



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-  
de-France sur le projet de construction d'un ensemble  
immobilier « La Porte de Chambourcy » à Chambourcy (78)**

N°MRAe 2021 – 1746  
en date du 21/12/2021

# Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un ensemble immobilier principalement résidentiel dénommé « La Porte de Chambourcy », situé à Chambourcy (78), porté par la société civile de construction vente (SCCV) La Porte de Chambourcy, et sur son étude d'impact datée de mai 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE-2021-024 du 8 février 2021.

Le projet prévoit la construction d'un ensemble immobilier d'environ 28 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, comprenant 385 logements collectifs ainsi qu'une crèche privée, une conciergerie et un équipement dont la programmation n'est pas encore déterminée. Il s'implante sur un terrain de 9,7 ha, localisé tout au nord du territoire communal de Chambourcy, en limite avec la commune de Poissy, et à proximité immédiate de l'autoroute A14. Le terrain a accueilli, dans les années 1990, les déblais issus du chantier de construction de l'autoroute et est actuellement occupé par des boisements et une prairie.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent la biodiversité, les risques sanitaires pour les futurs usagers du site liés aux pollutions sonores et atmosphériques, la pollution des sols et la gestion des terres.

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité. Les impacts du projet sont dans l'ensemble bien caractérisés et des mesures pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont proposées.

Les principales recommandations de la MRAe au maître d'ouvrage sont de :

- présenter une analyse argumentée des impacts sur l'environnement et la santé humaine des différents scénarios d'implantation des immeubles au sein du terrain d'assiette du projet afin d'exposer comment le choix final du projet a tenu compte de ces impacts ;
- identifier les connexions écologiques entre massifs forestiers permises par le site actuel et leurs évolutions prévisibles après la réalisation du projet et préciser les garanties apportées en phase chantier et en phase d'exploitation pour assurer la conciliation des différents usages et la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, en particulier dans la partie nord ;
- approfondir la modélisation des niveaux de bruit futurs en intégrant la forme des bâtiments (dont l'orientation est susceptible de favoriser la réverbération du bruit) et préciser les solutions envisagées pour que les niveaux de bruit ne dépassent pas les valeurs guides édictées par l'organisation mondiale de la santé ;
- compléter la caractérisation de la qualité de l'air par des mesures effectuées sur une période de flux non dégradés et plus représentative afin de lever toute équivoque sur les données présentées et donner des éléments de comparaison pour justifier en quoi la qualité de l'air est estimée bonne sur le site du projet ;
- produire une étude complète, actualisée et approfondie sur les mobilités qui englobe tous les modes de déplacements et expliciter les stratégies mises en œuvre pour favoriser les mobilités alternatives à celles impliquant l'usage du véhicule individuel motorisé ;
- compléter l'étude d'impact par des simulations paysagères à différentes échelles et aux principaux lieux de perception du projet, par un approfondissement des conséquences de l'évacuation des déblais sur le bruit, sur la circulation locale et la pollution atmosphérique, et par un bilan carbone global de l'opération.

La MRAe recommande par ailleurs à la commune de Chambourcy de :

- préciser les dispositions qu'elle intégrera dans son plan local d'urbanisme pour conforter le statut d'espace naturel partiellement boisé du secteur non imperméabilisé conservé au nord de la parcelle et sur toute sa longueur ;
- apporter des précisions sur son projet de desservir le secteur du projet par les transports en commun et plus généralement sur ses actions visant à favoriser les liaisons en modes actifs et alternatifs à la voiture entre le site du projet et les autres secteurs de la commune.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	6
<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>6</b>
1.1. Contexte et présentation du projet.....	6
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	9
<b>2. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>9</b>
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	11
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>12</b>
3.1. Biodiversité.....	12
3.2. Pollutions sonores et atmosphériques.....	14
3.3. Pollution des sols et gestion des terres.....	17
3.4. Déplacements.....	19
3.5. Paysage et climat.....	19
<b>4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....</b>	<b>20</b>
ANNEXE.....	21
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	22

# Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la mairie de Chambourcy pour rendre un avis dans le cadre de la demande de permis de construire du projet de construction d'un ensemble immobilier dénommé « La Porte de Chambourcy » à Chambourcy (78), porté par la société civile de construction vente (SCCV) La Porte de Chambourcy, et sur son étude d'impact datée de mai 2021<sup>1</sup>.

Ce projet 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](#) (rubriques 39a, 39b, 41a et 47b du [tableau annexé](#) à cet article). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n° DRIEE-SDDTE-2021-024 du 8 février 2021.

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 22 octobre 2021. Conformément au [paragraphe II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#) l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 26 octobre 2021. Sa réponse du 25 novembre 2021 est prise en compte dans le présent avis.

Conformément à sa décision du 3 novembre 2021 régissant le recours à la délégation en application de l'article 7 du règlement intérieur de la MRAe d'Île-de-France, la MRAe d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 21 décembre 2021 à Noël Jouteur la compétence à statuer sur le projet de construction d'un ensemble immobilier dénommé « La Porte de Chambourcy » à Chambourcy (78).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui, sur le rapport de Philippe Schmit, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de la MRAe consultés, le délégataire rend l'avis qui suit.

Le délégataire atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

**Il est rappelé que pour tous les projets 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 l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.**

**Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.**

---

1 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

# Avis détaillé

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement<sup>2</sup> et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) 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.

Conformément à ces directives un 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'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

## 1. Présentation du projet

### 1.1. Contexte et présentation du projet

La commune de Chambourcy est située dans le département des Yvelines, à environ 20 km à l'ouest de Paris. Elle compte 5 607 habitants (données 2018).

Le projet est localisé tout au nord du territoire communal de Chambourcy, en limite avec la commune de Poissy, dans le secteur dénommé « Plaine nord de Chambourcy » (Figure 1). L'emprise du projet, d'une superficie de 9,7 hectares, est située entre l'autoroute A14, au sud, et un quartier pavillonnaire de Poissy, au nord. Elle est longée à l'est par la route de Poissy et à l'ouest par la rue d'Aigremont (Figure 2). La forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye est située à proximité immédiate, à l'est.

Le site est un ancien terrain agricole qui a accueilli, dans les années 1990, les déblais issus du chantier de construction de l'autoroute. Trois à six mètres de remblais sont ainsi stockés sur le site, qui surplombe l'autoroute. La société d'autoroute a réalisé des plantations sur le terrain, qui est actuellement occupé par des franges boisées au sud et au nord et par une prairie dans la partie centrale.

Le projet prévoit la construction d'un ensemble immobilier d'environ 28 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, comprenant 385 logements collectifs, dont 30 % environ de logements sociaux et 16 % environ de logements en location accession intermédiaire (Figure 3). Il comprend également trois équipements d'intérêt collectif installés au rez-de-chaussée du bâtiment G, à l'entrée du quartier (côté route de Poissy) : une crèche privée de 18 berceaux, un local partagé ayant vocation à accueillir un relais-poste, une conciergerie et un équipement complémentaire dont la programmation n'est pas encore définie<sup>3</sup>. Les immeubles seront de petits collectifs de type R+1 à R+3, avec un à deux niveaux de sous-sols pour certains<sup>4</sup>. 656 places de stationnement sont prévues, dont 364 places en extérieur et 292 en sous-sol.

