

LEVAINVILLE



Communauté de communes des
Portes Euréliennes d'Île-de-France
22, rue de Savonnière
28130 ÉPERNON
02 37 83 49 33



Mairie de Levainville
3, rue de la Mairie
(28700)
02 37 31 42 93
mairielevainville@wanadoo.fr

Dossier

2^{ème} modification (*loi Huwart*) du plan local d'urbanisme

Procédures

PLU approuvé le 7 juillet 2021
1^{ère} modification de droit commun approuvée le 11 juillet 2024
2^{ème} révision allégée du PLU approuvée le 11 juillet 2024
1^{ère} révision allégée du PLU approuvée le 30 janvier 2025

2^{ème} modification (*loi Huwart*) du PLU prescrite le 1er octobre 2026
2^{ème} modification (*loi Huwart*) du PLU approuvée le @ @ @

NOTICE DE PRÉSENTATION

n°1

Phase

Étude

Vu pour être annexé à la délibération du conseil communautaire
du @ @ @ approuvant la 2^{ème} modification (*loi Huwart*)
du plan local d'urbanisme de la commune de Levainville

Le président, Stéphane LEMOINE

04
MAI 2026

Bureau d'étude



4bis rue Saint-Barthélemy
28000 Chartres
02 37 91 08 08
contact@b-oya.fr

SOMMAIRE

PARTIE 1. Présentation de la procédure	3
1.1. Procédure antérieure	4
1.2. Objet de la modification	4
1.3. Justification de la procédure	4
PARTIE 2. Évolutions apportées au PLU et justifications	6
2.1. Permettre la création d'un accès au futur site du Parc du Levain	7
PARTIE 3. Rapport de compatibilité de la procédure	10
3.1. Compatibilité avec le projet d'aménagement et de développement durables du plan local d'urbanisme	11
3.2. Compatibilité avec les objectifs du schéma de cohérence territoriale des Portes Euréliennes d'Île-de-France	12
PARTIE 4. Incidences de la modification sur l'environnement	13
4.1. Auto-évaluation	14
PARTIE 5. Annexe	19

PARTIE 1. Présentation de la procédure

1.1. Procédure antérieure

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Levainville a été approuvé le 7 juillet 2021.

Un an après, le 17 novembre 2022 sont prescrites trois procédures d'évolution du PLU.

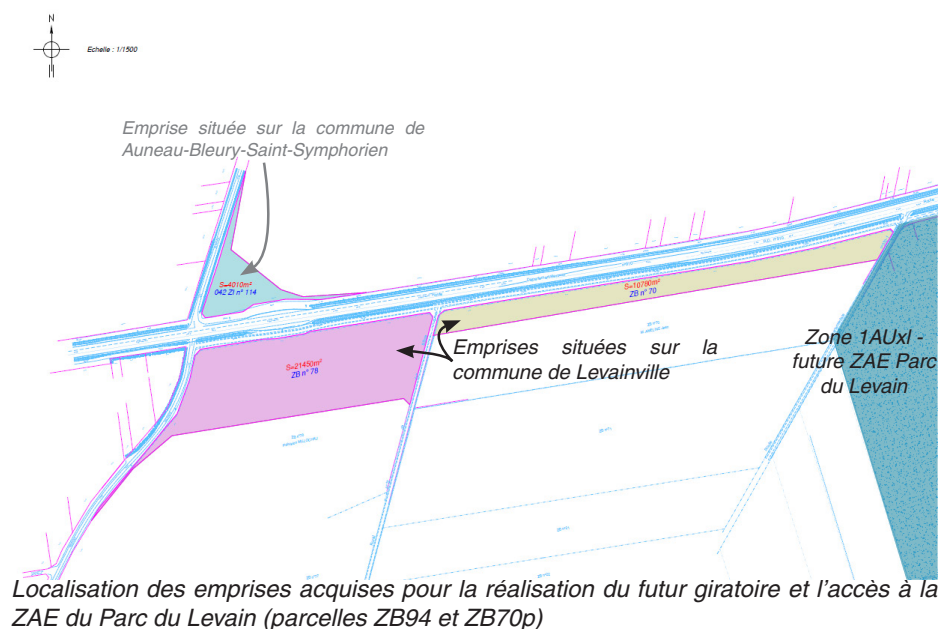
- La 1ère modification de droit commun et la 2ème révision allégée (approuvées le 1 juillet 2024) ont eu pour objectif d'ouvrir à l'urbanisation un secteur prévu pour accueillir une entreprise de logistique ; ajuster le zonage (zone 1AUxl) et les documents réglementaires en lien avec ce projet.
- La 1ère révision allégée du PLU (approuvée le 30 janvier 2025) concerne le secteur de Monjudé, à la limite avec la commune du Gué-de-Longroi. La procédure a passé ce secteur de zone naturelle à zone urbaine afin de permettre l'urbanisation d'une dent creuse.

