Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale d'Île-de-France sur la mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme (PLU) des Mureaux (78) pour permettre la requalification et l'extension du site « Colas Rail»

n°MRAe 2017-92

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 11 décembre 2017 dans les locaux de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE). L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU des Mureaux pour permettre la requalification et l'extension du site « Colas Rail ».

Étaient présents et ont délibéré : Paul Arnould, Christian Barthod, Nicole Gontier Jean-Jacques Lafitte.
Etaient également présents : Judith Raoul-Duval (suppléante, sans voix délibérative) et Jean-Paul Le Divenah (suppléant, sans voix délibérative).

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, chacun des membres délibérants cités 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.

* *

La MRAe a été saisie pour avis par la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise, le dossier ayant été reçu le 14 septembre 2017.
Cette saisine étant conforme à l'article R.104-21 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, il en a été accusé réception par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE). Conformément à l'article R.104-25 du même code, l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois à compter du 14 septembre 2017.
Conformément aux dispositions de l'article R.104-24 du code de l'urbanisme, 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 6 octobre 2017, et a pris en compte sa réponse en date du 25 octobre 2017.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une «autorité environnementale» désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne publique responsable de la procédure, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, la personne publique responsable de la procédure peut prendre en compte l'avis de l'autorité environnementale pour modifier le plan, schéma, programme ou document avant de l'adopter.

Avis de la MRAe d'Ile-de-France

En application de l'article R.104-8 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU des Mureaux pour permettre la requalification et l'extension du site « Colas Rail » a fait l'objet d'un examen au cas par cas ayant conclu à la nécessité de réaliser une évaluation environnementale par décision n°78-030-2017 du 11 août 2017. Cette décision était notamment motivée par la possibilité d'impacts :

- sur les espaces naturels et agricoles de la plaine de la Haye, périmètre régional d'intervention foncière (PRIF) créé en 2007, en cohérence avec le SDRIF, maillon important de la ceinture verte de l'agglomération parisienne entre les urbanisations des Mureaux et de Flins,
- sur la nappe phréatique, exploitée pour l'alimentation en eau potable.

Compte-tenu des différentes dispositions envisagées dans le cadre de cette mise en compatibilité du PLU, la MRAe a souhaité émettre un avis portant sur les principaux enjeux identifiés par la MRAe à savoir :

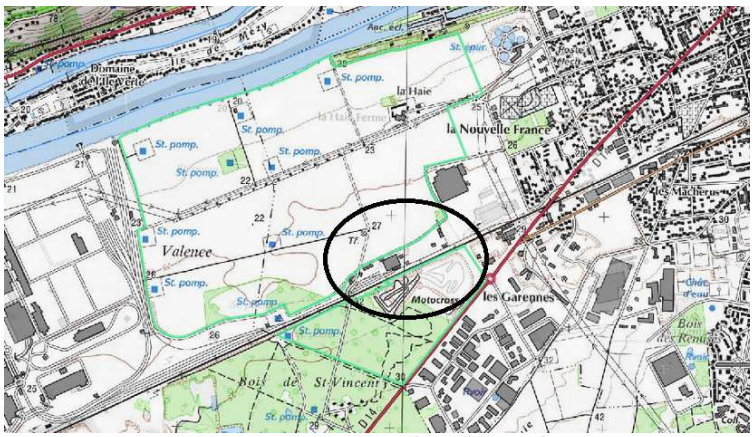
- la limitation de la consommation d'espaces agricoles et des milieux naturels associés,
- la préservation de la biodiversité,
- la prise en compte du risque de pollution des sols et la préservation de la ressource en eau,
- la gestion des eaux pluviales et du risque inondation par remontée de nappe,
- la qualité de l'air et les déplacements.

1 Contexte, objectifs du projet de mise en compatibilité du PLU, principaux enjeux environnementaux

1.1 Contexte local

Le site du projet de la société Colas Rail qui motive une adaptation du PLU des Mureaux est localisé à l'ouest de la ville, au nord des voies ferrées Paris-Le Havre et du bois de Saint-Vincent, pour partie dans un secteur d'activités industrielles, pour partie dans des espaces agricoles de la Plaine de la Haye, au sud-est de celle-ci .

Cette plaine agricole a été classée en 2007 périmètre régional d'intervention foncière (PRIF) par la région Ile-de-France, « *dans l'intérêt de préserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles de la plaine alluviale et de renforcer la continuité des espaces ouverts de ce secteur de la Seine Aval* ». A la frange de la couronne rurale d'Île-de-France, cette plaine constitue un maillon important de la ceinture verte de l'agglomération parisienne en bordure de Seine, entre les urbanisations des Mureaux et de Flins. Un bail rural d'une durée de 24 ans consenti par la région Île-de-France permet l'exploitation de 113 hectares, en agriculture biologique, par un seul agriculteur.



Plan de situation – secteur du projet (en noir) et périmètre régional d'intervention foncière de la Plaine de la Haye (en vert) – Source : DRIEE

Vue aérienne du site « Colas Rail » - Source Geoportail

1.2 Contenu et objectifs de la procédure de mise en compatibilité du PLU des Mureaux par déclaration de projet

1.2.1 Contenu

La présente procédure de mise en compatibilité du PLU des Mureaux par déclaration de projet vise à permettre la requalification du site Colas Rail, situé au lieu-dit « chemin de la ferme de la Haye, » et son extension sur des terres agricoles,