---

2 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

3 L'étude d'impact précise que « les premières pistes de programmation portent sur une mairie annexe, un local associatif, ou un local partagé permettant d'accueillir un atelier de réparation de vélo ou de bricolage » (p. 23).

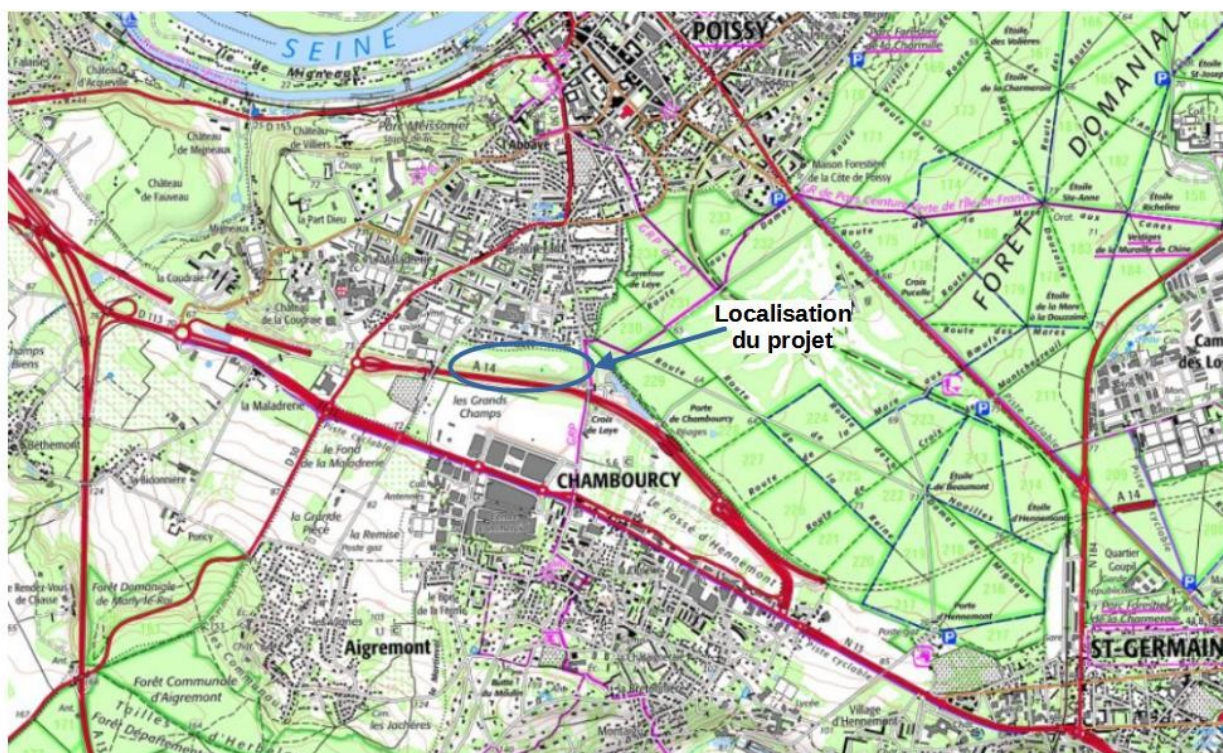


Figure 1: Localisation du projet (source : Géoportail, annotation : MRAe)



Figure 2: Emprise du projet (source : étude d'impact, p. 10)

Le projet comporte une voie de desserte est-ouest, qui sera rétrocédée à la ville. Un carrefour giratoire sera aménagé pour raccorder cette voie à la route de Poissy et permettre l'accès au nouveau quartier. Le débouché sur la rue d'Aigremont permettra également l'accès aux engins de collecte des déchets et aux services d'urgence.

- 4 Il est prévu deux niveaux de sous-sol pour les bâtiments B et G et un niveau de sous-sol pour les bâtiments A et H (p. 149).



Figure 3: Plan masse du projet (source : étude d'impact, p. 23)

Un terrassement important est prévu en amont de la construction des bâtiments : une grande partie des remblais présents sera excavée afin de revenir globalement à la topographie initiale du site (avant dépôt des terres issues de la construction de l'autoroute) et de se rapprocher du niveau des voiries et du tissu urbain avoisinant. L'étude d'impact explique que ce modelage du terrain permet d'optimiser la constructibilité et donc de limiter l'emprise bâtie des constructions : en effet, la hauteur maximale des constructions imposée par le plan local d'urbanisme (PLU) de Chambourcy étant de 10,50 mètres par rapport au terrain naturel (c'est-à-dire par rapport à son niveau actuel), les constructions seraient limitées à R+1 ou R+2 sans ce remodelage (p. 149, 175). Un talus entre le projet et l'autoroute sera conservé, ce qui permettra d'assurer une protection acoustique (Figure 4).

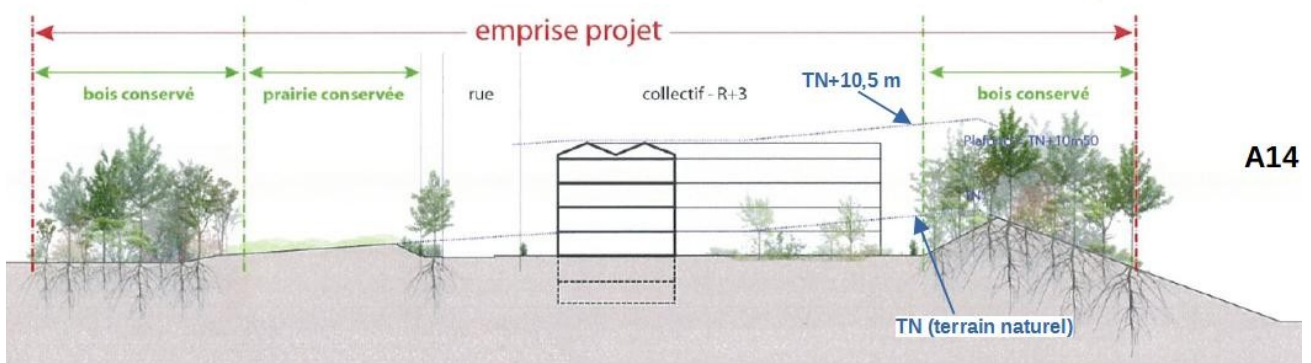


Figure 4: Coupe de principe du projet (source : PC4 Notice architecturale et paysagère, p.6)

Le démarrage des travaux est prévu au deuxième semestre 2022 et la livraison de l'opération au troisième trimestre 2024 (p. 111).



La population qui sera accueillie dans le nouveau quartier est estimée entre 962 et 1 195 habitants (p. 177)<sup>5</sup>.

## 1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

L'étude d'impact ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

## 1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

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

- La biodiversité ;
- Les risques sanitaires pour les futurs usagers du site liés aux pollutions sonores et atmosphériques ;
- La pollution des sols et la gestion des terres.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après (« 3 « Analyse de la prise en compte de l'environnement ») dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les incidences potentielles du projet et les mesures visant à éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes à l'environnement ou à la santé.

