



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 17 avril 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet d'aménagement d'une zone d'activités au lieu dit « Le Buisson » à
Plaisir (78)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet d'aménagement d'une zone d'activités au lieu-dit « le Buisson » à Plaisir (Yvelines). Il est émis dans le cadre de deux demandes de permis d'aménager modificatifs, sollicitées par la SCI Trois Jean.

Le projet consiste en la création d'une zone d'activités, répartie entre un secteur de « services » (hôtel, restaurants, voiries et aires de stationnement attenantes) et un secteur « logistique et activités artisanales » (bureaux, entrepôts, petites cellules d'activités, voiries et aires de stationnement attenantes), le tout développant une surface bâtie de l'ordre de 13 300 m² sur une emprise de 3.8 hectares.

Ce projet est soumis à évaluation environnementale suite à une décision d'obligation au cas par cas (décision DRIEE-SDDTE-2017-145 du 3 août 2017).

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) note que, selon l'étude d'impact, les permis d'aménager initiaux ont été accordés par la collectivité en 2019 à la SCI Trois Jean en l'absence de toute démarche d'évaluation environnementale, les rendant ainsi irréguliers. Dans ces conditions, deux demandes de permis de construire modificatifs ont été sollicitées afin de respecter cette obligation.

La MRAe note par ailleurs qu'une grande partie du site a été remaniée depuis 2017 dans le cadre des travaux d'infrastructures routières de la RD30 menés par le Conseil départemental des Yvelines (avec la suppression d'un boisement notamment). Dans ces conditions, pour la MRAe, la valeur environnementale du site en a pâti et les enjeux de protection y afférents ont faibli.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent :

- les déplacements ;
- la protection des populations face aux risques industriels et aux pollutions (pollution des sols, bruit, et pollution atmosphérique), en fonction des futures activités susceptibles d'être accueillies ;
- la préservation des milieux naturels ;
- le paysage ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- la gestion de l'eau.

Sur la forme, l'étude d'impact est facile à appréhender.

En revanche, sur le fond, la MRAe considère que nombre de thématiques environnementales sont insuffisamment développées dans l'étude d'impact, et qu'une part importante des mesures proposées consiste à rappeler les obligations réglementaires s'imposant au projet (Cf. l'isolation acoustique). Or, la démarche d'évaluation environnementale ne saurait se limiter à ces rappels, mais doit présenter l'intégration des enjeux environnementaux dans la conception du projet, et notamment les mesures de réduction des impacts identifiés. Il apparaît, pour la MRAe, que l'évaluation environnementale n'ait pas été suffisamment utilisée comme un facteur pouvant potentiellement influencer le contenu du projet. Une actualisation de l'étude d'impact devra donc être réalisée dès les prochaines demandes d'autorisation nécessaires

pour le projet.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- intégrer dans l'étude d'impact une présentation de l'occupation du site avant la réalisation des travaux de défrichage et nivellement effectués au sein du site à l'occasion des travaux de la RD 30 et à rappeler les éventuelles mesures décidées de compensation de ces impacts de ces travaux ;
- présenter plus précisément dans l'étude d'impact les bâtiments projetés (notamment la composition d'ensemble du projet en trois dimensions) et les aménagements extérieurs (voiries, aires de stationnement, plantations, espaces verts) et de préciser le calendrier de réalisation du projet (constructions comprises) ;
- compléter l'étude de circulation et de justifier l'offre en stationnement projetée ;
- préciser l'insertion du projet dans le paysage à l'entrée de la ville de Plaisir.
- conduire une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables et d'intégrer des objectifs de réduction de consommation énergétique et de développement des énergies renouvelables dans un cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales ;
- intégrer au corps de l'étude d'impact les éléments centraux du dossier « loi sur l'eau », annexé à l'étude d'impact, en vue de mieux appréhender les mesures de gestion prévues et leur justification ;.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France et sur celui de la MRAe

Préambule

Vu la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale ;

Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;

Vu les arrêtés des 12 mai 2016, 17 avril 2018, 28 juin 2018, 30 avril 2019, 18 octobre 2019 et 11 décembre 2019 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision du 31 octobre 2019 de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, annulant et remplaçant la décision du 12 juillet 2018 sur le même objet.

Vu la délégation de compétence donnée le 9 avril 2020 par la MRAe d'Île-de-France à Jean-Paul Le DIVENAH, pour le dossier concernant le projet d'aménagement d'une zone d'activités au lieu-dit « le Buisson » à Plaisir (Yvelines).

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 25 février 2020, et a pris en compte sa réponse en date du 16 mars 2020.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Jean-Paul Le DIVENAH, et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
2 Contexte et description du projet.....	6
3 Analyse des enjeux environnementaux et de leur prise en compte par le projet...11	11
3.1 Les déplacements.....	11
3.2 La protection de la population face aux risques industriels, aux pollutions (qualité des sols, bruit, et pollution atmosphérique).....	12
3.3 La préservation des milieux.....	14
3.4 La protection du paysage.....	16
3.5 L'adaptation au changement climatique.....	16
3.6 La gestion des eaux pluviales.....	16
4 Justification du projet retenu.....	17
5 Information, consultation et participation du public.....	18

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet d'aménagement d'une zone d'activités au lieu-dit « le Buisson » à Plaisir (Yvelines), qui entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39^{o1}), a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité environnementale n°DRIEE-SDDTE-2017-145 du 3 août 2017.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu à la demande de la ville de Plaisir dans le cadre de deux demandes de permis d'aménager modificatifs. Il porte sur l'étude d'impact du projet, datée de décembre 2019.