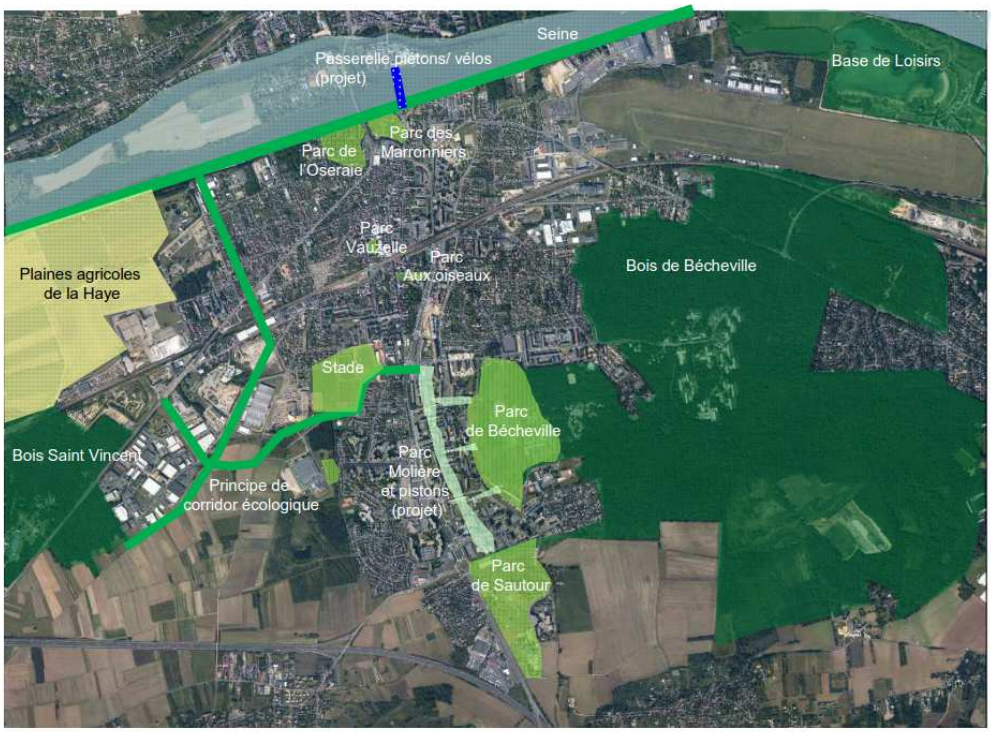
La mise en compatibilité[1] modifie plusieurs pièces du PLU des Mureaux :

1 La notice explicative (août 2016) communiquée à la MRAe comprend 2 parties :
- une partie I, également nommée « notice explicative, » et composée de 6 chapitres : 1) le projet ; 2) l'intérêt général du projet ; 3) la compatibilité du projet avec le SDRIF en termes de consommation d'espace ; 4) les pièces modifiées du PLU ; 5) la procédure de déclaration de projet et mise en compatibilité ; 6) les documents annexés (extraits des documents modifiés : 2 - PADD, 3- OAP, 4 – règlement, 5- zonage)
- une partie II : « Evaluation environnementale »

- elle adjoint au rapport de présentation du PLU la notice explicative de la mise en compatibilité, y compris sa partie II « évaluation environnementale, »

- elle modifie la carte du Programme d'aménagement et de développement durable (PADD) pour réduire la superficie représentée des « plaines agricoles des Hayes » (avec l'exclusion de l'emprise de l'extension du site d'activités). Cette carte illustre la partie VI du PADD « La ville nature » qui se décline notamment en :

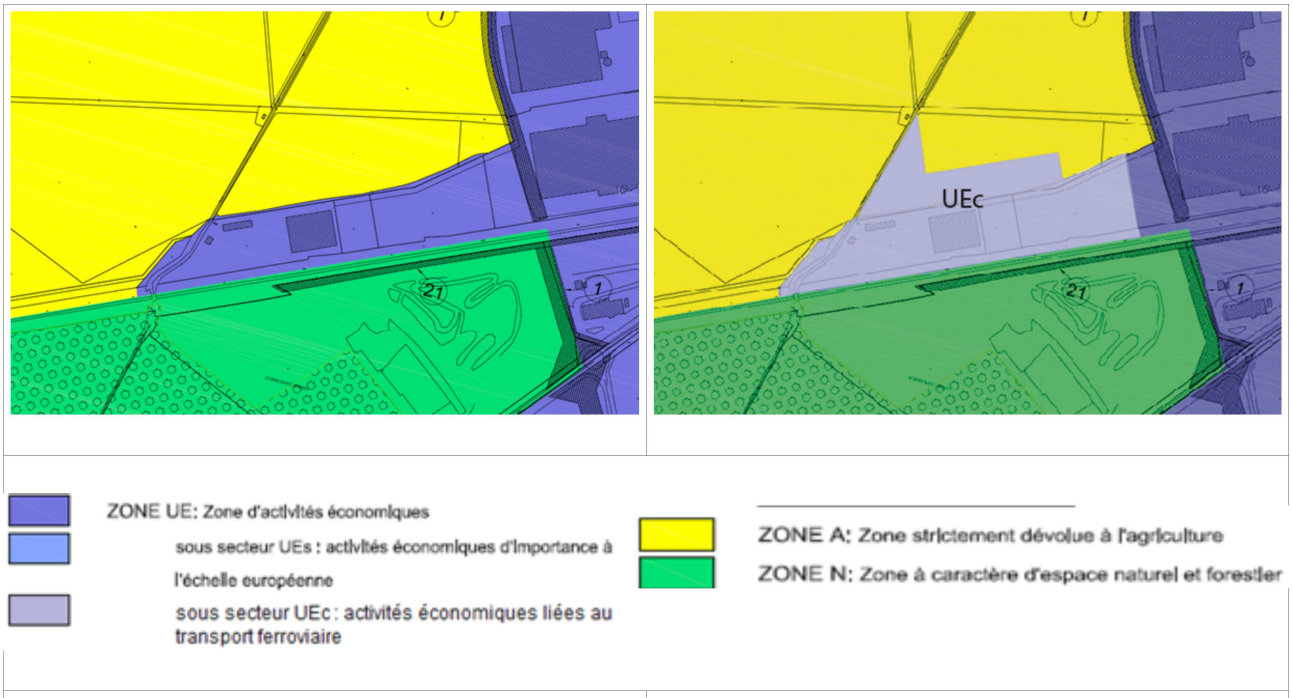
1. Valoriser les grands espaces naturels et agricoles périphériques.
2. Mettre en réseaux ces espaces naturels et agricoles grâce à la trame verte et bleue, support de déplacements doux et de continuités écologiques.
5. Mettre en œuvre une démarche agricole respectueuse des ressources naturelles.



PADD avant mise en compatibilité

- elle modifie l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Entrée Sud-Ouest » avec une modification de la carte de l'OAP (extension de la zone d'activités économiques qui y est représentée), et l'inclusion d'un nouveau paragraphe intitulé « C*oncernant le secteur à vocation d'activités économiques liées au transport ferroviaire* » définissant les principes d'aménagement de ce secteur portant sur la conception urbaine, le paysage, l'accessibilité, le stationnement, les espaces végétalisés et la gestion de l'eau.