Le projet est concerné par d'autres enjeux environnementaux et sanitaires, d'un niveau plus modéré selon la MRAe (imperméabilisation des sols et modification des écoulements d'eaux pluviales, impact sur le patrimoine historique, nuisances pendant les travaux) : ces enjeux sont traités dans le dossier de manière globalement satisfaisante et ne font pas l'objet de développement particulier dans le cadre du présent avis, celui-ci ne prétendant pas à l'exhaustivité.

# 2. L'évaluation environnementale

## 2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

La qualité de l'étude d'impact est globalement satisfaisante. Des études spécifiques ont été menées pour ce qui concerne les principaux enjeux (notamment les milieux naturels, le bruit, la qualité de l'air, la pollution des sols) et elles sont annexées à l'étude d'impact (sauf l'étude de pollution des sols réalisée en 2020), permettant de disposer d'une information complète. Les impacts du projet sont dans l'ensemble bien caractérisés et des mesures pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont proposées. Elles sont pour certaines questionnées dans la suite de cet avis. Un chapitre récapitule les mesures qui seront mises en place et les modalités de suivi de ces mesures, ce qui est appréciable (p. 191-206).

Le résumé non technique de l'étude d'impact, présenté dans un document séparé, est également de bonne qualité. Bien qu'un peu trop long (près de 60 pages, pour une étude d'impact de 224 pages), il répond bien à l'objectif de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

**(1) La MRAe recommande d'annexer à l'étude d'impact, pour la phase de consultation du public, l'étude de sols réalisée en 2020**

---

5 962 habitants sur la base de 2,5 habitants par logement, 1 195 habitants selon les ratios d'estimation de la population par logements proposés par le label NF Habitat HQE (p. 177).

## 2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Selon le plan local d'urbanisme (PLU) de Chambourcy approuvé en juillet 2019, le secteur du projet se trouve en zone AUL, zone à urbaniser dont la vocation est l'accueil d'équipements d'intérêt collectif, de services publics et d'habitat (p. 17). Un extrait du règlement du PLU qui s'applique sur le secteur du projet est également présenté (p. 19).

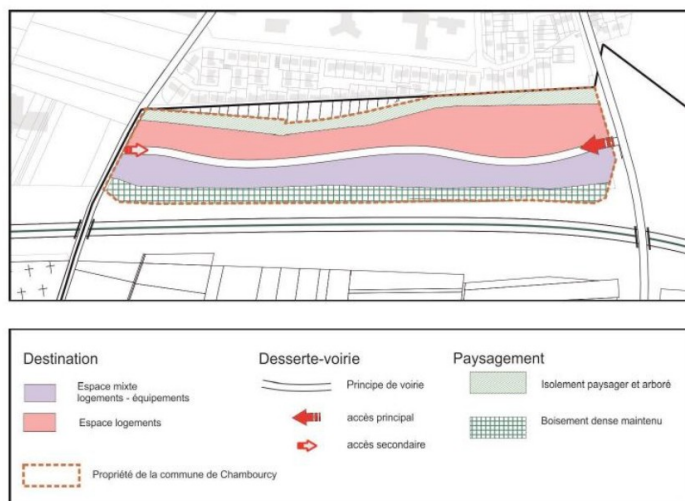


Figure 5: OAP - Source étude d'impact

Cette OAP prévoit à ce titre :

- Le maintien de deux bandes végétalisées, l'une au sud comprenant le merlon de l'autoroute A14, l'autre au nord intégrant les espaces boisés existants en limite de Poissy ;
- Une zone urbanisée au centre de la parcelle, à destination de logements et d'équipements.

L'OAP prévoit également que « les constructions d'habitation, de préférence localisées en continuité du quartier pavillonnaire au nord, devront rester dans des gabarits bas au contact de ces quartiers pavillonnaires », et que « des constructions progressivement plus hautes, de l'ordre de R+2, pourront être créées plus au sud » (p. 19).

Pour prendre en compte ces objectifs, le maître d'ouvrage indique vouloir, notamment, « préserver les lisières arborées existantes », « assurer la qualité des liaisons vers les aménités (forêt, écoles, centre-ville, etc.) », « habiter le paysage, respecter le cadre naturel existant et valoriser les espaces plantés », « s'inscrire dans la continuité du quartier pavillonnaire au nord » (p. 11).

La MRAe observe que, dans son avis du 3 avril 2019 sur le projet de révision du PLU de Chambourcy<sup>6</sup>, elle demandait de justifier la nécessité d'ouvrir à l'urbanisation ce secteur, au regard du risque d'exposer de nouveaux habitants aux nuisances de l'A14 (bruit, air de qualité dégradée) et des impacts liés à la destruction d'un espace naturel non imperméabilisé. Elle recommandait, en l'absence de justification de cette extension urbaine par des besoins identifiés et de mesures suffisantes intégrées dans le PLU pour éviter ou réduire ces incidences, de classer en zone naturelle ou agricole ce secteur.

La MRAe note que l'insuffisance de la démarche d'évaluation environnementale menée au niveau du PLU pour ce secteur pénalise à présent l'analyse des impacts à l'échelle du présent projet de construction.

6 Avis de la MRAe Ile-de-France n° 2019-12 en date du 3 avril 2019 sur le projet de révision du PLU de Chambourcy (78). Cet avis est disponible sur le site de la MRAe (<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/ile-de-france-r20.html>).

## 2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact n'explique pas les raisons du choix de la programmation retenue, qui compte une très grande majorité de logements<sup>7</sup>. En particulier, elle n'évoque pas les éléments d'analyse démographique et foncière ayant permis de justifier l'ouverture à l'urbanisation du secteur de projet dans le cadre du PLU (taux de logements vacants, potentiel de densification du tissu urbain existant, etc.). La MRAe rappelle que le nombre de logements vacants sur la commune s'établissait en 2018 à 182<sup>8</sup>

La MRAe note que la construction de logements sur ce secteur éloigné des gares de transports en commun<sup>9</sup> et des centre-villes de Chambourcy et de Poissy<sup>10</sup> entraînera des déplacements supplémentaires qui seront principalement effectués en voiture individuelle.

L'étude d'impact présente les différents scénarios étudiés au cours de l'élaboration du projet (p. 22-23). Les évolutions du projet ont permis notamment de réduire l'emprise au sol des constructions et de préserver davantage les espaces naturels présents sur le site, ce qui est à souligner. En particulier, la dernière évolution du projet a supprimé l'urbanisation de la partie nord de la parcelle, sur laquelle des maisons individuelles étaient prévues, afin de limiter l'impact du projet sur la biodiversité (cf. mesure d'évitement ME01, décrite dans le chapitre relatif aux milieux naturels, et remarque du paragraphe 3.1 ci-après).

La MRAe relève qu'en l'état, le projet conduit, selon les dispositions du PLU en vigueur, à privilégier la localisation des constructions les plus hautes au sud de la parcelle, exposant ainsi davantage de nouveaux usagers aux pollutions sonores et atmosphériques de l'A14<sup>11</sup>. Elle note également que les scénarios examinés correspondent davantage à des variantes du même projet, envisagées aux différentes étapes de sa conception, et non à des solutions de substitution raisonnables qui auraient dû également prendre en compte des hypothèses d'implantation alternatives.