La MRAe note que les permis d'aménager initiaux ont été accordés par la collectivité² en l'absence de toute démarche d'évaluation environnementale, comme l'impose la décision n°DRIEE-SDDTE-2017-145 du 3 août 2017, les rendant ainsi irréguliers. Dans ces conditions, deux demandes de permis de construire modificatifs ont été sollicités afin de respecter cette obligation et la MRAe saisie dans ce cadre.

À la suite de la phase de consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

- 1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à la procédure de cas par cas : les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme comprise entre 10 000 et 40 000 m² ainsi que les Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est comprise entre 10 000 et 40 000 m².
- 2 Selon l'étude d'impact (p. 150), les permis d'aménager initiaux ont été obtenus avant le 1er octobre 2019 sans autre précision.

2 Contexte et description du projet

Le projet d'aménagement d'une zone d'activités au lieu-dit « le Buisson » à Plaisir (Yvelines) est porté par la SCI Trois Jean.

Le site d'implantation est localisé au sud-est de la commune de Plaisir entre la RD30 et la N12, dans un secteur en cours de réaménagement, notamment avec le passage de 2x1 voies à 2x2 voies de la RD30.

L'étude d'impact indique que le site s'inscrit dans la zone d'aménagement concerté « Sainte-Apolline 2 » (créée en juin 2006), sans autre développement. Pour la MRAe, l'étude d'impact doit rappeler les objectifs de cette ZAC, l'avancement des réalisations, et l'articulation du projet avec le dossier de réalisation de la ZAC



Illustration 1 : Localisation du projet – Accès à la RN12 (Source : Étude d'impact – p.7)

Les terrains se trouvent au sein de la zone dite du Buisson, et sont entourés :

- Au nord, par la route départementale RD30 récemment dédoublée, suivie des zones d'habitations et de secteurs de commerces et activités,
- Au nord-est, par une habitation et le garage des Gâtines, suivis par la rue Jacques Monod,
- Au sud et sud-est, par un dépôt de bus et la rue Jacques Monod, suivis d'une aire d'accueil de gens du voyage de la N12,
- À l'ouest par des terrains agricoles, d'une superficie d'environ 1 hectare (occupés à date de l'étude d'impact, par une culture de colza).

L'accès principal au site se fait par la route nationale RN 12, puis par la route départementale RD 30 et enfin par la nouvelle voie qui dessert le site en séparant les zones 1 & 2 du site. À la lecture du dossier (étude d'impact et permis d'aménager), il apparaît que cette voie, déjà réalisée, n'est pas constitutive du projet.

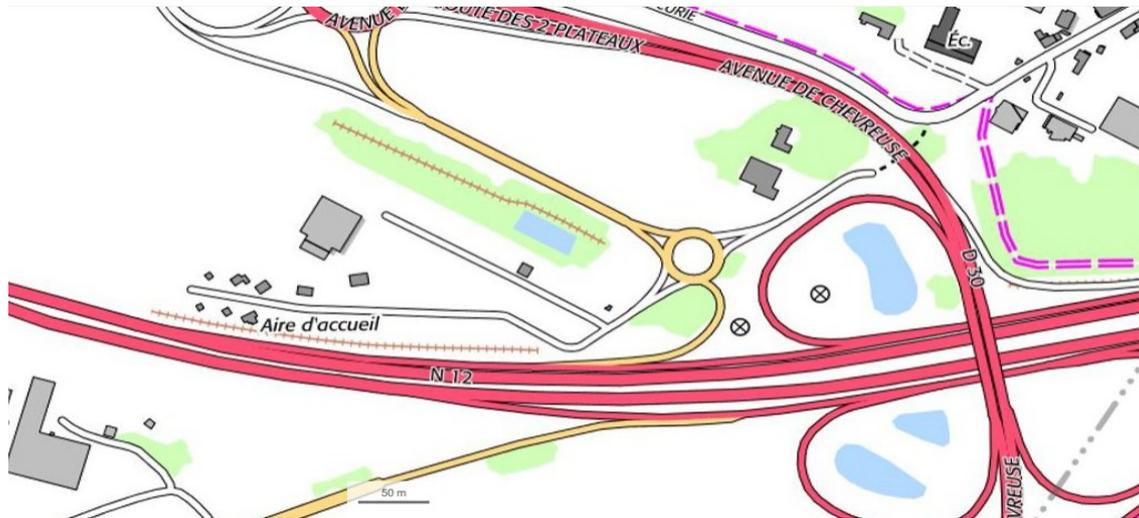


Illustration 1 bis : Schéma routier aux abords du site et desserte du projet – Accès à la RN12 et à la RD30 (Source : site du conseil départemental 78)

Les habitations les plus proches sont situées à proximité immédiate de la zone 1 (au nord-est) et à environ 100 mètres de la zone 2, de l'autre côté de la RD30. On notera la présence de l'école élémentaire publique Jean Moulin à environ 100 mètres du site (au nord-est).

Il est par ailleurs indiqué qu'une aire d'accueil des gens du voyage est présente en limite sud du site, sans qu'elle soit localisée précisément dans l'étude d'impact .