- elle crée, au sein de la zone UE du PLU des Mureaux dédiée aux activités tertiaires et industrielles, un secteur UEc destiné aux activités économiques liées au transport ferroviaire, sur une emprise comprenant :
    - le site existant de Colas Rail (3,82 hectares classés actuellement en zone UE) ;
    - pour permettre l'extension de ce site, 1,81 hectare de terrains agricoles, situé dans la plaine de la Haye, classé en zone A par le PLU en vigueur ;



PLU en vigueur	PLU après mise en compatibilité

En secteur UEc[2],

- la règle portant sur la création de stationnement pour les cycles est assouplie[3] ;
- le règlement de la zone UEc impose un coefficient de pleine terre végétalisée de 11 % de l'emprise foncière, alors que cette proportion est de 20 % dans le reste de la zone UE (article 13) ;
- l'article 13 de la zone UEc fixe une obligation de planter 1 arbre pour 10 places de parking contre 1 arbre pour 4 places en zone UE ;
- l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques est imposée (article 15).

1.2.2 Objectif : le projet

Le projet de requalification et d'extension est justifié dans l'évaluation environnementale, p 32, de la manière suivante : « *Les capacités du site Colas Rail aux Mureaux, totalement saturées en termes d'emprise au sol et de capacité d'accueil de poste de travail, ne permettent pas de porter l'ambition de développement du groupe.*

Le site de maintenance ferroviaire Colas Rail est pensé dans sa globalité afin de répondre à des

2 Les points sur lesquels le règlement du secteur UEc diffère de celui du reste de la zone UE apparaissent sur la pièce 4 du dossier de mise en compatibilité : « extrait du règlement modifié »

3 Les dispositions de la zone UE ne s'appliquent pas : « le nombre de places à réaliser et leur localisation sera fonction des besoins engendrés par la nature de la construction, de son mode de fonctionnement. »

besoins précis :

- *Faire perdurer l'activité et renforcer le pôle des Mureaux, position géographique stratégique à l'échelon national (…) mais également à l'échelle du site à proximité des deux embranchés ferroviaires sur le réseau SNCF, premier client de l'entreprise ;*
- *Renforcer et réorganiser le pôle multi-métiers aux Mureaux par le regroupement des autres agences et l'ensemble des métiers sur le même site, soit environ 100 collaborateurs regroupés sur le site des Mureaux pour répondre au mieux aux besoins du principal client, la SNCF.* »

Les choix retenus en matière d'aménagement et de délimitation des surfaces d'extension y sont ainsi justifiés, p 46, dans le paragraphe 2.3 « Agriculture et consommation d'espace de l'état initial » : « *L'extension du site industriel sur les parcelles agricoles voisines a été pensée en concertation avec l'agriculteur. La surface définie prend en compte la biodiversité présente (zone d'évitement du grillon d'Italie) (...) et les enjeux agricoles. La majorité de l'espace consommé est toujours à l'état de jachère, dans la mesure où les équipements d'irrigation de l'agriculteur ne permettent pas d'arroser cet espace, et que la partie « en triangle » à l'est, bordée par un chemin rural formant un angle de 45° avec la parcelle agricole et une présentant faible profondeur, n'est pas favorable à la mise en culture. Le projet n'engendra donc que peu d'impact pour l'activité agricole*. »

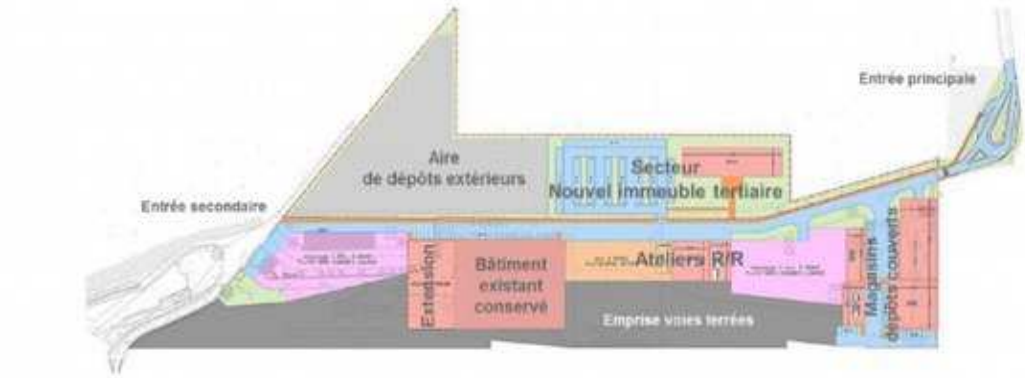
La réduction de l'impact sur l'activité agricole, conduite en concertation avec l'exploitant, paraît avoir été l'élément déterminant de la délimitation retenue, notamment pour inclure le triangle ouest, la biodiversité étant également partiellement prise en compte (voir § 3.3 ci après).

Le dossier décrit aux pages 31 et 32 de la notice explicative (partie II : « évaluation environnementale ») les aménagements envisagés :

- la destruction du bâtiment tertiaire principal (est) et de la loge du gardien à l'entrée secondaire (ouest) ;
- la modification des surfaces actuellement occupées par les activités industrielles (extension de l'atelier de maintenance, création de plateformes de stockage, d'une station de lavage, reconfiguration du site à l'ouest pour le stockage et les magasins, réaménagement de la voirie interne et constitution de nouveaux espaces verts) ;
- l'extension du site sur les terrains agricoles au nord du site (aménagement d'une plateforme de stockage, construction d'un bâtiment tertiaire (bureaux), parking, voirie interne et espaces verts) ;
- l'aménagement à l'entrée est du site, d'une voirie de retournement pour les poids-lourds et à moyen terme d'un arrêt de bus pour la desserte du site par les transports en commun nécessitant le défrichement de la moitié est d'un bosquet.[4]

4 Ces aménagements portent sur un terrain qui demeure classé en zone A lors de la présente mise en compatibilité du PLU (entrée principale sur le plan d'aménagement reproduit p 8 du présent avis)

Vue aérienne du site - Source : Colas Rail



Plan d'aménagement directeur au sol du projet de requalification et d'extension du site Colas-Rail-Source colas Rail.

Source : notice de présentation, pages 31, 103 et 36

1.3 Principaux enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte dans le projet de mise en compatibilité du PLU des Mureaux par déclaration de projet pour la requalification et l'extension du site Colas Rail et dans son évaluation environnementale sont :

- la limitation de la consommation d'espaces agricoles ;
- la préservation de la biodiversité ;
- la prise en compte du risque de pollution des sols et la préservation de la ressource en eau ;
- la gestion des eaux pluviales et du risque inondation par remontée de nappe ;
- la qualité de l'air et les déplacements.