1.2. Objet de la modification

La modification (loi Huwart) du PLU constitue un levier pour adapter les documents réglementaires aux besoins actuels de la commune, tout en respectant la structure générale et les grandes orientations du document.

L'évolution portée par la présente procédure est la suivante :

- Permettre l'aménagement d'une voie pour desservir le site du futur parc logistique, appelé « Parc du Levain » (zone 1AUxl), depuis le futur giratoire à l'intersection des RD910 et 122.



Localisation des emprises acquises pour la réalisation du futur giratoire et l'accès à la ZAE du Parc du Levain (parcelles ZB94 et ZB70p)

1.3. Justification de la procédure

1.3.1. Simplification des procédures d'évolution des documents d'urbanisme (loi Huwart)

Source : Vie-publique.fr - <https://www.vie-publique.fr/loi/298613-simplification-droit-de-lurbanisme-et-du-logement-loi-26-novembre-2025>

La loi du 26 novembre 2025 de simplification du droit de l'urbanisme et du logement, dite «loi Huwart» a pour objectifs «de simplifier les procédures en matière d'urbanisme et d'aménagement et de faciliter la construction de logements, notamment dans les zones d'activités économiques et de réindustrialisation. Des dispositions intéressent aussi la solarisation des parkings.»

Les dispositions de cette nouvelle loi entrent en vigueur le 26 mai 2026, soit 6 mois après sa promulgation. Elles s'appliquent à toute procédure d'urbanisme prescrite à partir de cette date.

Au sujet de la simplification des procédures d'urbanisme, la loi Huwart prévoit :

- **de dispenser d'évaluation environnementale certaines modifications des plans locaux d'urbanisme (PLU) (rectification d'une erreur matérielle ou réduction de la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser) ;**
- **de réduire de quatre à deux les procédures d'évolution des documents d'urbanisme, afin de les accélérer et les sécuriser. La modification simplifiée devient la norme, et la révision est désormais réservée aux seules évolutions structurantes, impactant les documents d'orientation ;**

Il n'existe plus que deux procédures d'évolution d'un PLU(i) : la modification et la révision.

- **La modification** (regroupe les anciennes modifications de droit commun et simplifiée + révision allégée). Elle devient la procédure par défaut. Elle est utilisée si les évolutions apportées n'impactent pas les orientations du PADD, quelques exceptions sont permises (art. L.151-36 C.U.)
- **La révision** (ex-révision générale) ne change pas de principe : elle est réalisée si les orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) sont changées. (art. L.151-31 C.U.)

- de faciliter le recours à la participation du public par voie électronique, à la place de l'enquête publique, en particulier pour les projets de logements ;
- de fusionner dans un document d'urbanisme unique le schéma de cohérence territoriale (SCoT) et le PLU intercommunal (PLU(ii)) lorsque leurs périmètres sont identiques, afin de mutualiser les coûts et simplifier la gouvernance ;
- la création d'un nouvel outil d'aménagement, l'opération de transformation urbaine (OTU), ayant vocation à être mise en œuvre dans les zones pavillonnaire

- naïres et commerciales ;
- l'accord obligatoire du maire en cas de dérogation au PLU(i) ;
- des modifications concernant le schéma cadre d'aménagement et de planification de l'urbanisme du quartier de La Défense et les schémas d'aménagement régional (SAR) pour les outre-mer.

Afin de mieux outiller les collectivités en matière de foncier, plusieurs mesures sont proposées : possibilités pour les communes d'adhérer de manière autonome aux établissements publics fonciers (EPF), y compris les EPF d'État, allongement de la durée de portage du foncier exonéré d'impôts...

Le contentieux de l'urbanisme (procédure juridictionnelle, intérêt à agir, substitution de motifs...) est par ailleurs modifié dans l'objectif de lutter contre les recours abusifs et dilatoires. Le délai de recours gracieux ou hiérarchique contre une autorisation d'urbanisme (ou un retrait ou refus d'autorisation) est réduit à un mois (au lieu de deux) et ne prolongera plus le délai de recours contentieux. Parallèlement, les sanctions en cas de constructions illégales sont alourdies.

1.3.2. Justification de la modification du PLU

ARTICLE L.153-31

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

Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, excepté dans les cas mentionnés aux deuxième à cinquième alinéas de l'article L. 153-36 et dans les autres cas prévus par la loi.

Conformément au VI de l'article 1 de la loi n° 2025-1129 du 26 novembre 2025, ces dispositions, dans leur rédaction issue dudit article, entrent en vigueur six mois après la promulgation de la loi précitée, soit le 26 mai 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.