Selon l'étude d'impact, quatre servitudes interceptent le site :

- le périmètre de protection relatif à une canalisation de transport et distribution de gaz ;
- le périmètre du permis d'exploitation de l'Orme, mine d'hydrocarbure ;
- le périmètre de stockage souterrain de gaz combustible de Beynes ;
- le périmètre de protection de la station hertzienne d'Elancourt contre les perturbations électromagnétiques.

Les contraintes d'urbanisme y afférentes sont présentées (p.22).

La MRAe observe que les terrains d'emprise du projet ont été largement remaniés récemment, sans qu'il soit précisé si cela s'est produit à l'occasion des travaux d'aménagement de la RD30 menés par le Conseil

départemental des Yvelines³ (photos p. 18 et 19 de l'étude d'impact – EI et illustration 2) ou dans un autre cadre.

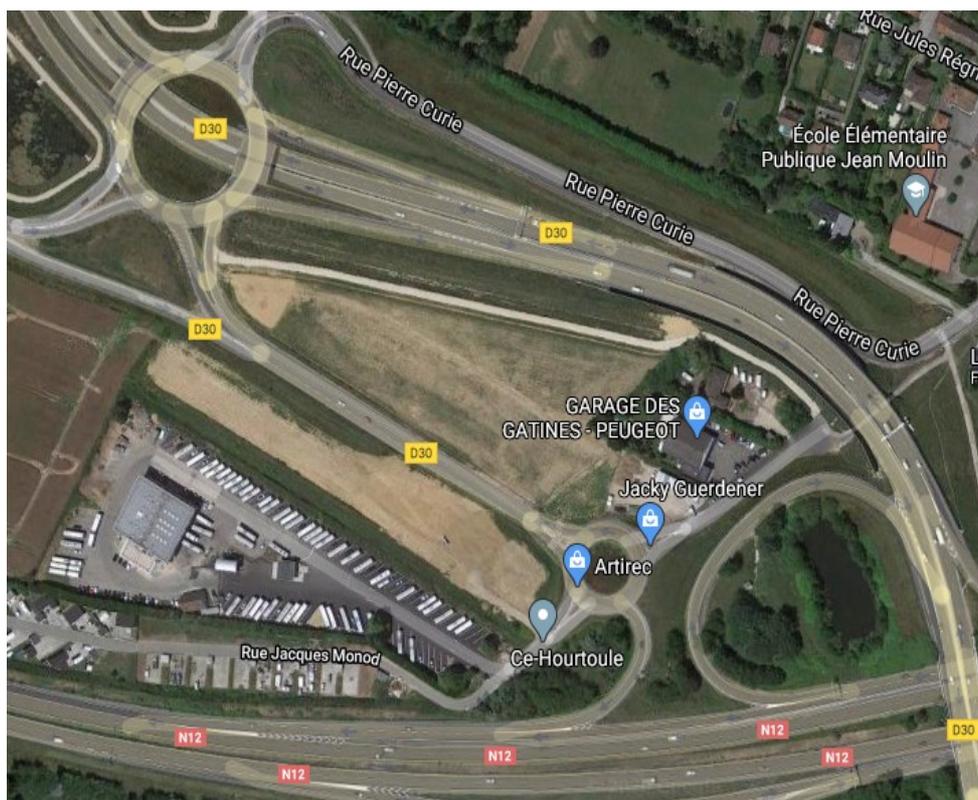


Illustration 2 : Vue satellite du site (Source : Google Street View - 2020)

Or, l'étude d'impact présente des photos d'avant 2018 montrant qu'une partie du site étant occupée par un boisement (cf illustration 3).

3 Le projet d'aménagement et de doublement de la RD30, sur le territoire des communes de PLAISIR et ELANCOURT, a été déclaré d'utilité publique par arrêté n°07-140-DDD du 09/10/2007 (arrêté prorogeant la DUP n°2012270-0002 du 26/09/2012 - enquêtes publiques conjointes du 8/01/2007 au 16/02/2007). Selon le site internet du Conseil départementale des Yvelines (<https://www.yvelines.fr/cadre-de-vie/deplacements/routes-transport/rd30/>), les travaux de requalification de la RD30 ont débuté, pour le secteur du présent projet, en janvier 2015 (avec la réalisation notamment du giratoire des Gâtines) et se sont achevés au printemps 2019



Illustration 3 : Vue du site d'avant juillet 2018 (Source : Étude d'impact – p.30)

En outre, d'après l'outil cartographique Carmen de la DRIEE Ile-de-France, le site présentait de fortes probabilités de présence de zone humide (classe 3 – présence à vérifier et limites à préciser) et une zone en eau (classe 5). le plan d'eau figure sur la carte IGN.

Dans ces conditions, pour la MRAe, l'étude d'impact doit être complétée, avant sa mise à disposition du public, pour présenter l'occupation du site avant la réalisation de ces travaux, et si ces travaux ont été conduits par le conseil départemental des Yvelines rappeler les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des impacts le cas échéant mises en œuvre dans le cadre de l'aménagement de la RD30. Cette observation concerne notamment l'espace boisé et la zone humide pré-existants au coeur de la zone : l'étude d'impact ne donne aucune indication sur ce boisement et sur cette zone humide, ni s'ils ont fait l'objet d'une autorisation de défrichement et d'une procédure au titre de la loi sur l'eau

Il est en conséquence nécessaire de clarifier l'articulation entre ces projets et la responsabilité des maîtres d'ouvrages correspondants, en le justifiant, au regard notamment des différentes démarches d'évaluation environnementales menées.