2 Qualité de l'évaluation environnementale

L'état initial de l'environnement (chapitre 2 de l'évaluation environnementale) propose, par thématique environnementale, une présentation des atouts, faiblesses, opportunités et menaces, permettant de dégager les enjeux de la mise en compatibilité du PLU des Mureaux par déclaration de projet pour la requalification et l'extension du site Colas-Rail. Les perspectives d'évolution « au fil de l'eau » en l'absence de mise en œuvre de la présente procédure sont décrites pour chaque thématique environnementale. Un tableau permet de synthétiser de manière claire l'ensemble des atouts, faiblesses et enjeux pour chaque thématique environnementale.

L'analyse des incidences (chapitre 3 de l'évaluation environnementale) présente clairement les incidences positives, neutres, négatives, directes, indirectes, temporaires et permanentes de la mise en compatibilité par déclaration de projet.

Cependant, l'analyse des incidences se limite dans certains cas aux effets du seul projet actuellement envisagé et non aux effets des modifications des dispositions du PLU sur l'environnement qui permettent la réalisation d'un projet modifié voire d'un autre projet d'activité sur le nouveau secteur UEc (cf. ci après§ 3.3 imperméabilisation des sols).

Des mesures d'évitement et de réduction ont été proposées, afin de limiter les incidences sur les consommations d'espaces agricoles, sur la biodiversité, sur le paysage et la qualité de l'air. A titre d'exemple, l'extension souhaitée initialement était, selon le dossier, de 3,07 ha et a été réduite à 1,82 ha.

Pour la MRAe, certaines mesures d'évitement ou de réduction mériteraient d'être traduites dans les dispositions réglementaires du PLU pour garantir leur effectivité (cf. ci après § 3.2 biodiversité et 3.3 imperméabilisation des sols).

La présentation de l'évaluation environnementale est de qualité, notamment pour les illustrations.

Plusieurs études[5] ont été réalisés qui sont exploitées pour l'évaluation. Leurs contenus y sont présentés avec plus ou moins de détail.

Pour la bonne information du public, la MRAe recommande que ces études soient annexées à l'évaluation environnementale, ou a minima rendues aisément accessibles au public, notamment lors de l'enquête publique sur la mise en compatibilité du PLU.

5 (p 155) En termes d'études techniques particulières, l'état initial de l'environnement a été alimenté par :
- Des rapports agricoles réalisés en novembre 2016,
- Un diagnostic écologique intégrant un inventaire faune-flore réalisé par l'Atelier des Territoires en 2016 Rapport de mars 2017,
- Une étude historique et documentaire et diagnostic environnemental du milieu souterrain, réalisée par BURGEAP en juin 2016,
- Une étude des trafics routiers actuels et projetés réalisée par Technologies Nouvelles en mars 2017.

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet arrêté de PLU

3.1 Consommation d'espaces agricoles - atteinte au PRIF

La « compatibilité du projet avec le SDRIF en termes de consommation d'espace » est présentée page 21 de la notice explicative. Il y est indiqué que la consommation d'espace maximale autorisée à l'horizon 2030 par le SDRIF sur le territoire communal est de 28,7 ha. Le PLU avant mise en compatibilité permet une consommation d'espaces de 8,9 ha. Après mise en compatibilité il autorisera 10,6 ha, soit une superficie inférieure au maximum autorisé par le SDRIF.

Le rapport environnemental affirme par ailleurs, pour justifier la compatibilité du projet avec le SDRIF, p 110 : « La carte de destination générale des sols [du SDRIF] inscrit le périmètre du projet dans les secteurs suivants :
– Espaces urbanisés à optimiser »

Cette affirmation mériterait d'être vérifiée. A l'échelle de lecture de cette carte, il est en effet difficile pour la MRAe de conclure avec certitude que l'extension projetée de la zone d'activités appartient bien aux « espaces urbanisés à optimiser » et non aux « espaces agricoles ». Elle observe que « les espaces urbanisés » tels que définis dans les « Orientations réglementaires » du SDRIF excluent les terres agricoles[6].

Bien que compatible avec le SDRIF, le projet consomme 1,82 ha de terres agricoles qui font partie d'un ensemble cohérent, estimé stratégique lors de l'institution du périmètre régional d'intervention foncière (PRIF) de la Plaine de la Haye créé en 2007, en cohérence avec le SDRIF, « d*ans l'intérêt de préserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles de la plaine alluviale et de renforcer la continuité des espaces ouverts de ce secteur de la Seine Aval* [7]», et plus particulièrement sur des terres agricoles acquises en 2010 par l'Agence des espaces verts de la Région Île-de-France (AEV) dans le cadre du PRIF et dévolues depuis à l'agriculture biologique.

La finalité de cette intervention publique ne saurait se réduire à l'optimisation de l'exploitation agricole installée sur le site. Or c'est bien celle-ci qui paraît avoir été déterminante dans la délimitation des emprises et le choix des mesures de compensations qui visent l'exploitation et non le PRIF lui-même. La MRAe note par ailleurs que des acquisitions foncières pour conforter le PRIF ne semblent pas avoir été envisagées.

L'extension envisagée dans le cadre de la présente procédure consomme 1,82 ha de terrains agricoles appartenant au PRIF (ce qui représente un peu moins d'1% du PRIF) et nécessite l'accord de l'AEV.

La MRAe note que le dossier ne rappelle que succinctement la justification du PRIF[8] (qui va au-

6 Les espaces urbanisés, à la date d'approbation du SDRIF, sont constitués :
• des espaces accueillant de l'habitat, de l'activité économique et des équipements ;
• des espaces ouverts urbains, tels que les espaces verts publics, les jardins privés, les jardins familiaux, les friches urbaines, etc (p 27).

7 P 45 (évaluation environnementale) : - 2.3.2 Des espaces agricoles à proximité convoités

8 Sur le site de l'Agence des espaces vert d'Île-de-France, à propos des PRIF, il est écrit : « *L'AEV y acquiert des espaces naturels pour le compte de la Région dans le but de les préserver*. »… « *Outil d'intérêt majeur, le PRIF est un engagement partenarial explicite entre une commune, l'AEV et le Conseil régional afin de pérenniser la vocation forestière, naturelle ou agricole d'un site délimité. C'est donc l'expression d'une décision politique concertée, permettant à la Région Île-de-France de mettre en œuvre une démarche et des actions de préservation et d mise en valeur des espaces ouverts et des paysages.*
• *La commune s'attache à faire évoluer son Plan local d'urbanisme en cohérence avec la destination*

delà des intérêts de l'exploitant agricole du site avec lequel la délimitation de l'emprise du projet a été négociée).