En l'état actuel du projet, l'aménagement de la partie sud du terrain apparaît comme celle ayant le plus fort impact pour la santé des futurs habitants (pollution atmosphérique et sonore) et la plus en rupture avec la continuité urbaine qu'offre la proximité au nord du site d'un secteur pavillonnaire de Poissy.

**(2) La MRAe recommande de présenter une analyse argumentée des impacts sur l'environnement et la santé humaine des différents scénarios d'implantation des bâtiments au sein du terrain d'assiette du projet afin d'exposer comment le choix final du projet a tenu compte de ces impacts.**

---

7 Le projet prévoit 27 425 m<sup>2</sup> de surface de plancher à destination d'habitat et 497 m<sup>2</sup> de surface de plancher pour des services publics ou d'intérêt collectif (cf. imprimé Cerfa de demande de permis de construire, p. 9).

8 Source recensement Insee 2018

9 La gare de Poissy, desservie par le RER A et la ligne J du Transilien, est située à 2 km du site du projet (p. 73).

10 Le centre-ville de Chambourcy est situé à 1,4 km du site du projet, celui de Poissy à 1,7 km. Le centre commercial des Vergers de la Plaine se trouve à 750 mètres mais n'est pas considéré comme commerce de proximité, au vu de sa faible accessibilité en mobilités douces, de la distance et de la taille importante de ce centre commercial (p. 177).

11 Si au contraire du choix d'aménagement retenu, le projet avait choisi de localiser l'urbanisation sur la partie nord, le PLU conduirait alors à privilégier une typologie d'habitat (« gabarits bas ») très consommatrice d'espaces.

## 3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

### 3.1. Biodiversité

L'étude d'impact présente de manière détaillée les enjeux liés aux milieux naturels (p. 45-60). Une étude écologique, basée sur des inventaires de terrain réalisés sur un cycle biologique complet, a été menée et est jointe en annexe au dossier<sup>12</sup>.



Figure 6: Extrait de la carte des continuités écologiques du SRCE - Source étude d'impact p. 59

Selon le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France, un corridor fonctionnel de la sous-trame herbacée est identifié sur la partie nord de la commune de Chambourcy, auquel le site du projet participe (p. 59).

Le site du projet est composé principalement d'une prairie mésophile<sup>13</sup> située au centre, d'environ 4 ha, et de boisements d'érables sur les franges sud et nord, d'environ 5 ha<sup>14</sup>. Des fourrés arbustifs, ronciers, alignements de haies et bosquets éparpillés sont également présents. L'étude d'impact indique que le secteur présente peu d'intérêt écologique lié à la flore ou aux habitats naturels (espèces floristiques communes, pas d'habitats naturels patrimoniaux, état de conservation moyen ou dégradé) (p. 47-49). Le site ne comprend pas non plus de zone humide (p. 56). En revanche, l'alternance entre les milieux ouverts herbacés et les milieux boisés rend le secteur attractif pour un grand nombre d'espèces faunistiques et participe à la trame verte locale, notamment en lien avec la forêt de Saint-Germain-en-Laye, située à 50 m à l'est, qui est inventoriée en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)<sup>15</sup> de type 2.

Les inventaires faunistiques réalisés montrent que le site est fréquenté par plusieurs espèces protégées et/ou patrimoniales, notamment des oiseaux (Chardonneret élégant, Faucon crécerelle, Grive mauvis, Pipit des arbres, Alouette des champs...), des chauves-souris (Noctule commune, Pipistrelle commune, Sérotine commune...) et des insectes (Grande Tortue, Mante religieuse, Oedipode turquoise...) (cf. synthèse p. 59-60). La MRAe note des différences dans l'inventaire des espèces protégées et/ou patrimoniales entre l'étude d'impact et l'annexe présentée par le bureau d'étude Biotope concernant notamment la caractérisation des enjeux relatifs à certaines espèces quasi menacées. Il conviendra de rectifier l'étude d'impact (p. 45 et suivantes) et de présenter les mesures à prévoir dans le cadre de la dérogation envisagée pour la destruction d'habitats, voire d'espèces protégées.

La réalisation du projet va entraîner des impacts sur les milieux naturels, notamment la destruction d'habitats d'espèces ou d'individus, notamment en raison d'un déboisement de 2,3 ha. Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues (p. 119). L'étude d'impact expose de manière détaillée ces mesures (cf. liste des mesures p. 120 et 161 et détails des mesures p. 121-135 et 162-174).

12 Annexe 4 « Volet naturel de l'étude d'impact – Biotope – Août 2021 ».

13 Les prairies mésophiles sont des formations végétales herbacées installées sur des sols relativement fertiles et bien drainés.

14 Les surfaces indiquées sont données par rapport à l'aire d'étude sur laquelle a porté l'étude écologique, de 11,2 ha, soit un peu plus large que le périmètre du projet qui est de 9,7 ha (cf. p. 47).

15 L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type 1, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique, et les ZNIEFF de type 2, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

Une des principales mesures d'évitement mises en place concerne l'évolution du plan masse du projet (mesure ME01, p. 162-163) : le projet actuel ne prévoit plus la construction de logements individuels au nord de la voie de desserte centrale, comme cela était envisagé initialement. Cette évolution permet de préserver 0,9 ha de prairie mésophile, sur laquelle une gestion spécifique adaptée aux milieux ouverts sera mise en œuvre. Les autres mesures d'évitement concernent la phase de travaux : adaptation du calendrier des travaux afin d'éviter les périodes sensibles pour la faune<sup>16</sup> (mesure ME02, p. 121) et protection des espaces boisés et prairiaux conservés et des zones sensibles pendant les travaux (mesure ME03, p. 122).

Plusieurs mesures de réduction seront également mises en place, notamment la création d'espaces paysagers « *qualitatifs* » (mesure MR06, p. 167-171), la création et l'amélioration des lisières et des plantations de zones boisées (mesure MR07, p. 171-173). Ces mesures devraient permettre de recréer des milieux favorables à la biodiversité, dont 0,9 ha de prairie et 0,7 ha de zones boisées (p. 136). Une assistance environnementale par un écologue sera mise en place pendant le chantier (mesure MR01, p. 123-124) ainsi qu'un suivi de la faune, de la flore et des aménagements sur une période de 30 ans, afin de vérifier le maintien des espèces au sein des milieux naturels du projet (p. 136 et 174).

La MRAe note que le maintien de la partie nord de la parcelle en espaces verts est susceptible de préserver des espaces favorables pour la biodiversité ainsi qu'un corridor herbacé et arboré avec la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Il paraît toutefois nécessaire de poursuivre la réflexion sur le devenir de cet espace, afin de pérenniser son intégrité, s'assurer qu'il pourra concilier différents usages (l'appropriation du site par les habitants et la préservation d'importants espaces de quiétude pour la réalisation du cycle biologique des espèces protégées et patrimoniales qui y ont été observées) et éviter qu'il ne soit urbanisé dans le futur. En l'état du PLU actuel, ce secteur reste classé en zone à urbaniser.