La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact l'occupation du site avant la réalisation des travaux de défrichement et nivellement effectués au sein du site à l'occasion des travaux de la RD 30 et à rappeler les éventuelles mesures décidées de compensation de ces impacts de ces travaux

Le projet consiste en la réalisation d'une zone d'activités se développant sur 3,8 hectares en vue d'accueillir :

- Un secteur de « services » (au nord-ouest) sur une superficie d'environ 1.5 ha, qui comprendra un hôtel en R+4 de 75 chambres et deux restaurants (pour environ 4 000 m² de surface de plancher au total), avec les voiries et aires de stationnement attenantes (sur une surface au sol d'environ 6 600 m²). Des espaces verts seront aménagés sur environ 6 665 m².

- Un secteur « logistique et activités artisanales » (au sud et à l'ouest) sur une superficie de 2.3 ha, qui accueillera des activités, bureaux, entrepôts, et des : cellules d'activités. Il est prévu d'aménager 8 cellules pour une surface de plancher totale d'environ 9 300 m², des voiries et parkings (en partie enherbés) sur une surface au sol d'environ 7 900 m² et des espaces verts sur environ 6 500 m².



Illustration 4 : Plan d'aménagement de la zone de services (Source : Étude d'impact – p.8)

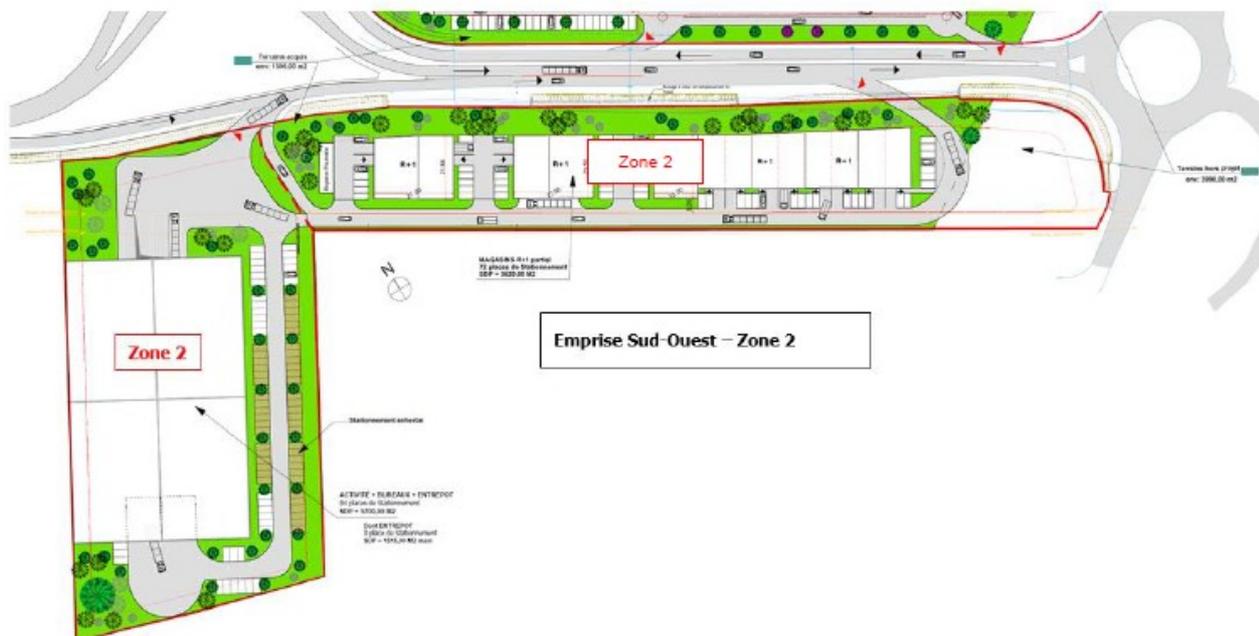


Illustration 5 : Plan d'aménagement de la zone d'activités (Source : Étude d'impact – p.9)

Ce projet fait l'objet de deux permis d'aménager : un par zone.

La MRAe note que, selon l'étude d'impact, seules les orientations principales et le découpage des secteurs sont connus. Seuls quelques visuels des bâtiments projetés et des aménagements extérieurs (voiries, aires de stationnement, plantations, espaces verts) sont intégrés à l'étude d'impact et à son annexe 10 (Notice paysagère).

Le calendrier de réalisation de cette opération n'est pas précisé.

En l'état, les caractéristiques et donc les incidences du projet ne peuvent donc être pleinement appréhendées.

La MRAe recommande de présenter plus précisément dans l'étude d'impact les bâtiments projetés (notamment la composition d'ensemble du projet en trois dimensions) et les aménagements extérieurs (voiries, aires de stationnement, plantations, espaces verts) et de préciser le calendrier de réalisation du projet (constructions comprises).

3 Analyse des enjeux environnementaux et de leur prise en compte par le projet

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- les déplacements ;
- la protection des populations face aux risques industriels et aux pollutions (qualité des sols, bruit, et pollution atmosphérique), compte tenu de l'absence de précision sur les futures activités accueillies ;
- la préservation des milieux ;
- le paysage ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- la gestion des eaux pluviales.