La MRAe recommande de compléter la notice explicative et son rapport d'évaluation environnementale par :

- ***un rappel de la politique des PRIF et de sa mise en œuvre sur la plaine de Haye ;***
- ***un exposé des raisons notamment environnementales pour lesquelles l'enjeu de la préservation du présent PRIF dans son intégralité ne se pose plus dans les mêmes termes qu'en 2007, notamment au regard des différentes considérations qui ont justifié la création du PRIF ;***
- ***les mesures retenues pour compenser l'atteinte portée à ce PRIF.***

3.2 Biodiversité

La ZNIEFF de type I « Carrières de Flins », qui s'étend sur le bois Saint-Vincent est séparée de l'emprise du futur secteur UEc par les voies ferrées de la ligne SNCF Paris-Le Havre.
L'état des lieux indique page 57 que la frange nord du site, en jachère, peut éventuellement être fréquentée par des espèces identifiée dans la ZNIEFF.

Une étude faune flore[9], menée en 2016, a nourri l'évaluation environnementale qui conclut ainsi le paragraphe de l'état des lieux consacré à la biodiversité :
« *Les espaces en friche au nord du site présentent des enjeux plus importants* [que ceux du site actuel] *quoique modérés – essentiellement au nord-est-, avec des milieux et habitats variés et d'intérêt patrimonial ou abritant une flore patrimoniale, dont 2 espèces menacées ou quasi-menacées (le Trèfle strié et le Cynoglosse officinale), et 3 espèces rares des pelouses et prairies sablo-calcaires (l'Arménie des sables, le Saxifrage à bulbilles et le Koélérie grèle). Ils abritent notamment de nombreuses espèces d'insectes et d'oiseaux associées à ces milieux, dont plusieurs espèces protégées : la linotte mélodieuse, le grillon d'Italie et l'Oedipose turquoise. »*
« Ces enjeux écologiques ne sont pas incompatibles avec la réalisation d'un projet d'extension dans le secteur nord de l'actuel propriété foncière, même si des mesures adaptées d'évitement et de réduction doivent être mises en place, et notamment l'adaptation du périmètre de projet pour éviter le secteur d'habitat du grillon d'Italie. » (p 61)

Ces éléments justifient la recommandation précédente de la MRAe d'annexer l'étude faune-flore de 2016 au rapport environnemental pour une meilleure information du public.

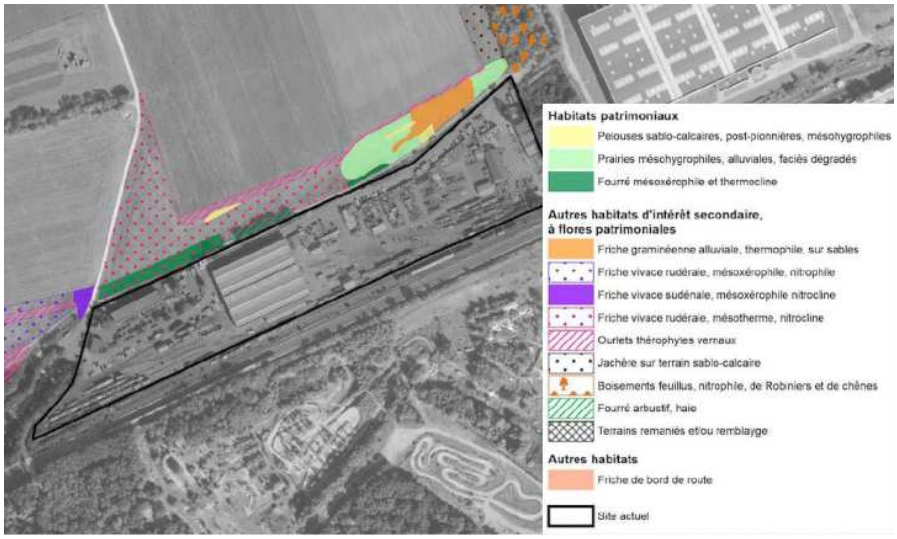
L'évaluation environnementale conclut à « *des enjeux modérés essentiellement au nord-est* ». Elle ne rappelle pas que les 3 habitats patrimoniaux identifiés dans la partie nord-est de l'extension du site (plan ci après) sont des habitats naturels d'intérêt communautaire[10] listés dans l'annexe I de la

forestière, naturelle ou agricole du PRIF. De plus, elle veille à faire appliquer son document d'urbanisme de façon à éviter le mitage et les usages contraires aux objectifs de protection et de mise en valeur durable.
- *L'AEV s'engage à préserver la biodiversité, les qualités écologiques, environnementales et paysagères du PRIF, à aménager et ouvrir ou public les espaces qui s'y prêtent et à maintenir les terres agricoles en culture.*
- *Le Conseil régional, quant à lui, veille à intégrer les PRIF dans le cadre du système régional des espaces ouverts corrélés à la ville dense, fidèle à ses orientations en faveur de l'agriculture périurbaine et sa politique de maintien de la biodiversité*. »

9 Cette étude (« Diagnostic écologique-Inventaire faune-flore en 2016 » réalisé par l'Atelier des Territoires) à été communiquée à la MRAe dans le dossier de demande d'examen au cas par cas de la mise en compatibilité du PLU.

10 Les habitats naturels d'intérêt communautaire, mentionnés à l'annexe I de la directive « Habitats, Faune, Flore » de 1992, ont été sélectionnés selon les critères suivants : a) en danger de disparition dans leurs

directive « Habitats », information qui figure dans l'étude précitée.



La mise en compatibilité du PLU permet la destruction d'une partie significative de ces habitats.

Par ailleurs, l'extension du site détruit ou altère une partie des friches thermophiles qui constituent l'habitat de plusieurs espèces protégées (Lézard des souches, Grillon d'Italie et Oedipode turquoise[11], ainsi que plusieurs espèces d'oiseaux), notamment l'habitat, mis en évidence dans l'évaluation environnementale, du grillon d'Italie[12].