Par ailleurs, la MRAe note l'insuffisance de l'analyse des continuités écologiques et forestières existantes sur le site actuel qui offre un lien structurel entre deux importants espaces boisés.

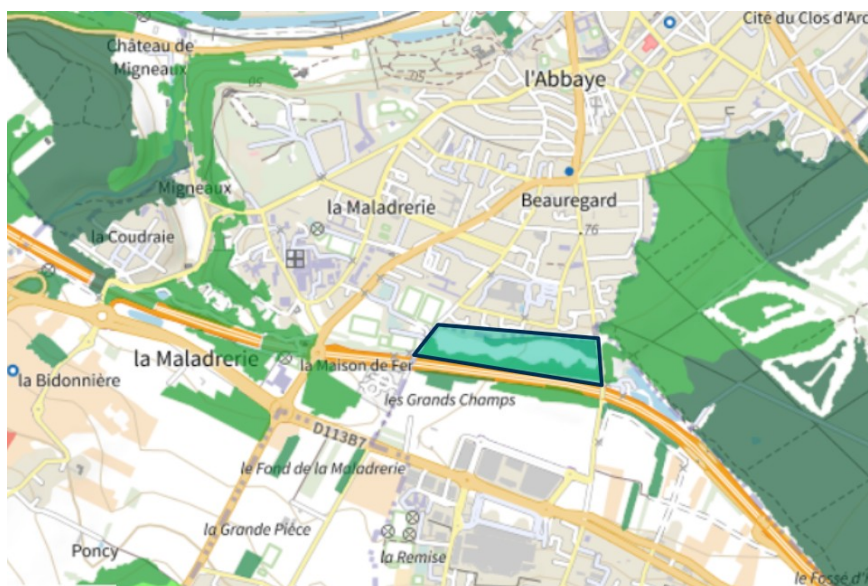


Figure 7: site du projet et sa fonctionnalité dans la continuité forestière, source MRAe d'après géoportail, carte des massifs forestiers.

16 La MRAe recommande que les paragraphes relatifs au planning des travaux (p. 23 et 111) rappellent ces contraintes. La mesure ME02 prévoit que les travaux préparatoires du sol devront avoir lieu entre début septembre et fin février et les travaux de défrichage de septembre à octobre (date de début des travaux).

Or, le projet s'avère être de nature à perturber voire à effacer cette continuité. L'absence d'analyse approfondie de cette continuité écologique ne permet pas d'apprécier avec précision les impacts de ce projet sur les milieux et sur le rôle qu'ils jouent dans la circulation des espèces d'un massif forestier à l'autre.

### (3) La MRAe recommande:

- au maître d'ouvrage d'identifier les connexions écologiques entre massifs forestiers permises par le site actuel et leurs évolutions prévisibles après la réalisation du projet, et de préciser les garanties apportées en phase chantier et en phase d'exploitation pour assurer la conciliation des différents usages et la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, en particulier dans la partie nord ;
- à la commune de préciser les dispositions qu'elle intégrera dans son plan local d'urbanisme pour conforter le statut d'espace naturel partiellement boisé du secteur non imperméabilisé conservé au nord de la parcelle et sur toute sa longueur.

L'étude d'impact caractérise ensuite les impacts résiduels du projet (c'est-à-dire après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction) : 3,3 ha d'habitats naturels seront impactés par le projet, dont 2,03 ha de prairie mésophile, ayant un état de conservation moyen mais présentant un enjeu pour les chiroptères et l'avifaune, et 1,27 ha de boisements d'érables, ayant un mauvais état de conservation mais constituant un enjeu fort pour l'avifaune (p. 136-137 et 174). Cet impact résiduel est jugé notable sur plusieurs espèces faunistiques, notamment des espèces protégées, et nécessitant la mise en place de mesures de compensation. L'étude d'impact a évalué les besoins en compensation à 3,04 ha d'habitats ouverts ou semi-ouverts et 2,55 ha d'habitats forestiers mais ne précise pas la nature et la faisabilité des mesures de compensation<sup>17</sup>. Elle indique que ces mesures seront mises en place dans le cadre d'un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et que la recherche de sites de compensation et la définition des mesures sont en cours (p. 137-138). La MRAe rappelle par ailleurs que la destruction d'habitats ou d'espèces protégées est interdite. Les dérogations pouvant être délivrées répondent à certaines conditions dont celle de justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur. Il convient de préciser que selon les termes de la loi Biodiversité, les compensations doivent se traduire par une obligation de résultats et qu'elles doivent être effectives pendant toute la durée des atteintes.

### (4) La MRAe recommande de préciser dans l'étude d'impact les mesures (nature, conditions de mise en œuvre) garantissant la bonne compensation des effets notables du projet sur la biodiversité, notamment sur des espèces protégées.

## 3.2. Pollutions sonores et atmosphériques

Le projet est situé en bordure d'infrastructures routières supportant un trafic important (p. 71) :

- L'autoroute A14, située au sud de la parcelle du projet, avec un trafic de 35 000 véhicules/jour (en 2013). L'étude d'impact signale toutefois que « l'autoroute A14 est faiblement fréquentée, relativement aux infrastructures routières de ce type » (p. 186) ; Les données seront à actualiser puisque des comptages plus récents sont disponibles.
- La route de Poissy, qui longe le site à l'est, avec un trafic estimé entre 8 000 et 10 000 véhicules/jour selon les comptages réalisés en novembre 2020.

---

17 L'article L.163-1 du code de l'environnement, introduit par la loi biodiversité, précise que lorsque la compensation porte sur un projet, un plan ou un programme soumis à évaluation environnementale, la nature des compensations proposées par le maître d'ouvrage est précisée dans l'étude d'impact présentée par le pétitionnaire avec sa demande d'autorisation.

L'étude d'impact indique que ces routes sont classées comme infrastructures de transports terrestres bruyantes par arrêté préfectoral, de catégorie<sup>18</sup> 1 pour l'autoroute A14 et de catégorie 4 pour la route de Poissy (p. 82 et 186). Ce classement définit la zone de nuisances sonores (dite « secteur affecté par le bruit » selon les termes de la réglementation) et impose, pour les nouveaux bâtiments à usage d'habitation situés dans ces secteurs, des prescriptions d'isolement acoustique à respecter. Le secteur affecté par le bruit de l'autoroute A14 concerne tout le site du projet<sup>19</sup>.



Figure 8: Carte de bruit sur le projet - période diurne (source : étude d'impact, p.186)  
à gauche : niveau rez-de-chaussée - à droite : niveau R+3

L'ambiance sonore actuelle sur le site est présentée grâce aux cartes stratégiques de bruit disponibles sur le site de Bruitparif (p. 82-83), ainsi qu'avec deux mesures acoustiques effectuées au milieu de la parcelle<sup>20</sup> (cf. plan d'implantation p. 83). L'étude d'impact précise que la source de bruit impactant principalement l'ambiance sonore du site est l'autoroute A14 et que le niveau de bruit résiduel mesuré sur le site est « relativement faible ». La MRAe relève que les seuls niveaux sonores issus des mesures sur site présentent caractérisent le niveau du bruit de fond (niveau de bruit L90<sup>21</sup>). D'autres indicateurs auraient été plus appropriés pour caractériser la gêne auditive ressentie par un individu exposé au bruit routier<sup>22</sup>.