Les observations ci-après portent sur les principaux enjeux du projet⁴.

Comme relevé ci-avant, le site a été en grande partie remanié (avec notamment la suppression d'un boisement et d'une zone humide) et le détail des constructions n'est pas présenté.

La prise en compte des enjeux environnementaux a donc été examinée au regard de l'état initial du site après remaniement des terres et du projet et des informations produites

La MRAe émet des recommandations visant à préciser l'évaluation des incidences et à conforter la démarche d'évaluation environnementale mise en œuvre dans le cadre de ce projet.

Sur la forme, l'étude d'impact est facile à appréhender.

En revanche, sur le fond, la MRAe considère, au vu des observations qui suivent, que nombre de thématiques environnementales sont insuffisamment développées dans l'étude d'impact, et qu'une part importante des mesures proposées consiste à rappeler les obligations réglementaires dont le projet relève). Or, la démarche d'évaluation environnementale ne saurait se limiter à ces rappels et doit présenter l'intégration des enjeux environnementaux dans la conception du projet.

De manière générale, pour la MRAe, il apparaît que l'évaluation environnementale n'a pas été suffisamment utilisée comme un facteur pouvant potentiellement influencer le contenu ou certaines orientations du projet .

Une actualisation de l'étude d'impact devra donc être réalisée dès les prochaines demandes d'autorisation nécessaires pour le projet.

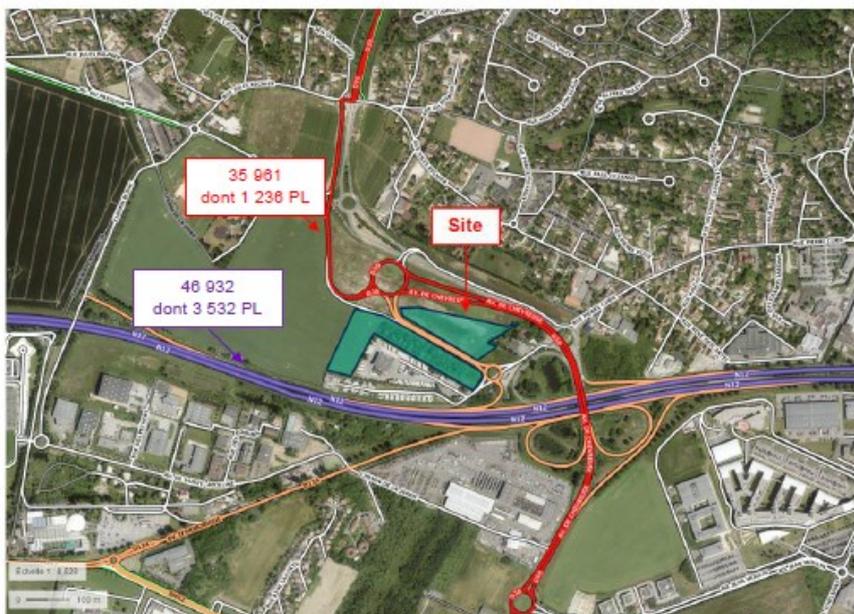
3.1 Les déplacements

En premier lieu, la MRAe note que l'étude d'impact ne comporte pas en propre une étude du trafic généré par le projet. Elle s'appuie essentiellement sur les études effectuées à l'occasion de la réalisation du projet de RD 30.

L'accès principal au site se fait par la route nationale RN12, puis par la route départementale RD30 et enfin par la nouvelle voie de liaison entre giratoires, séparant les zones 1 et 2 du site.

Les moyennes journalières annuelles (MJA) du trafic routier dans les deux sens de circulation cumulés reprises dans l'étude d'impact sont issues des données de la direction des routes d'Île-de-France (données 2015). Les MJA sur la RD 30 et la RN 12 sont les suivantes (Cf. p. 118) :

4 Pour appel, l'autorité environnementale avait identifié dans sa décision d'août 2017 les impacts liés à l'imperméabilisation des sols sur plus de 2 ha sur la biodiversité, sur le paysage, sur l'écoulement des eaux pluviales ...), à la pollution avérée des sols, à la présence de canalisations de transport de gaz, et aux flux routiers générés.



Ces axes supportent donc un trafic très élevé.

La gare la plus proche (gare SNCF de « Plaisir Les Clayes ») est située à 4,2 km à pied du projet et que trois lignes de bus desservent l'arrêt du Rond-Point des Gâtines.

L'étude d'impact présente par ailleurs une estimation des trafics en situation future, en s'appuyant sur les estimations du trafic réalisées pour le dossier de DUP de la RD 30. Selon ces estimations, le nombre total de mouvements quotidiens induits par l'activité serait de 650 rotations/jour pour les véhicules légers (personnel et clients) et de 9 à 10 rotations/jour pour les poids-lourds, soit 1320 mouvements par jour.

L'étude d'impact évalue l'augmentation maximum du trafic journalier liée au projet entre 0,6 % et 3,75 % selon l'axe routier, sans le justifier.

Cette augmentation peut paraître faible mais ne peut être vérifiée, en l'absence d'analyse de trafic plus poussée. La MRAe note en effet que le nombre d'employés et de visiteurs pour le projet n'est pas fourni et que la méthodologie appliquée nécessite d'être justifiée⁵.