ARTICLE L153-36

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

Sous réserve des cas où une révision s'impose en application de l'article L. 153-31, le plan local d'urbanisme fait l'objet de la procédure de modification mentionnée aux articles L. 153-37 à L. 153-44.

Par dérogation à l'article L. 153-31, font également l'objet de cette procédure de modification les changements des orientations du projet d'aménagement et de développement durables qui ont pour objet :

1° De soutenir le développement de la production d'énergie renouvelable, au sens
LEVAINVILLE - 2^{ème} modification (loi Huwart) du plan local d'urbanisme - Notice de présentation

de l'article L. 211-2 du code de l'énergie, de la production d'hydrogène renouvelable ou bas-carbone, au sens de l'article L. 811-1 du même code, ou du stockage d'électricité ou d'identifier des zones d'accélération pour l'implantation d'installations terrestres de production d'énergies renouvelables mentionnées à l'article L. 141-5-3 dudit code. La commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers est saisie pour avis dans les conditions prévues à l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime ;

2° De délimiter, en application de l'article L. 151-14-1 du présent code, les secteurs dans lesquels les constructions nouvelles de logements ou les logements issus de la transformation de bâtiments à destination autre que d'habitation sont à usage exclusif de résidence principale, au sens de l'article 2 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986.

Peuvent également faire l'objet de la procédure de modification, si l'autorité compétente le décide, les changements des orientations du projet d'aménagement et de développement durables qui ont pour objet de délimiter les zones mentionnées à l'article L. 121-22-3 du présent code.

Conformément au VI de l'article 1 de la loi n° 2025-1129 du 26 novembre 2025, ces dispositions, dans leur rédaction issue dudit article, entrent en vigueur six mois après la promulgation de la loi précitée, soit le 26 mai 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.

Les évolutions du plan local d'urbanisme proposées ne porteront pas atteinte aux orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, ainsi le plan local d'urbanisme peut faire l'objet d'une modification. La modification proposée ne porte pas atteinte à l'économie générale du plan local d'urbanisme approuvé en 2021, modifié en 2024 et 2025.

Voir «3.1. Compatibilité avec le projet d'aménagement et de développement durables du plan local d'urbanisme», page 11

PARTIE 2. Évolutions apportées au PLU et justifications

2.1. Permettre la création d'un accès au futur site du Parc du Levain

2.1.1. Évolutions au zonage

La parcelle ZB94 (21450 m²) et la parcelle ZB96 (10780m²) longeant la route D910 passent de la zone agricole (A) à la zone 1AUxl (zone d'implantation d'activités logistiques), en extension de la zone 1AUxl existante.

Le périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation n°3 - «Secteur de développement de l'activité logistique» est modifié pour intégrer l'extension de la zone 1AUxl qui servira à la sécurisation du carrefour RD910/RD122 et à la création de la voie d'accès au futur secteur d'activités logistiques du Parc du Levain.

JUSTIFICATIONS

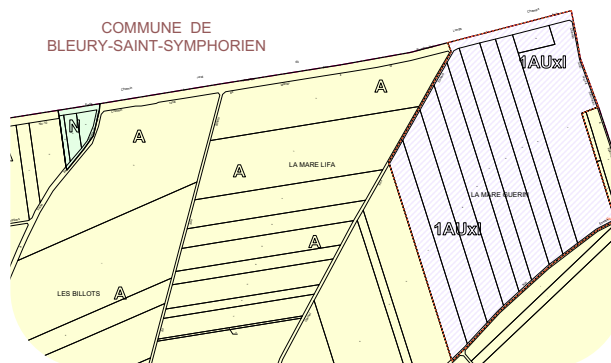
L'étude et les modélisations de flux routiers réalisées dans le cadre de l'étude impact justifient l'aménagement d'un giratoire au croisement des RD 910 et 122 et d'une voie de desserte dédiée en parallèle de la RD 910. L'extrait de l'étude d'impact figure en annexe à la présente notice.

Ces évolutions de zonage se font dans la continuité de la 1ère modification et de la 2ème révision allégée du PLU qui concernaient l'ouverture à l'urbanisation et l'ajustement du périmètre du futur parc logistique du Levain. Pour desservir ce projet, un futur carrefour giratoire sera aménagé par le Département d'Eure-et-Loir à l'intersection des RD910 et RD122, afin de sécuriser ce carrefour accidentogène : actuellement le tourne-à-gauche est interdit sur cet axe à 2+1 voies.