L'étude d'impact indique que la création de nouveaux bâtiments va tendre à exposer les futurs habitants et usagers au bruit, principalement ceux des étages supérieurs (p. 186). Plusieurs mesures concernant l'implantation des bâtiments et visant à minimiser cette exposition au bruit ont été mises en œuvre, notamment (p. 187) ;

- localisation des premières habitations à une distance minimale de 50 m de l'autoroute, conformément au PLU. La MRAe relève que cette distance minimale imposée étant mesurée par rapport à l'axe de l'autoroute<sup>23</sup>, les habitations les plus proches de l'autoroute seront en fait à moins de 50 m des voies de l'A14<sup>24</sup> ;

18 La réglementation relative aux voies bruyantes compte cinq catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

19 L'étude d'impact ne le mentionne pas explicitement mais rappelle la largeur du « secteur affecté par le bruit » autour de l'autoroute A14 (p. 82), qui est de 300 m de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée. La largeur du terrain du projet est comprise entre 130 et 160 m.

20 Les mesures ont été réalisées sur une période de 24 heures, du jeudi 3 décembre 2020 au vendredi 4 décembre 2020 (relevés réalisés en période de confinement de la population, mais après réouverture des commerces) (p. 83).

21 Niveau de bruit L90 : niveau dépassé pendant 90 % du temps. Le niveau de bruit L90 mesuré sur le site est de 49,5 dB(A) le jour et de 41,5 dB(A) la nuit (p. 84).

22 Par exemple, le niveau de bruit LAeq (niveau continu équivalent exprimé en dB(A)).

23 Cf. pièce PC2.1 « Plan masse général » du permis de construire.

- Implantation des logements collectifs visant à limiter la surface des façades au plus proche de l'A14 (plan masse des bâtiments en forme d'un « U » ou d'un « L » ouvert vers le sud). Les surfaces de façades les plus importantes sont orientées vers les cœurs du quartier pour éloigner au maximum le plus grand nombre de logements. La MRAe remarque toutefois que l'orientation de certains bâtiments en « L » ou « U » ouvert côté route est susceptible de favoriser des réverbérations accroissant encore le bruit perçu. Il conviendra d'étudier l'ampleur de ce phénomène par modélisation puis d'en assurer le suivi une fois les bâtiments construits ;
- localisation de la crèche, au sein du bâtiment G, afin de l'éloigner le plus possible de l'autoroute, mise à distance du bâtiment H par rapport à la route de Poissy, par l'espace de stationnement.

L'étude acoustique a permis de déterminer, pour chaque bâtiment, façade et étage, le niveau d'isolement acoustique à mettre en place pour respecter la réglementation (p. 188-189). Cet isolement doit permettre d'atteindre un niveau sonore à l'intérieur des pièces principales inférieur à 35 dB(A) le jour et à 30 dB(A) la nuit (p. 187).

La MRAe remarque que la mise en place de l'isolement acoustique de façade exigé par la réglementation ne permet de protéger que les espaces intérieurs lorsque les fenêtres sont fermées. Dans les espaces extérieurs ou lorsque les fenêtres seront ouvertes, certains usagers seront exposés aux pollutions sonores routières. L'étude d'impact a caractérisé ces pollutions, grâce à des modélisations acoustiques, qui ont permis d'évaluer le niveau de bruit futur pour chaque niveau de bâtiment (RDC à R+3) (p. 186). Les résultats montrent que les étages supérieurs seront plus exposés : ainsi, certains logements du niveau R+3 des bâtiments situés à l'est, les plus impactés, seront exposés à des niveaux sonores dépassant 70 dB(A) en journée, ce qui est élevé (figure 8).

Par ailleurs, l'étude d'impact estime que l'impact sonore lié au trafic routier induit par le projet<sup>25</sup> sera négligeable (p. 186).

Enfin, l'étude d'impact indique que des mesures acoustiques seront réalisées en façade des bâtiments après construction, afin de vérifier que les mesures d'isolement phonique mises en place sont suffisantes (p. 187). Il conviendra de préciser les mesures correctives qui seront mises en place si les niveaux sonores requis n'étaient pas atteints, le cas échéant.

#### (5) La MRAe recommande :

- d'approfondir la modélisation des niveaux de bruit futurs en intégrant la forme des bâtiments (dont l'orientation est susceptible de favoriser la réverbération du bruit) ;
- de préciser les solutions envisagées pour que les niveaux de bruit ne dépassent pas les valeurs guides édictées par l'organisation mondiale de la santé, notamment au printemps et à l'été lorsque les fenêtres des logements sont ouvertes.

L'étude d'impact présente la qualité de l'air sur le site, à l'aide de résultats de mesures in situ et des données d'Airparif.

Les mesures de la qualité de l'air ont été effectuées du 17 au 21 décembre 2020, sur 2 à 8 points de mesures (selon les polluants mesurés) et ont concerné les polluants suivants : benzène, dioxyde d'azote, monoxyde de carbone et particules de type PM2,5 et PM10. Les résultats montrent que la qualité de l'air mesurée, sur cette

24 A titre indicatif, l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme prévoit qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes.

25 Le trafic routier induit par le projet a été estimé à 172 véhicules à l'heure de pointe du matin et à 161 véhicules à l'heure de pointe du soir (entrées et sorties). Ces flux routiers se dirigeront principalement vers la route de Poissy au sud du projet (p. 179-180). La MRAe remarque que ce trafic a été estimé par rapport à une version du projet prévoyant moins de logements (350) que la version actuelle (385) (cf. tableau 29 « Évaluation des flux générés », p. 179).



période, était conforme aux valeurs guides en vigueur (p. 80-81). La MRAe relève toutefois que la qualité de l'air est très variable dans le temps et que l'étude d'impact ne donne aucun élément de comparaison permettant d'apprécier la représentativité de ces mesures, réalisées sur une courte période, et d'évaluer la qualité de l'air sur le site à l'échelle annuelle<sup>26</sup>. Par ailleurs, elle suggère au maître d'ouvrage d'actualiser l'étude d'impact en prenant comme références les valeurs-guides actuelles de l'OMS (références 2021), celles du dossier datant de 2005. Elle note également que la campagne de mesures a débuté deux jours après la fin de la deuxième période de confinement alors même que les trafics routiers n'ont pas immédiatement après la fin du confinement leurs niveaux habituels. En l'état, une équivoque existe sur la possibilité de se référer à ces données pour implanter un projet si près d'une autoroute.

L'étude d'impact présente ensuite les données d'Airparif sur la qualité de l'air pour l'année 2019, sans indiquer sur quel territoire<sup>27</sup>. Les résultats montrent une qualité de l'air conforme aux valeurs réglementaires (p. 81). L'étude d'impact conclut que la qualité de l'air est bonne malgré la présence de l'autoroute A14 (p. 85), en soulignant par ailleurs que « l'autoroute A14 est beaucoup moins fréquentée que le sont les infrastructures routières de ce type classiquement » (p. 184). A minima, des données sur la qualité de l'air en bordure de routes présentant des niveaux de trafic analogues devraient être produites.