Enfin, la question du dimensionnement de l'offre en stationnement n'est pas traitée.

La MRAe recommande de compléter l'étude de circulation et de justifier l'offre en stationnement projetée.

3.2 La protection de la population face aux risques industriels, aux pollutions (qualité des sols, bruit, et pollution atmosphérique)

La pollution des sols

Une étude des sols a été effectuée en 2017 et une campagne d'investigations a été menée sur site le 22 mars 2017 (réalisation de 17 sondages entre 0 et 2 m de profondeur), soit avant les terrassements effectués .

Des dépassements de seuils ont été détectés :

- pour la zone 1 : des concentrations en arsenic, en chrome et en hydrocarbures totaux ;
- pour la zone 2 : des concentrations en arsenic et en chrome.

⁵ L'étude d'impact part du principe que le flux généré par le projet TROISJEAN est distribué de manière continue dans le temps, alors qu'il existe certainement une heure de pointe du matin (HPM) et une heure de pointe du soir (HPS).

Des traces d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) ont également été retrouvées dans les deux zones.

Le bureau d'étude recommandait le recouvrement des terres par des remblais sains en surface ou par des remblais minéralisés.

La MRAe rappelle qu'avant la réalisation des bâtiments, il conviendra de s'assurer de la compatibilité de l'état des milieux avec les usages effectivement accueillis, conformément à la circulaire du 8 février 2007 relative aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués complétée par la note du 19 avril 2017 relative aux sites et sols pollués qui met à jour des outils méthodologiques de gestion des sites et sols pollués de 2007.

La pollution sonore

L'étude d'impact précise que le projet se trouve à proximité de voies classées à l'égard du bruit :

- la route nationale 12, classée en catégorie 1 ;
- la route départementale 30, classée en catégorie 2 ;
- la route départementale 58 (avenue de Chevreuse), classée en catégorie 3 ;
- la route départementale 134, classée en catégorie 3.

L'étude d'impact conclut que l'environnement sonore du projet est principalement marqué par le trafic routier (RD 30 et RN 12) ainsi que par les activités déjà implantées dans le secteur ou à proximité, sans le caractériser.

Elle indique que le site est protégé du bruit de la route départementale 30 par trois écrans absorbants et un merlon acoustique.

Ces mesures ont été mises en place suite à l'étude acoustique menée en 2006 pour le projet d'aménagement et de dédoublement de la route départementale 30.

L'étude d'impact indique qu'en phase d'exploitation, la zone d'activités va impacter le trafic (déplacements de la clientèle de l'hôtel et des restaurants ainsi que les futurs employés) et par conséquent l'environnement sonore.

De manière générale, l'étude d'impact ne permet pas d'appréhender les éventuelles nuisances sonores que les futures activités accueillies [en l'absence de plus amples précisions sur leur nature, notamment au sein du secteur « logistique et activités artisanales »] pourraient générer sur le site et ses riverains (les plus proches habitations, l'école élémentaire Jean Moulin et l'aire d'accueil notamment).

Afin de préserver les futurs usagers du site et ses riverains, il est certes indiqué qu'« *une attention particulière sera donnée aux choix des activités s'implantant sur le site afin de limiter les activités bruyantes* ». Pour la MRAe, cette volonté mérite d'être précisée, au travers par exemple des prescriptions qui pourraient être imposées aux futures activités, d'autant plus que le plan local d'urbanisme y permet, sous conditions, des activités polluantes ou bruyantes⁶. De même, le respect de la réglementation acoustique imposée aux futurs bâtiments, telle que mis en avant ne saurait être une mesure de réduction du bruit, au sens de l'évaluation environnementale.

La MRAe relève qu'à réception des bâtiments, un contrôle in situ est prévu.

Toutefois, pour la MRAe, il est opportun de caractériser par des mesures in situ les niveaux sonores du site et éventuellement prévoir des mesures d'évitement ou de réduction de l'impact la pollution sonore des usages effectivement accueillis.

6 Dans cette zone, sont admises (...), les activités polluantes ou bruyantes à condition :
o que soient mises en œuvre toutes dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants et permettre d'éviter les nuisances et dangers éventuels,
o que les installations nouvelles, par leur volume et leur aspect extérieur, soient compatibles avec le milieu environnant.

La pollution atmosphérique

D'après le schéma régional climat, air, énergie d'Ile-de-France, adopté le 14 décembre 2012, la commune de Plaisir est située en zone sensible pour la qualité de l'air.

Le dossier fait un état des lieux de la qualité de l'air sur la commune d'après les données d'Airparif de 2013 soit des données anciennes.

Ces données montrent des dépassements du seuil réglementaire :

- des particules PM10 sur 35 jours et des particules PM 2,5 (données des stations régionales) ;
- du dioxyde d'azote au bord de la route nationale 13. Le projet se situant à proximité de la route nationale 12, l'hypothèse de dépassements des seuils de dioxyde d'azote est retenue ;
- de l'ozone entre 16 et 22 jours (au niveau du département), l'objectif de qualité a été dépassé chaque année au niveau de la région.

L'étude d'impact rappelle qu'en phase d'exploitation, la zone d'activités engendrera une augmentation du trafic routier, susceptible d'aggraver la pollution atmosphérique, sans caractériser cette augmentation.