L'évaluation environnementale propose des mesures d'évitement des effets sur la biodiversité, telle que la conservation d'une partie de l'habitat du grillon d'Italie. Pour la MRAe, cette conservation partielle est une mesure de réduction, et non d'évitement, des incidences de la mise en compatibilité.

La MRAe recommande d'établir que la surface conservée au nord-est du site est suffisante pour :

- ***réduire significativement les incidences de la mise en compatibilité du PLU sur les habitats naturels identifiés***
- ***assurer le maintien des espèces protégées présentes sur ce site.***

A défaut, la MRAe suggérerait d'étudier en accord avec l'Agence des espaces verts des mesures compensatoires de rétablissement de ces habitats en lisière de la plaine agricole.

Une demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées et à certains de leurs habitats prévue à l'article L.411-2 du code de l'environnement devra éventuellement être présentée par le porteur de projet.

De plus, ce secteur, qui est maintenu en zone A, ne bénéficie d'aucune disposition particulière de protection dans le règlement du PLU mis en compatibilité : en effet , si l'OAP « Entrée Sud-Ouest » modifiée comprend bien le principe de « *protéger l'espace de friche herbacée et arbustive présentant un intérêt écologique, en transition entre l'extension du site d'activités et le boisement à l'est* », en l'absence de carte, cet espace n'est pas localisé dans l'OAP, et il n'est ni délimité sur

aires de répartition naturelle ; b) ayant une aire de répartition réduite par suite de leur régression ou en raison de leur aire intrinsèquement restreinte ; c) constituant des exemples remarquables, propres à une région biogéographique européenne, et représentatifs de la diversité écologique de l'Union Européenne.

11 Criquet à ailes bleues

12 Espèce protégée au niveau régional.

le plan de zonage, ni protégé par le règlement.

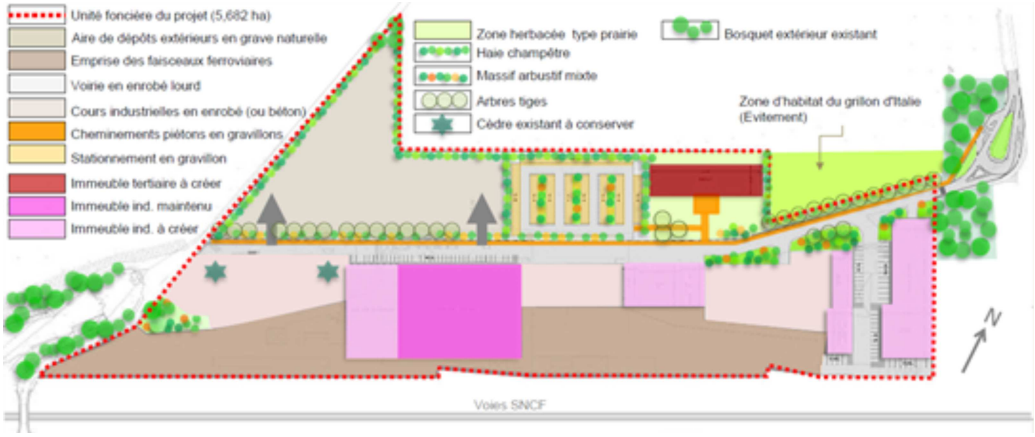
La MRAe recommande de traduire le principe, inscrit dans l'OAP, de protection de l'espace de friche herbacée et arbustive par des dispositions réglementaires du PLU, permettant de garantir la conservation de la partie conservée de cet espace .

L'extension est du site sur le bosquet, qui demeure paradoxalement intégralement classé en zone A induira le défrichement de la moitié est du bosquet (environ 0,12 ha), afin d'aménager une voirie qui permettra, d'une part, aux véhicules (voitures, poids-lourds) de faire demi-tour avant l'accès au site, et d'autre part, la création à moyen terme d'un arrêt de bus pour la desserte du site par les transports en commun. Ce bosquet est essentiellement composé d'espèces jugées comme « peu qualitatives » et le dossier mentionne une mesure de compensation qui consistant dans la restauration des boisements sur la seconde moitié du bosquet, sous réserve de l'acceptation par le propriétaire foncier et de l'absence d'autres demandes de compensation permanentes.

La MRAe recommande :

- ***d'inscrire dans le zonage et le règlement écrit du PLU mis en compatibilité, la restauration de la partie conservée du boisement situé à l'entrée du site , afin de garantir sa préservation ,***
- ***de justifier le maintien du classement en zone A, et non en secteur UEc, de la partie du boisement qui sera défrichée pour aménager l'accès au site.***

Le secteur de l'extension est identifié dans l'atlas des paysages des Yvelines comme en continuité avec « un paysage agricole de grandes cultures à valoriser, inscrivant le site dans un espace pouvant être qualifié de « plage » de la vallée de la Seine.» (p 49) . L'état initial met en avant un enjeu de requalification de la lisière entre l'espace agricole et urbain et de renforcement de la trame végétale (p 54) .
L'évaluation environnementale mentionne, dans les mesures de réduction de l'impact paysager, la plantation d'une haie végétale tout autour du site, mais cette haie s'interrompt au nord du bâtiment tertiaire à construire, d'après le plan masse du projet page 107 (cf. ci-dessous), sans que cela ne soit justifié.



Le principe d'un aménagement d'une frange paysagère de qualité, particulièrement soignée en transition avec la plaine de la Haye est inscrit dans l'OAP « Entrée Sud-Ouest », mais ici encore, la plantation d'une haie végétale tout autour du site n'est pas reprise dans les dispositions réglementaires du PLU, contrairement à ce qui est annoncé dans l'évaluation environnementale.

La MRAe recommande d'inscrire dans le zonage et le règlement écrit du PLU mis en compatibilité l'aménagement au droit du site de la frange paysagère de la plaine de Haye

3.3 Remontée de nappes ; Imperméabilisation des sols

Le secteur du projet Colas Rail est concerné par une sensibilité très forte au risque de remontée de nappe, avec une nappe sub-affleurante par endroits. En effet, page 116 (Incidences – risques naturels), l'évaluation environnementale indique que l'aléa de remontée de nappe est très fort sur le secteur mais que le projet aura pour effet de n'imperméabiliser qu'une surface de 4 452 m², soit une faible emprise au sol correspondant à 20 % du secteur.