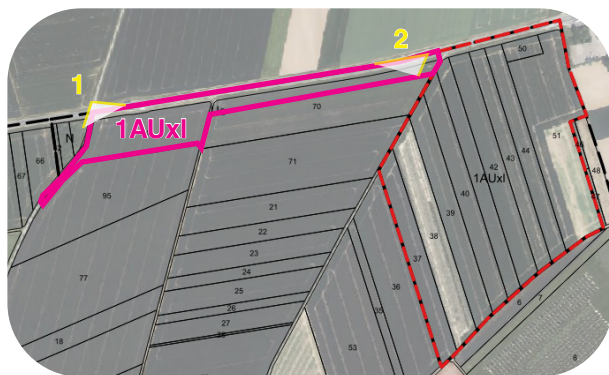
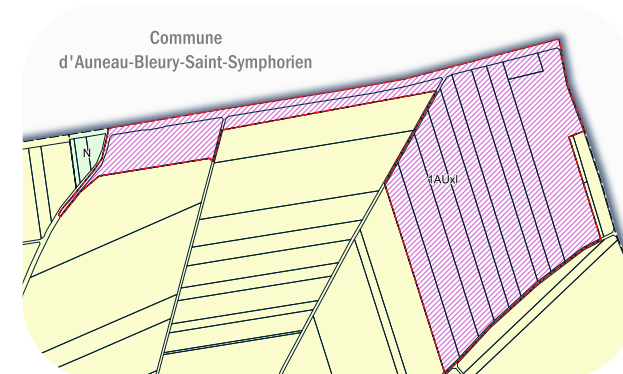
Le futur parc logistique sera reliée à ce carrefour giratoire par une voie d'accès indépendante, parallèle à la RD910 afin d'éviter toute file d'attente de poids lourds sur cet axe à fort trafic.

Cette évolution de zonage permet d'autoriser la création de ces voies. La modification du périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation intègre également ces aménagements à l'ensemble du projet du parc logistique.

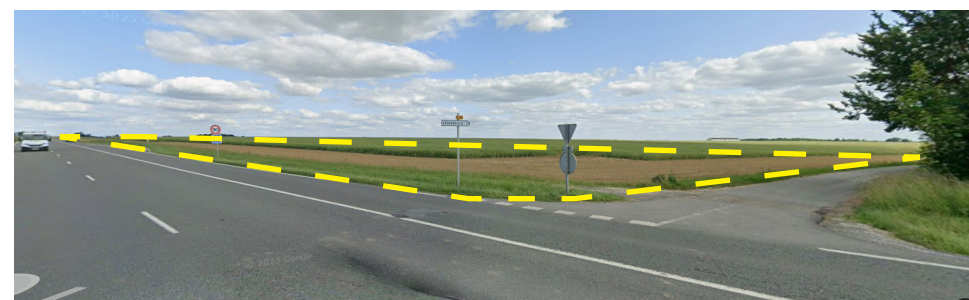
AVANT MODIFICATION



APRÈS MODIFICATION



Localisation de l'extension de la zone 1AUxl et des vues - photo aérienne



Vue 1 - depuis le carrefour RD910/RD122



Vue 2 - depuis la RD910 à l'est de l'extension de la zone 1AUxl

2.1.2.Évolutions dans le règlement écrit

RÉDACTION DES ARTICLES 1AUxl 1 ET 2 (OCCUPATIONS DU SOL AUTORISÉES)

La rédaction des articles 1AUxl 1 et 2 sur l'affectation des sols et destination des constructions dans le secteur du Parc du Levain (1AUxl) est clarifiée de manière à comprendre que les seules occupations du sol autorisées sont bien «*les constructions, travaux, installations et aménagements nécessaires à la sous destination d'entrepôt et de bureau, ainsi que les constructions, travaux, installations et aménagements nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif*».

En plus, des «*constructions*» et «*installations*» sont autorisés les «*travaux*» et «*aménagements*» liés aux destinations et sous-destinations permises. Cette rédaction ajustée permet d'inclure les accès et voiries, et donc d'autoriser la réalisation d'un giratoire et de la voie d'accès au futur parc d'activités logistiques.

Article 1AUxl 1 Constructions, usages des sols et natures d'activités interdits

~~Sont seuls autorisés les constructions à sous destination d'entrepôt et de bureau, ainsi que les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif~~
Les usages et affectation des sols, constructions et activités autres que ceux autorisés à l'article 1AUxl 2 sont interdits.