L'étude d'impact indique que le projet intègre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère (PPA) et du schéma régional climat air énergie (SRCAE) et présente à ce titre un certain nombre de mesures en faveur de la qualité de l'air, telles que la limitation de vitesse sur le site. -Pour la MRAe, l'étude d'impact nécessite de détailler davantage ces mesures.

La MRAe recommande d'actualiser l'état des lieux de la qualité de l'air sur la base de données Airparif plus récentes, d'une connaissance plus fine des activités qui seront accueillies et d'une étude de trafic consolidée.

Les risques technologiques

La présence de canalisations de transport de gaz (GRTgaz) a bien été prise en compte. Le maître d'ouvrage a pris l'attache du transporteur afin de déterminer les mesures complémentaires à mettre en place : la pose de dalles de protection sur une partie des canalisations a été déterminée par GRTgaz. Conformément au courrier de GRTgaz (Cf. Annexe 2), la compatibilité du projet devra être confirmée dans le cadre des demandes de permis de construire.

La DRIEE a informé la MRAe du fait que le site de la de dépôt de bus (société Hourtoule) , contiguë au site du projet, accueille une station-service de distribution de gas-oil, installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) relevant du régime de la déclaration au titre de l'article R 512-47 du code de l'environnement. L'étude d'impact doit préciser si le rayon de danger de la station service (de 35 mètres) intercepte le projet et quelles conséquences en sont tirées par le porteur du projet .

3.3 La préservation des milieux

Les terres agricoles

La zone d'activités se développe (à l'ouest) sur environ 1 hectare de terres agricoles qui accueillent aujourd'hui, selon l'étude d'impact, une culture de colza.

Ces surfaces représentent près du tiers du foncier artificialisé par la zone d'activités.

Or, l'étude d'impact n'analyse pas les incidences de cette perte d'espace agricole.

Pour la MRAe, l'étude d'impact aurait dû présenter une analyse de la qualité agronomique de ces terres, leurs modalités d'exploitation, et leur inscription dans l'activité agricole du secteur, car la préservation des espaces agricoles est un enjeu régional fort du SDRIF, repris au plan national par l'objectif de « zéro artificialisation nette » inscrit dans le plan biodiversité adopté en comité interministériel le 4 juillet 2018.

La biodiversité

Le site d'implantation du projet n'est pas localisé dans une zone à enjeux et n'est pas concerné par des corridors écologiques ni par des réservoirs de biodiversité.

Un diagnostic naturaliste « Repérage écologique et délimitation des zones humides » a été réalisé sur les parcelles concernées par le projet. Les données sont issues de la bibliographie et des relevés de terrain réalisés entre mai 2018 et juillet 2018.

Parmi les espèces contactées, deux peuvent être considérées comme remarquables :

- le Grillon d'Italie (*Oecanthus pellucens*), espèce protégée, présent en très petite population en dehors du périmètre d'étude rapproché, mais à proximité immédiate (quelques individus),
- une chauve-souris la Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*) : une dizaine de contacts avec l'espèce, dans la partie nord du périmètre d'étude rapproché.

Par ailleurs, l'étude indique tout à la fois (p. 36) que la diversité floristique est assez élevée mais que l'enjeu est faible. Il convient de lever cette contradiction dans l'étude d'impact mise à la disposition du public .

Des aires d'alimentation/transit de substitution, notamment pour l'avifaune, sont également présentes à proximité du périmètre d'étude rapproché. Les travaux pourraient entraîner un risque de dérangement sur les parcelles voisines. L'étude d'impact indique que les travaux seront préférentiellement réalisés hors des périodes de reproduction des espèces présentes et les travaux de terrassement réalisés en dehors de la période de nidification (mars à juillet).

La MRAe rappelle qu'aux dates des inventaires, le site avait déjà été remanié et le boisement supprimé et que la richesse biologique du site n'a pu qu'en souffrir. Or, comme déjà indiqué, l'étude d'impact ne précise pas si le remaniement du site était justifié exclusivement par la réalisation des aménagements routiers et si des mesures pour éviter ou réduire les incidences de ce remaniement ont été mises en œuvre.

La MRAe note que :

- le projet ne semble pas avoir été conçu en intégrant de mesures favorables à la biodiversité dans le plan de masse de l'aménagement qui contribue à imperméabiliser les 2/3 des terres ;
- aucun aménagement favorable à la biodiversité n'est prévue, hormis une gestion « différenciée » des espaces verts.

3.4 La protection du paysage

L'environnement proche est constitué de parcelles agricoles en zone A et de constructions de type entrepôts de garage et de deux logements. Il est marqué par la nouvelle RD 30 et la route nationale RN 112.

La présentation des aménagements et leur insertion paysagère est succincte (y compris à la lecture de l'annexe 10 : Notice paysagère des demandes de permis), alors que le projet qui prévoit notamment un bâtiment en R+4 s'insère dans un espace ouvert à l'entrée de Plaisir visible de la RN 12 et de la RD30 .et en bordure d'une zone qui demeurera agricole

L'étude d'impact mise à la disposition du public doit présenter de manière précise t l'insertion paysagère.des aménagements et des constructions projetés, notamment l'immeuble en R+4 qui constituera une émergence dans le paysage, en présentant des coupes et des photomontages du projet sur de vues rapprochées (ronds points et voie de desserte) et lointaines (notamment à partir de la RN 12 et du RD30) du site.