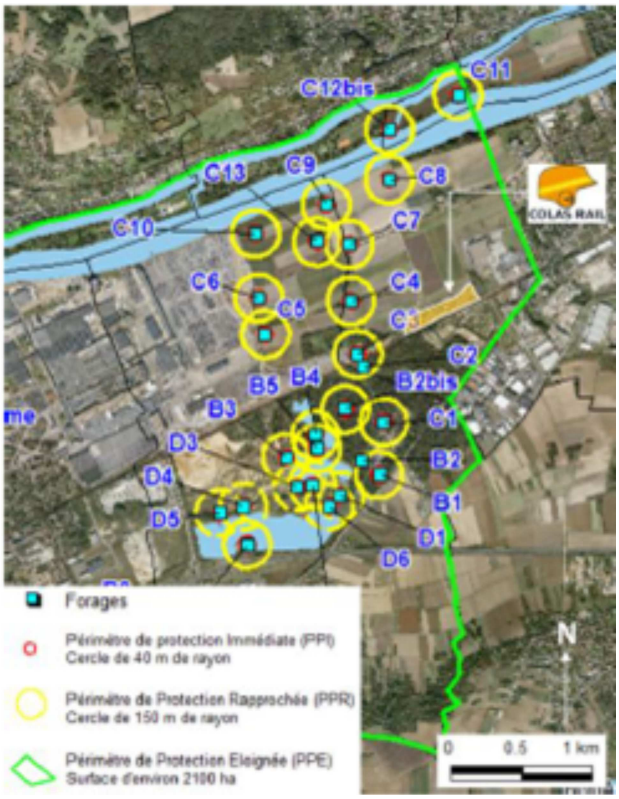
L'évaluation environnementale indique page 105 (consommation des terres agricoles) que « *dans le cadre du projet, l'emprise au sol des constructions de l'unité foncière est bien inférieure aux possibilités laissées par le règlement du PLU (80%) »* et rappelle page 116 que « *l'artificialisation des sols prévues dans le cadre du projet sera inférieure aux possibilités d'emprises au sol encadrées par le règlement du PLU en vigueur (80%) permettant de préserver des espaces en pleine-terre perméables*. »
Le choix de maintenir un coefficient d'emprise au sol aussi élevé (80 %) dans le règlement du secteur UEc n'est donc pas justifié au regard de l'objectif d'imperméabilisation minimale et de l'emprise au sol envisagée dans le projet qui motive la mise en compatibilité .

Pour garantir une meilleure gestion des eaux pluviales, sur le site, la MRAe recommande de réduire le coefficient d'emprise au sol dans le règlement de la zone UEc, afin qu'il n'excède pas les besoins du projet.

A défaut, elle recommande que l'évaluation environnementale porte sur les incidences des possibilités de construction maximales permises par le PLU sur le site, et non pas sur les seules incidences du projet .

L'OAP « Entrée Sud-Ouest » impose par ailleurs la réalisation d'un bassin d'infiltration des eaux pluviales enterré, afin de respecter les objectifs du règlement d'assainissement communal.

3.4 Incidences sur le champ captant – pollution des sols et des eaux souterraines



Notice explicative p 85

Une importante nappe phréatique exploitée pour l'alimentation en eau potable, est présente sous la plaine alluviale et la future zone UEc est située dans le périmètre de protection éloignée du champ captant d'eau destinée à la consommation humaine de Flins-Aubergenville (2 100 ha), qui a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 7 juillet 1976[13]. Cette servitude est prise en compte dans le dossier.

Les captages C3 et C4 (plan ci-dessus) sont implantés à 300 m environ à l'ouest du site. Leurs périmètres de protection rapprochée n'atteignent pas le site.
Toutefois, l'ARS a indiqué dans sa contribution du 25 octobre 2017 au présent avis, qu'un rapport hydrogéologique, établi en juin 1999 dans le cadre d'un projet de révision de cet arrêté préfectoral, propose un périmètre de protection rapprochée du champ captant de Flins-Aubergenville, dans lequel se situent le site Colas Rail et son périmètre d'extension. Cette information ancienne ne figure pas dans le dossier et n'est peut-être pas connue des rédacteurs du dossier. Pour l'ARS elle demeure pertinente.

Dans ce périmètre de protection rapprochée et pour ce type de projet, l'hydrogéologue agréé a notamment proposé les prescriptions suivantes :

- toute industrie devra être connectée au réseau d'assainissement ;
- les stockages d'hydrocarbures, de matières volatiles, de substances toxiques et radioactives se feront soit en cuves enterrées à double paroi, soit en surface dans des cuves avec bac de rétention de volume égal ;
- toute excavation sera limitée à 2,5 mètres de profondeur et étanchée ;
- tout rejet en sous-sol sera interdit ;
- l'état des dispositifs de remplissage des cuves fera l'objet de vérification et de mise aux

13 La protection de ce très important champ captant constitue l'une des motivations de la création du PRIF.

normes si nécessaire ;
- les aires de dépotage seront imperméabilisées ;
- le stockage des huiles usagées sera limité à 500 litres et sera soumis aux mêmes prescriptions que celui des hydrocarbures.

Le développement d'activités industrielles sur le site présente a priori un risque de propagation, de manière chronique ou accidentelle, dans le sous-sol puis dans la nappe souterraine, de substances toxiques susceptibles d'atteindre les captages, notamment dans un contexte d'une nappe sub-affleurante dans des matériaux alluvionnaires et avec des activités se développant sur des sols non étanchéifiés.

Dans l'état d'information de la MRAe, à partir du présent dossier, le projet Colas-Rail paraît relever, comme l'installation existante, d'une déclaration au titre des ICPE et ne bénéficiera probablement ni d'une étude d'impact, ni d'une enquête publique.

La MRAe recommande de prendre en compte dans l'évaluation environnementale les prescriptions du rapport hydrogéologique établi en 1999, et, si elles demeurent pertinentes, de les traduire[14] dans les dispositions opposables de la mise en compatibilité du PLU.

Un site est répertorié dans la base BASIAS (base des anciens sites et activités de services) au droit du projet et les sols sur ce secteur reposent sur des remblais dans une ancienne sablière, ce qui induit potentiellement une pollution du sous-sol. L'état initial fait état d'une étude biologique et physico-chimique des sols ainsi que de prélèvements réalisés en 2015 et 2016, qui ont conclu à une pollution modérée des sols (métaux, métalloïdes, hydrocarbures, HAP, etc).

Selon le dossier, sans précaution particulière, l'activité du site, qui est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) actuellement soumise à déclaration, représenterait un risque de pollution des sols et des eaux souterraines et superficielles.