Article 1AUxl 2 Limitation de certains usages et affectation des sols, constructions et activités

~~Sont seuls autorisés les modes d'occupation ou d'utilisation du sol évoqués à l'article 1AUxl 2.~~
Sont **seuls** autorisés les constructions, travaux, installations et aménagements nécessaires à la sous destination d'entrepôt et de bureau, ainsi que les constructions, travaux, installations et aménagements nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

CORRECTION D'UNE ERREUR MATÉRIELLE (ART. 1AU7 / 1AUxl7)

Dans le règlement de la zone 1AU, à l'article 1AU7 une règle sur le stationnement est spécifique au «secteur 1AUxl» alors qu'un chapitre du règlement concerne spécifiquement cette zone 1AUxl. De plus, cette même règle est inscrite dans l'article 1AUxl7, à une différence près :

- A l'article 1AU7, on autorise en «secteur 1AUxl» une place de stationnement **par tranche de 200m²** de surface de plancher ;
- alors qu'il est autorisé à l'article 1AUxl7 une place de stationnement **par tranche de 350m²** de surface de plancher.

Cette erreur matérielle est corrigée en supprimant le paragraphe de l'article 1AU7. La règle de l'article 1AUxl7 reste identique.

Article 1AU 7 Obligations imposées en matière d'aires de stationnement

Il est exigé les normes minimales suivantes qui sont cumulables :

Constructions à destination d'habitation

il sera réalisé sur la parcelle au moins 2 places non closes par logement.

Constructions à destination de restauration :

il est exigé au moins 1 place de stationnement par tranche de 10 m² de salle de restaurant avec un minimum de 5 places.

Constructions à destination autre que l'habitation et la restauration

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être réalisé en dehors des voies publiques ; les exigences pour le stationnement des personnes à mobilité réduite (en termes de caractéristiques et de quantité) devront être intégrées aux aménagements.

~~En secteur 1AUxl, il sera aménagé une place de stationnement par emploi ou par tranche de 200 m² de surface de plancher ; ces exigences pourront être réduites en fonction de la densité d'occupation des locaux à construire ou de l'organisation des postes de travail en équipes.~~

Article 1AUxl 7 Obligations imposées en matière d'aires de stationnement

Il sera aménagé une place de stationnement par emploi ou par tranche de 350 m² de surface de plancher ; ces exigences pourront être réduites en fonction de la densité d'occupation des locaux à construire ou de l'organisation des postes de travail en équipes.

2.1.3.Évolutions de l'orientation d'aménagement et de programmation n°3 - «Secteur de développement de l'activité logistique»

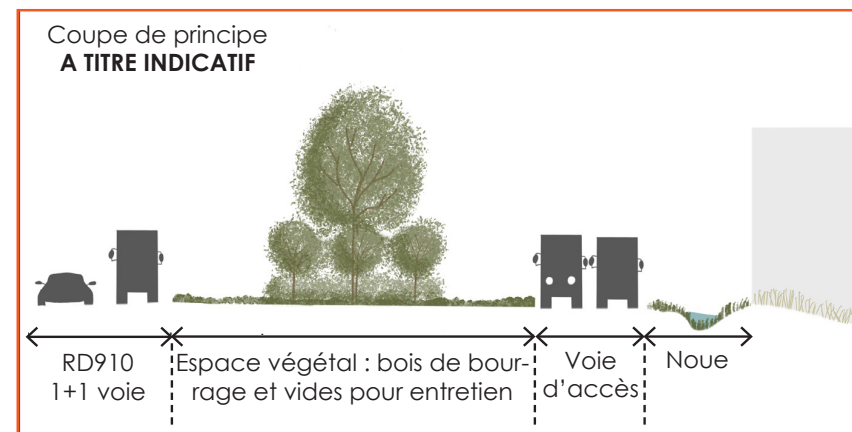
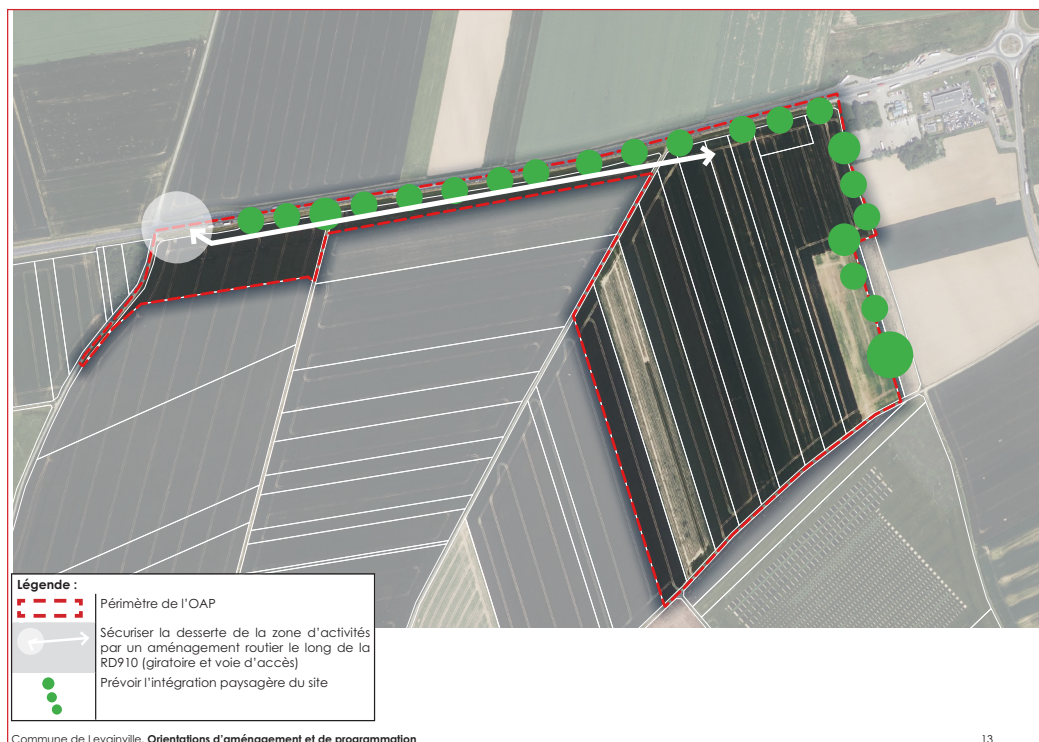
Les évolutions proposées dans le cadre de la présente modification figurent en rouge dans les orientations d'aménagement et de programmation.