S'agissant des effets sanitaires du projet, l'étude d'impact rappelle que « la création des habitations dans ce secteur va tendre à exposer davantage de personnes à des polluants atmosphériques, même si ces derniers respectent les valeurs-seuils réglementaires » (p. 184). Les mesures envisagées pour réduire cette exposition concernent notamment la mise à distance des bâtiments et de la crèche par rapport à l'autoroute (cf. mesures mises en place concernant l'exposition au bruit, ci-dessus) ainsi que l'emplacement des prises d'air pour la ventilation, situées « en cœur d'îlot de préférence » (p. 185).

En l'état, la MRAe note que les éléments de justification apportés pour démontrer que la qualité de l'air est bonne sur le secteur du projet devront être approfondis. C'est en effet cette justification qui permet principalement d'étayer l'absence d'impact sanitaire du projet lié à l'exposition d'une nouvelle population à la pollution atmosphérique.

**(6) La MRAe recommande de compléter la caractérisation de la qualité de l'air par des mesures effectuées sur une période de flux non dégradés et plus représentative afin de lever toute équivoque sur les données présentées et donner des éléments de comparaison pour justifier en quoi la qualité de l'air est estimée bonne sur le site du projet, en prenant notamment comme références les valeurs guides actualisées de l'organisation mondiale de la santé.**

### 3.3. Pollution des sols et gestion des terres

L'étude d'impact retrace l'occupation du sol sur le site (p. 31-32). Il s'agit d'un ancien terrain agricole, qui a été remblayé avec les terres issues de la construction de l'autoroute dans le milieu des années 1990 d'une part, puis de la construction de l'échangeur situé au sud-est, dans les années 2000-2010 d'autre part. Par ailleurs, une décharge publique non autorisée a été exploitée sur des parcelles situées au sud (hors du site) et le secteur ouest du site a probablement fait l'objet de dépôts sauvages.

---

26 Par exemple, en effectuant une comparaison statistique par rapport aux résultats, sur la même période, de stations de mesures permanentes du réseau Airparif, en retenant différents types de stations (stations urbaines, péri-urbaines et de trafic).

27 La MRAe note, au vu des résultats présentés, qu'il pourrait s'agir des communes de Chambourcy ou de Poissy.

Afin d'établir un diagnostic initial de l'état des milieux et de vérifier la compatibilité sanitaire avec les usages futurs, des investigations ont été menées en 2020 dans les sols, les eaux souterraines et les gaz du sol. Des sondages complémentaires ont été réalisés en 2021 dans les sols au droit des bâtiments A, B et G<sup>28</sup>. Les résultats des diagnostics ont, selon l'étude d'impact, mis en évidence :

Dans les sols (p. 77-78) :

- Des anomalies en hydrocarbures totaux (HCT), en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et plus ponctuellement en polychlorobiphényles (PCB), peu significatives et non représentatives d'une pollution des sols ;
- Des anomalies diffuses en métaux (plomb, cuivre, mercure, plomb, zinc) dans les sols de surface, non susceptibles d'engendrer un risque sanitaire par ingestion.

Dans les eaux souterraines (p. 78) :

- La première nappe d'eau souterraine est présente à environ 20 m de profondeur. Des circulations superficielles ponctuelles, ne s'apparentant pas à une nappe, ont également été observées au sein des remblais. Un seul des piézomètres était en eau, à environ 4 m de profondeur. Les analyses dans les eaux souterraines montrent des anomalies peu significatives en hydrocarbures totaux (HCT), en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), arsenic et cadmium, et des anomalies significatives en chrome, nickel et plomb, non représentatives d'une contamination de la nappe selon l'étude d'impact.

Dans les gaz du sol (p. 79) :

- Des anomalies peu significatives en hydrocarbures, en composés organiques halogénés volatils (COHV) et ponctuellement en benzène, non susceptibles d'engendrer un risque pour les futurs usagers par inhalation.

Au vu de ces résultats, l'étude d'impact indique que la qualité des milieux est compatible avec l'usage futur, notamment au droit de la crèche (p. 115-116 et 189).

Par ailleurs, une grande partie des remblais présents sur le site sera excavée : il est prévu un volume<sup>29</sup> de déblais de 113 886 m<sup>3</sup> et un volume de remblais de 3 147 m<sup>3</sup>, soit un excédent de déblais d'environ 110 000 m<sup>3</sup> (p. 24). Les analyses effectuées montrent le caractère non « inerte »<sup>30</sup> d'une partie des remblais du site, qui devront donc être évacués en filières adaptées (installation de stockage de déchets inertes à seuils augmentés (ISDI+), biocentre ou installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND)). Le nombre de poids lourds nécessaires pour évacuer ces déblais hors site n'a pas été estimé mais au vu de l'importance des déblais annoncés, il devrait être significatif. Un plan de circulation de ces poids-lourds mériterait d'être décrit afin d'évaluer l'impact de ce trafic durant la phase de chantier sur les secteurs urbanisés environnants.

L'étude d'impact indique également qu'une partie des terres excavées pourra être valorisée ou réutilisée sur site<sup>31</sup> (p. 107, 116, 192-193) et la « possibilité de réutilisation sur site de l'ensemble des terres sans contrainte spécifique » (p. 104)<sup>32</sup>. La MRAe signale toutefois que l'étude de pollution jointe en annexe mentionne, sur cer-

---

28 Sont jointes en annexe au dossier : l'étude complémentaire de mai 2021 (Annexe 9 : « Diagnostic complémentaire de pollution des sols », Tesora) et la mise à jour de l'interprétation des données des investigations dans le cadre du nouveau projet d'aménagement de septembre 2021 (Annexe 9bis : « Mise à jour de rapport dans un contexte d'aménagement (AMO Etudes) », Tesora). Le diagnostic de 2020 n'est pas joint en annexe.

29 Ces volumes ont été estimés hors terrassements nécessaires à la réalisation des sous-sols des bâtiments, au réglage fin des plateformes, à la réalisation des bassins de gestion des eaux pluviales et à la réalisation des merlons paysagers (p. 24).

30 Au sens des critères définis dans l'arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets dans les installations de stockage de déchets inertes.

31 Sous réserve de faisabilité géotechnique (p. 116, 193). La géotechnique étudie les caractéristiques mécaniques des sols (portance, sensibilité à l'eau, etc.).

32 Chapitre « Analyse du devenir des enjeux et sensibilités du territoire », p. 104-109.

tains lots, que les terres excavées « pourront être valorisées hors site sans autre contrainte qu'un recouvrement de 30 cm de terres végétales ou sous revêtement (bâtiment ou voirie) », voire après réalisation d'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS)<sup>33</sup>. La MRAe relève que si la réutilisation des terres sur site est souhaitable notamment au regard des déplacements de poids lourds évités<sup>34</sup>, elle doit être réalisée sans générer de risque sanitaire. Les conclusions de l'étude d'impact concernant la réutilisation sur site des terres excavées devront être précisées. Il conviendra notamment d'expliquer pourquoi une réutilisation sur site est possible sans contrainte spécifique alors qu'une valorisation hors site nécessite des précautions particulières (selon les études de pollution jointes en annexe au dossier).