La MRAe recommande de préciser l'insertion du projet dans le paysage à l'entée de la ville de Plaisir.

3.5 L'adaptation au changement climatique

La MRAe note qu'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone n'a pas été conduite, aux motifs que, conformément au décret n°2019-474 du 21 mai 2019, la réalisation d'une telle étude n'est requise que pour les projets dont la première demande d'autorisation a été déposée après le 1er octobre 2019.

Or, ce décret impose seulement d'intégrer dans l'étude d'impact les conclusions de cette étude et, d'autre part, que les dispositions de l'article Article L300-1 du code de l'urbanisme restant en vigueur (« *Toute action ou opération d'aménagement faisant l'objet d'une évaluation environnementale doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone* »).

C'est d'autant plus préjudiciable que :

- le projet concourt à imperméabiliser les 2/3 des terrains ;
- la problématique des îlots de chaleur n'est pas traitée ;
- le projet fonctionne au tout électrique, conduisant, d'après l'étude d'impact (p. 148), à des émissions de gaz à effet de serre qui représenteront 13,8 tonnes équivalent carbone par an.

Pour la MRAe, le respect des réglementations thermiques en vigueur, tel que mis en avant dans l'étude d'impact, ne saurait être une mesure de réduction d'impact aus ens de l'évaluation environnementale.

La MRAe recommande de conduire une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables et d'intégrer des objectifs de réduction de consommation énergétique et de développement des énergies renouvelables dans un cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales.

3.6 La gestion des eaux pluviales

Les conclusions de l'étude réalisée dans le cadre de la déclaration « Loi sur l'Eau » ⁷ confirment une incidence non négligeable du rejet des eaux pluviales de l'opération sur le milieu naturel au regard de l'imperméabilisation des surfaces (sur 2,5 ha environ).

Des mesures « compensatoires » (au sens de la loi sur l'eau) sont donc nécessaires pour ne pas engendrer d'impact hydraulique quantitatif du projet sur le milieu récepteur

⁷ joint en annexe 13 de l'étude d'impact

Étant donné l'augmentation de débit induite par l'imperméabilisation des sols, l'étude d'impact indique qu'il est nécessaire de mettre en place une rétention sur le site et qu'au regard des caractéristiques du terrain naturel, l'infiltration n'est pas possible (d'après les données cartographiques du BRGM, la parcelle se situe en zone d'aléa moyen et faible pour le retrait-gonflement des argiles).

L'étude d'impact rappelle que les prescriptions du PLU imposent une rétention à la parcelle avec débit limité avant rejet dans l'exutoire final.

La gestion des eaux pluviales est ainsi basée sur une limitation du débit de fuite (à 1l/s/ha pour une pluie de 70 mm en 12 heures), avec bassins à ciel ouvert de rétention / infiltration.

Selon l'étude d'impact, sur les deux emprises (voir détail ci-après), les bassins à ciel ouvert, enherbés, ont été dimensionnés pour absorber la pluie centennale, sans autre précision.

L'étude d'impact renvoie, pour le dimensionnement des ouvrages (607 m³ pour la zone 1 et 1 144 m³ pour la zone 2), au dossier « Loi sur l'Eau » joint en annexe de l'étude d'impact : ce renvoi ne saurait être suffisant pour la MRAe.

La MRAe recommande d'intégrer au corps de l'étude d'impact les éléments centraux du dossier « loi sur l'eau » en vue de mieux appréhender les mesures de gestion prévues et leur justification, au regard de l'imperméabilisation des surfaces engendrée par l'opération.

4 Justification du projet retenu

L'article R.122-5 du code de l'environnement demande , « *une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage (...), et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine.* »

Cette question n'est traitée dans l'étude d'impact (p.151) que sous l'angle de la localisation de l'implantation du projet.

L'étude d'impact indique que la recherche de localisation de substitution à ce site ne s'est pas avérée nécessaire, aux motifs notamment que :

- l'implantation de l'installation est conforme au règlement d'urbanisme : selon l'étude d'impact, le site est classé au plan local d'urbanisme de la commune de Plaisir, en zone AUt zone à urbaniser réservée principalement aux activités tertiaires (les hôtels et restaurants sont admis) et l'urbanisation n'y est admise que sous forme d'opération d'ensemble supérieure à 2 ha ;
- la zone d'implantation ne présente pas de sensibilité particulière au regard des périmètres de protection ou d'inventaire relatifs aux milieux naturels, au paysage et au patrimoine (Natura 2000, ZNIEFF, ZICO, sites inscrit et classé ...) ;
- d'après l'étude naturaliste réalisée au droit du site, les enjeux faunistiques et floristiques du site apparaissent comme faibles ;
- les voiries d'accès sont existantes (la MRAe rappelle que la voie d'accès du projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RD30) ;
- le site se trouve dans la zone d'aménagement concerté de Sainte-Apolline 2).

Par ailleurs, l'étude d'impact doit, pour la MRAe, justifier les choix programmatiques au regard des besoins du territoire. En effet, il pourrait être pertinent d'interroger, dans le secteur d'étude, les potentialités de réhabilitation des zones déjà équipées mais inoccupées.

5 Information, consultation et participation du public

Le présent avis devra être joint au dossier mis à la disposition du public.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 . Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
son président délégué,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. P. Le Divenah', is written over a faint, illegible stamp or background.

Jean-Paul Le Divenah