Le périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation n°3 - «Secteur de développement de l'activité logistique» est modifié pour intégrer l'extension de la zone 1AUxI qui servira à la sécurisation du carrefour RD910/RD122 et à la création de la voie d'accès à la futur parc logistique du Levain.

Le document graphique de l'OAP est mis à jour pour localiser le principe du futur giratoire et de la voie de desserte du Parc du Levain.

L'intégration paysagère du site est étendue le long de la RD910 afin que l'ensemble du projet s'intègre dans le paysage aux lignes tendues. Ainsi, les vues sur la voie d'accès aux futures installations et par voie de conséquence sur les futurs bâtiments seront filtrées par une haie dont les essences seront à l'échelle du site et du projet.

Une coupe de principe d'intégration paysagère est ajoutée aux prescriptions de l'OAP.



PARTIE 3. Rapport de compatibilité de la procédure

3.1. Compatibilité avec le projet d'aménagement et de développement durables du plan local d'urbanisme

Les évolutions du plan local d'urbanisme sont justifiées avec les objectifs du projet d'aménagement et de développement durables.

«Axe 1 : Permettre le renouvellement de la population

Objectif 1c : Mobiliser et encadrer le potentiel foncier et bâti pour limiter la consommation d'espace

{...} Outre le développement résidentiel, le projet de la commune vise à promouvoir l'activité économique (axe 2). **Les projets de développement induiront une nécessaire consommation d'espace qu'il s'agira de rendre le plus efficace possible.**

cf. page 3 du PADD

JUSTIFICATION

Rappelons que dans le cadre de la 2e révision allégée du PLU, la zone 1AUxI a été réduite de près de 15 hectares. La présente modification du PLU prévoit que 3,2 ha d'espaces agricoles soient mis en zone 1AUxI afin de pouvoir réaliser des aménagements routiers (giratoire et voie d'accès) sécurisant l'accès à l'entreprise de logistique.

La consommation d'espace de 3,2 ha est donc à relativiser par rapport à l'économie d'environ 15 ha induite par la précédente révision allégée. Tout est mis en œuvre pour limiter au maximum la consommation d'espace nécessaire au projet.

«Axe 2 : Favoriser le développement économique et la création d'emplois

Objectif 2a : Permettre l'accueil d'entreprises en lien avec la RN10

Le projet de la commune est de ne pas être une simple « commune dortoir ». L'enjeu est donc de créer des emplois sur le territoire en valorisant ses atouts.

Le territoire de Levainville est traversé au nord par la Rd 910, anciennement nationale 10. **Cet axe de première importance à l'échelle départementale est un atout indéniable que la commune souhaite valoriser en permettant l'accueil et le développement d'entreprises.** Cet axe de développement répond également aux objectifs définis dans le Scot des Portes Euréliennes d'Île-de-France qui repère ce secteur comme prioritaire pour le développement d'activités économiques, en particulier logistiques.

L'objectif n'est pas de créer une nouvelle zone d'activités (le Scot ne le permettant pas), mais d'accueillir une entreprise et de permettre son développement à moyen et long terme.

cf. page 4 du PADD

JUSTIFICATION

Dans la continuité des précédentes procédures d'évolution du plan local d'urbanisme pour permettre l'accueil de l'activité logistique, la présente modification finalise le processus en assurant la desserte sécurisée du site (giratoire et voie d'accès) à l'écart du trafic important de la RD910. Elle répond pleinement à l'objectif du plan local d'urbanisme de valoriser la desserte via la RD910 et d'y permettre l'accueil d'une entreprise et de permettre son développement à moyen et long terme.

