sur le patrimoine culturel et historique. Aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts n'est donc envisagée»	-

Thématique	Description de l'impact		Mesures Éviter / Réduire / Compenser
SÉCURITÉ ROUTIÈRE	POSITIF	L'évolution du zonage et de l'orientation d'aménagement et de programmation n°3 permet la création d'aménagements routiers (giratoire, voie d'accès) permettant d'améliorer la sécurité des flux routiers sur la RD910 et l'accès au futur site d'activités logistiques. Conclusion étude d'impact : «La mise en place d'un giratoire [à l'intersection RD910 / RD122] «permettra d'écouler le trafic général dans de très bonnes conditions, sans créer d'attentes pour les véhicules» «cet accès permettrait alors d'accroître les réserves de capacité à l'heure de pointe du matin et de minimiser les longueurs de files d'attente sur cette même branche». «Pas d'impact résiduel».	Comment éviter l'impact (<i>phase opérationnelle</i>) : l'objet de la présente modification est précisément de permettre la création d'un carrefour giratoire sécurisé et d'une voie d'accès spécifique pour éviter tout croisement avec la très empruntée Rd 910 Comment réduire l'impact (<i>phase opérationnelle</i>) : • Création de places de parking et d'aires d'attente pour les poids lourds ; • Favoriser l'emploi des méthodes de transports douces et du covoiturage (cf. étude d'impact)
RISQUES	NEUTRE	Le secteur concerné ne se situe pas sur une zone de risques qu'ils soient naturels ou technologiques. Etude d'impact : Des pollutions accidentelles (perte de produits dangereux depuis les véhicules) peuvent survenir sur les voies d'accès et contaminer les sols	Comment réduire l'impact (<i>phase opérationnelle</i>) : • Les voiries et les parkings seront imperméabilisés évitant ainsi toute contamination des sols (perte de confinement de produits dangereux). • Les eaux de ruissellement des voiries et stationnements seront traitées via des séparateurs hydrocarbures. (cf. étude d'impact)
NUISANCES SONORES	NEUTRE	Conclusion étude d'impact : «Les sources de nuisances sonores liées à l'activité des plateformes logistiques se limitent principalement, aux opérations de chargement/déchargement des camions au niveau des quais et au trafic induit des véhicules à l'intérieur de la plateforme». Et au «groupe sprinklage, en phase accidentelle, pour le déclenchement du sprinklage.» D'après l'étude d'impact acoustique réalisée par le bureau d'étude spécialisé AcoustiControl en septembre 2023», «les niveaux de bruits générés par le site (dont trafic à l'intérieur du site) seront conformes à la réglementation acoustique».	-
RÉSEAUX D'EAUX	NEUTRE	Conclusion étude d'impact : «Aucun impact sur le réseau public n'est généré. Les eaux pluviales et les eaux usées sont gérées de manière séparative et autonome à l'échelle du projet.»	-
RESSOURCE EN EAU	NEUTRE	Conclusion étude d'impact : «Le projet se situe à l'intérieur de cette aire d'alimentation de captage « Montgrand La Vallée ». L'objet du projet, la plateforme logistique, n'est pas amenée à utiliser des produits phytosanitaires contenant des nitrates ou autres. En ce sens, le projet n'est pas susceptible d'impacter ces captages	-

Thématique	Description de l'impact		Mesures Éviter / Réduire / Compenser
ÉNERGIE, QUALITÉ DE L'AIR, POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE, SANTÉ	FAIBLE	Conclusion étude d'impact : «les sources d'émissions liées à l'exploitation des entrepôts sont principalement, les émissions liées au trafic routier des véhicules lourds transitant par les entrepôts». «Il est important de souligner le caractère marginal du trafic routier par rapport à celui drainé par les axes de communication proches, notamment l'autoroute». «En comparaison avec les seuils, les quantités de polluants émises par l'activité du site peuvent être considérées comme faibles. Les émissions calculées sont des estimations approximatives, le trajet des camions n'étant pas connu. Les résultats comportent ainsi des limites importantes. Les futures émissions du site estimées sont inférieures aux seuils annuels de déclaration dans GEREPP (Gestion Electronique du Registre des Emissions Polluantes).» «Le projet n'engendrera pas d'impact supplémentaire sur la santé humaine. L'impact du projet sur la qualité de l'air et les nuisances sonores fera l'objet d'un suivi..	Comment réduire l'impact (<i>phase opérationnelle</i>) : • Limitation de la vitesse sur le site ; • Obligation des véhicules en cours de chargement ou déchargement d'avoir leur moteur à l'arrêt. (cf. étude d'impact)

4.1.2. Conclusion

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, **une évaluation environnementale qui interviendrait en complément de l'évaluation environnementale de l'ensemble du projet n'est pas nécessaire.**