Le rapport fait référence aux recommandations rendues par l'étude de pollution déjà réalisée qu'il convient de prendre en compte pour limiter le risque, mais celles-ci ne sont pas précisées. Cela justifie la recommandation précédente de la MRAe que les études de pollution des sols réalisées soient annexées à l'évaluation environnementale.

Comme indiqué page 90, des études complémentaires doivent être réalisées, pour s'assurer de la compatibilité des sols avec les futurs usages**.**

L'assainissement individuel du site (fosse septique) est également identifié comme un facteur de risque de pollution. Cependant, le projet comportera le raccordement du site au réseau d'assainissement collectif séparatif, ce qui permettra de réduire les risques de pollution des sols et de la nappe. Le principe de ce raccordement figure dans l'OAP « Entrée Sud-Ouest » qui prescrit également : « *Assurer la dépollution des eaux pluviales de ruissellement avant leur rejet dans le milieu naturel (séparateurs d'hydrocarbures, débourbeur/déshuileur*) »

S'il est justifié d'imposer le principe dans le règlement modifié d'un traitement des eaux pluviales avant infiltration, il conviendrait, selon la MRAe, de laisser la possibilité d'utiliser d'autres techniques de traitement des pollutions, qui pourraient s'avérer plus appropriées que celles mentionnées.

3.5 Déplacements - stationnements - qualité de l'air

L'évaluation environnementale fait référence à l'étude de trafics réalisée en mars 2017.

121 salariés travaillent actuellement sur le site. 5 % utilisent le vélo, la quasi-totalité utilise la voi-

14 Cette traduction a vocation à concerner également la conception du projet.

ture. Les trafics poids-lourds sont relativement importants (entre 100 et 150 véhicules/jour sur la voie privée depuis la rue Nouvelle France), dont 10 % sont imputables à Colas Rail.

L'augmentation des trafics des véhicules légers induite par le projet Colas-Rail est estimée à 42 % (soit une cinquantaine de véhicules supplémentaires) et celle des poids-lourds est estimée à 10 %.

Des difficultés d'accès poids-lourds et les problèmes de sécurité induits sont relevés sur l'entrée principale. Un sous-dimensionnement du stationnement véhicule léger et une absence de stationnement vélo sont également mentionnés.

L'article 12 relatif au stationnement des vélos est modifié : les normes relatives au stationnement des vélos sont assouplies : pour la zone UEc**,** « *le nombre de places à réaliser et leur localisation sera fonction des besoins engendrés par la nature de la construction, de son mode de fonctionnement* ».
Autre modification : les dispositions de l'article 12 relatives au seul stationnement des véhicules à moteur s'appliquent « *sous réserve du respect des dispositions prescriptives du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF)*. Cette disposition doit, pour la MRAe, également être imposée pour les stationnements des vélos

Le PDUIF recommande (p 135) d'intégrer dans l'article 12 des PLU les recommandations et normes du PDUIF, qui correspondent à l'action 4.2 du PDUIF « favoriser le stationnement des vélos »), au point 3 « prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles » : [15]Ces normes s'imposent au PLU et pour la bonne lisibilité du règlement du PLU, il conviendrait de les y transcrire in extenso.

Ces précisions sont d'autant plus attendues qu'un des enjeux identifiés dans l'évaluation environnementale est de promouvoir les modes de déplacement doux (cf p 55) et que la création de places de stationnement vélo est une mesure de réduction des effets de la mise en compatibilité du PLU sur la qualité de l'air proposée.

D'après la notice de présentation, page 119, « *Colas Rail envisage l'aménagement à plus ou moins long terme d'un arrêt de bus au niveau de l'entrée du site réaménagé par le projet* ». Cette mesure de réduction des effets du projet sur la qualité de l'air est pertinente, mais contrairement à ce qui est indiqué dans le tableau page 119, il ne s'agit pas d'une disposition intégrée au règlement. Il conviendrait de préciser dans le dossier s'il existe effectivement un projet de desserte par les transports en commun collectifs du site et à quelle échéance. Pour la MRAe, il serait opportun que l'évaluation environnementale reprenne les conclusions de l'étude de trafics[16] qui indiquait que seul un arrêt de bus à créer à l'entrée principale du site Colas Rail pourrait encourager une partie du personnel à prendre les transports en commun, pour ceux qui peuvent continuer leur trajet domicile / travail par les transports SNCF en gare des Mureaux située à 2,5 km du site.

Si son échéance de réalisation est proche, il serait judicieux d'intégrer ce projet de desserte du site par les transports en commun à la présente déclaration de projet, afin de limiter le nombre de places de stationnement automobile et par conséquent, de limiter la consommation d'espaces agricoles nécessitées par le projet.

Enfin la mise en compatibilité entérine la suppression, induite par le projet d'extension, du chemin agricole privé longeant le site au droit de la plaine agricole et permettant d'accéder au chemin ru-

15 Les normes prescriptives minimales fixées dans le PDUIF pour le stationnement vélo pour les bureaux sont de 1,5 m² pour 100 m² (et non 1 000 m² comme indiqué page 121) de surface de plancher et pour les industries : a minima une place pour dix employés.
16 Etude qui a été communiquée à la MRAe dans le dossier de demande d'examen au cas par cas

ral et au bois Saint Vincent. Ce chemin privé est accessible au public (modes doux). Sa fréquentation est actuellement faible (p 77).

L'opportunité de son rétablissement[17] et de son identification éventuelle dans le PLU, pour une fréquentation future du PRIF à pied ou à vélo, mériterait toutefois d'être étudiée en liaison avec l'Agence des espaces verts, avant la mise à l'enquête du dossier de mise en compatibilité.

4 Information du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique de la mise en compatibilité du PLU des Mureaux par déclaration de projet pour permettre la requalification et l'extension du site Colas Rail, conformément à l'article R.104-25 du code de l'urbanisme.

Pour l'information complète du public, au-delà de l'obligation réglementaire sus-mentionnée, la MRAe invite le porteur du PLU à joindre au dossier d'enquête publique un mémoire en réponse au présent avis. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du PLU envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.

17 La notice de présentation indique p 108 « Le tracé du chemin qui traverse le site d'est en ouest devrait par ailleurs servir de base au futur cheminement piéton. » Cette indication pourrait être comprise comme une ouverture au public de ce chemin permettant de rétablir la circulation supprimée.