«Objectif 2c : Préserver l'activité agricole et lui permettre d'évoluer

La pérennité de l'activité agricole, en limitant les surfaces urbanisées, est aussi un enjeu majeur du dynamisme économique local ; le soutien à l'agriculture passe par la préservation des sites d'exploitation agricole et en rendant possible la diversification de l'activité agricole.

cf. page 4 du PADD

JUSTIFICATION

Dans sa globalité, le projet aura nécessairement un impact sur l'activité agricole compte-tenu de la consommation d'espaces induites (3,2 ha). Toutefois, les emprises agricoles concernées sont situées le long d'axes routiers et ne remettent pas en cause la pérennité de l'activité agricole.

La modification du plan local d'urbanisme de Levainville reste tout à fait compatible avec les objectifs du projet de d'aménagement et de développement durables (PADD).

3.2. Compatibilité avec les objectifs du schéma de cohérence territoriale des Portes Euréliennes d'Île-de-France

Le territoire de Levainville est concerné par le schéma de cohérence territoriale des Portes Euréliennes d'Île-de-France (ou SCoT) approuvé le 23 janvier 2020 par le conseil communautaire.

Le schéma de cohérence territoriale exprime la stratégie de développement à adopter sur le territoire couvert par la communauté de communes des Portes Euréliennes d'Île-de-France.

Les évolutions du plan local d'urbanisme sont justifiées avec les orientations du document d'orientations et d'objectifs du schéma de cohérence territoriale ayant un lien avec la présente procédure.

2.2 - Organiser une offre foncière et immobilière à l'échelle du territoire

2.2.1 - Faciliter le parcours de vie des entreprises au travers d'une offre foncière et immobilière complète

« Prendre acte des projets d'implantation et de développement d'entreprises le long de la Rd910 »

« On pense notamment à l'arrivée de CLAAS à Ymeray sur le site de l'ancienne entreprise Kirchhoff, et de **Prologis à Levainville le long de la Rd 910. Le Scot prévoit également des possibilités d'extension uniquement pour les besoins des ces entreprises.** »

cf. page 23 du DOO du SCoT

Prescription : « **Permettre le développement des sites** de CLAAS à Ymeray et de **Prologis à Levainville uniquement pour répondre uniquement aux besoins de ces entreprises.** »

Préconisation : « À titre informatif, on estime à 2 ha les **besoins d'extension** pour l'entreprise CLAAS à Ymeray, et à **35 ha un projet à Levainville.** »

cf. page 23 du DOO du SCoT

JUSTIFICATION

L'implantation d'une entreprise de logistique a été prise en compte à l'échelle du schéma de cohérence territoriale des Portes Euréliennes d'Île-de-France. Il met d'ailleurs en évidence la logique du regroupement de ce type d'activités à proximité immédiate des grandes infrastructures routières (Rd910) et de l'Île-de-France. Du point de vue de la nécessaire maîtrise du phénomène d'étalement urbain, on note également que le schéma de cohérence territoriale prévoyait une emprise d'environ 35 ha à destination du projet d'implantation à Levainville (*cf. p.23 du DOO*). La révision allégée du PLU n°2 a revu à la baisse la superficie de la zone à urbaniser pour l'implantation d'un entrepôt logistique (1AUxl), passant de 35ha à 19,8ha. L'extension de la zone 1AUxl, d'une superficie de 3,2 ha, permettant de créer un accès sécurisé au futur entrepôt depuis la RD910 répond aux besoins de l'entreprise.

La modification du plan local d'urbanisme de Levainville reste tout à fait compatible avec le schéma de cohérence territoriale des Portes Euréliennes d'Île-de-France.

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.

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.

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 ZB96 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.

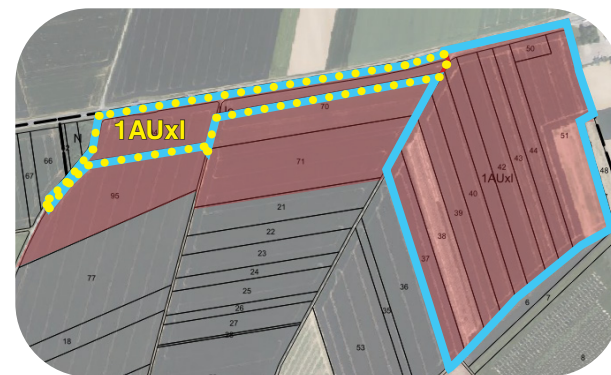
Voir le tableau des incidences page suivante.

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 (en rouge sur le plan ci-dessous) que celui faisant l'objet de la modification du plan local d'urbanisme (en jaune sur le plan ci-dessous).

En rouge : le périmètre de l'étude d'impact réalisé par le porteur de projet sur les 35 ha initiaux, avant les premières évolutions du PLU en 2024 et 2025

En pointillés jaune : l'autoévaluation ne porte que sur les 3,2 ha, à destination de la voirie, qui font l'objet de la présente modification du PLU

En bleu : le projet actuel - 19,8 ha pour le site logistique + 3,2 ha pour la voirie



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».
ENVIRONNEMENT PHYSIQUE ET CONSOMMATION D'ESPACE	NÉGATIF	L'extension de la zone 1AUxl concerne environ 3,2 ha d'espace agricole. La parcelle ZB94 accueillait une culture d'orge en 2024. La parcelle ZB96 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 (NDLR : après évolution du PLU, la superficie du projet est finalement de 23 ha), 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 (NDLR : après évolution du PLU, la superficie du projet est finalement de 23 ha). La quasi-totalité des habitat 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.»	Comment compenser l'impact (phase opérationnelle): • 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.»	Comment réduire l'impact (phase opérationnelle) : 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 GEREPE (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)

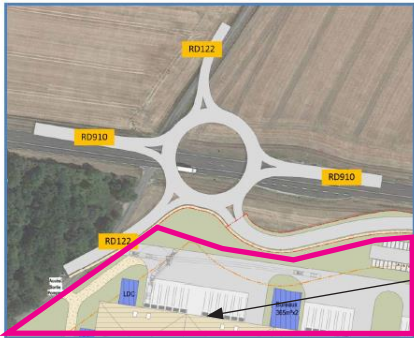
4.1.2. Conclusion

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.**

PARTIE 5. Annexe

• Carrefour d'accès au site : RD910/RD122

Actuellement configuré avec 4 branches (RD910 Est et Ouest et la RD122 Nord et Sud), ce carrefour à priorité sera transformé en giratoire et une nouvelle voie sera aménagée afin de créer la connexion au site. Nous obtenons ainsi la configuration suivante.



Configuration avec projet

Le schéma prend en considération un projet antérieur comprenant un 2nd bâtiment logistique le long de la RD910. Le bâtiment et les aménagements représentés dans le périmètre rose ne font plus partie du projet à ce jour.

Le futur giratoire sera structuré en cinq branches distinctes, comprenant la RD910 Est et Ouest, la RD122 Nord et Sud, ainsi qu'une voie d'accès dédiée au site.

Les résultats des calculs de réserves de capacité de ce carrefour sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Ces calculs sont basés sur les paramètres d'un giratoire ayant un rayon extérieur de 26 mètres et une largeur d'anneau de 8,5 mètres. En prenant en considération les caractéristiques spécifiques de la voirie, il sera possible d'augmenter le nombre de voies aux entrées ainsi que sur l'anneau du giratoire, sans compromettre les réserves de capacité du carrefour.

La mise en place d'un giratoire permettra d'écouler le trafic général dans de très bonnes conditions, sans créer d'attente pour les véhicules.

Carrefour à priorités RD910 / RD122 Temps moyen avant insertion et capacités	Etat actuel (intersections à 4 branches)			
	HPM		HPS	
	Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité	Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité
T-à-D depuis la RD122 Nord	9	98%	7	99%
T-à-D depuis la RD122 Sud	7	98%	8	99%
T-à-G depuis la RD910 Est	7	100%	5	100%
T-à-G depuis la RD910 Ouest	5	100%	6	100%
Traversée de la route depuis RD122 Sud	26	99%	23	98%
Traversée de la route depuis RD122 Nord	26	99%	23	97%
T-à-G depuis la RD122 Sud	26	99%	24	98%
T-à-G depuis la RD122 Nord	26	99%	23	98%

Giratoire RD910 / RD122 Temps moyen avant insertion et capacités	Etat avec projet (giratoire)					
	HPM		HPmidl		HPS	
	Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité	Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité	Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité
RD910 Est	1	61%	1	62%	0	49%
RD18 Nord	2	97%	2	98%	3	99%
RD910 Ouest	2	38%	1	66%	1	65%
RD18 Sud	3	95%	2	99%	1	98%
Accès au site	3	91%	2	71%	2	80%

Comme présenté dans le tableau ci-dessus, cet accès permettrait alors d'accroître les réserves de capacité à l'HPM et de minimiser les longueurs de files d'attente sur cette même branche.

Les mesures mises en place sont les suivantes :

Mesures mises en place	
Mesures de réduction	⇒ 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.
Impact résiduel : Pas d'impact.	

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