### 3.4. Déplacements

La localisation d'une opération immobilière relativement éloignée des principaux centres de vie interroge, au regard des déplacements qu'elle engendrera, sur la façon dont le projet va pouvoir éviter un usage massif de la voiture au quotidien.

Le dossier ne présente pas d'étude complète relative à la mobilité des futurs habitants. Leur chaîne de déplacement et les reports modaux prévisibles et souhaitables (conditions pour se rendre aux principaux centres d'intérêt à partir du site selon les différents modes de transport utilisés) ne sont pas présentés. La part modale estimée n'est pas présentée. Ainsi, par exemple, il est impossible de se rendre compte de la facilité ou non d'accès à vélo des premiers commerces de bouche ou des principaux groupes scolaires desservant le quartier. Les cheminements cyclables sécurisés sont absents des routes de Poissy (est) et de la rue d'Aigremont (ouest). La création d'un trottoir (hors projet) en direction du centre ville de Chambourcy est présentée sur la figure 111 p. 75 mais sans aucune précision d'échéance de réalisation. Cette route dispose d'un trottoir dans sa partie nord vers Poissy.

Le premier arrêt de bus est situé à 600 mètres (côté est), à 750 mètres (côté ouest) du centre du programme immobilier. Le dossier mentionne le projet de la commune d'implanter un nouvel arrêt plus près du site, route de Poissy, sans donner plus de précision ni sur le calendrier ni sur la localisation de cet arrêt, ni également sur les conditions de franchissement de cette route qui connaît un flux soutenu de 1 088 véhicules (tous sens confondus) en heure de pointe du soir.

#### (7) La MRAe recommande :

- au maître d'ouvrage de produire une étude complète, actualisée et approfondie sur les mobilités qui englobe tous les modes de déplacements, expliciter les stratégies qui seront mises en place pour inciter les mobilités alternatives à celles impliquant l'usage du véhicule individuel motorisé et préciser comment il répond à son objectif « d'assurer la qualité des liaisons vers les aménités » ;
- à la commune de Chambourcy d'apporter des précisions sur son projet de desservir le secteur du projet par les transports en commun, et plus généralement sur ses actions visant à favoriser les liaisons en modes actifs et alternatifs à la voiture entre le site du projet et les autres secteurs de la commune.

### 3.5. Paysage et climat

Le dossier présente quelques esquisses de réalisation des immeubles et quelques coupes. Ces représentations sont plus nombreuses dans la Notice architecturale (PC4). Elles montrent l'architecture des immeubles à partir d'un point de regard déjà placé au sein du programme immobilier. Ainsi, il n'est pas possible de se faire une

---

33 Cf. p. 36-37 du « Diagnostic complémentaire de pollution des sols » de mai 2021 (Annexe 9).

34 En outre, la gestion des déchets doit privilégier la valorisation au détriment de l'élimination.

représentation de la perception qu'un des riverains du secteur pavillonnaire de Poissy, qu'un utilisateur d'une des deux routes qui bordent le site ou qu'un automobiliste sur l'A14 aura du projet.

La MRAe estime que l'étude d'impact devra être complétée sur ce point.

L'importance des terrassements aura des effets paysagers sur l'insertion des bâtiments. Il est prévu d'importants terrassements puisque le dossier mentionne « un excédent de déblais d'environ 110 000 m<sup>3</sup> » (Ei p.24). Or, en considérant un tonnage total de l'ordre de 220 000 tonnes, et l'usage de camions pouvant évacuer 15 tonnes, le seul retrait des déblais conduirait à près de 14 600 rotations de poids lourds dont les conséquences environnementales n'ont pas été appréhendées dans l'étude d'impact.

L'étude ne comprend pas d'avantage de bilan carbone global.

**(8) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par :**

- un bilan carbone global de l'opération ;
- des compléments de simulations paysagères à différentes échelles et aux principaux lieux de perception du projet,
- un approfondissement des conséquences de l'évacuation des 100 000 m<sup>3</sup> de déblais sur le bruit, sur la circulation locale et la pollution atmosphérique.

## 4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public par voie électronique sur le projet.

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 la participation du public par voie électronique prévue à l'article [L.123-19](#). 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. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr)

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Fait à Paris le 21 décembre 2021



Le membre délégué :

Noël Jouteur

# ANNEXE

# Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande d'annexer à l'étude d'impact, pour la phase de consultation du public, l'étude de sols réalisée en 2020.....9
- (2) La MRAe recommande de présenter une analyse argumentée des impacts sur l'environnement et la santé humaine des différents scénarios d'implantation des bâtiments au sein du terrain d'assiette du projet afin d'exposer comment le choix final du projet a tenu compte de ces impacts.....11
- (3) La MRAe recommande : - au maître d'ouvrage d'identifier les connexions écologiques entre massifs forestiers permises par le site actuel et leurs évolutions prévisibles après la réalisation du projet, et de préciser les garanties apportées en phase chantier et en phase d'exploitation pour assurer la conciliation des différents usages et la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, en particulier dans la partie nord ; - à la commune de préciser les dispositions qu'elle intégrera dans son plan local d'urbanisme pour conforter le statut d'espace naturel partiellement boisé du secteur non imperméabilisé conservé au nord de la parcelle et sur toute sa longueur.....14
- (4) La MRAe recommande de préciser dans l'étude d'impact les mesures (nature, conditions de mise en œuvre) garantissant la bonne compensation des effets notables du projet sur la biodiversité, notamment sur des espèces protégées.....14
- (5) La MRAe recommande : - d'approfondir la modélisation des niveaux de bruit futurs en intégrant la forme des bâtiments (dont l'orientation est susceptible de favoriser la réverbération du bruit) ; - de préciser les solutions envisagées pour que les niveaux de bruit ne dépassent pas les valeurs guides édictées par l'organisation mondiale de la santé, notamment au printemps et à l'été lorsque les fenêtres des logements sont ouvertes.....16
- (6) La MRAe recommande de compléter la caractérisation de la qualité de l'air par des mesures effectuées sur une période de flux non dégradés et plus représentative afin de lever toute équivoque sur les données présentées et donner des éléments de comparaison pour justifier en quoi la qualité de l'air est estimée bonne sur le site du projet, en prenant notamment comme références les valeurs guides actualisées de l'organisation mondiale de la santé. ....17
- (7) La MRAe recommande : - au maître d'ouvrage de produire une étude complète, actualisée et approfondie sur les mobilités qui englobe tous les modes de déplacements, expliciter les stratégies qui seront mises en place pour inciter les mobilités alternatives à celles impliquant l'usage du véhicule individuel motorisé et préciser comment il répond à son objectif « *d'assurer la qualité des liaisons vers les aménités* » ; - à la commune de Chambourcy d'apporter des précisions sur son projet de desservir le secteur du projet par les transports en commun, et plus généralement sur ses actions visant à favoriser les liaisons en modes actifs et alternatifs à la voiture entre le site du projet et les autres secteurs de la commune.....19
- (8) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par : - un bilan carbone global de l'opération ; - des compléments de simulations paysagères à différentes échelles et aux principaux lieux de perception du projet, - un approfondissement des conséquences de l'évacuation des 100 000 m<sup>3</sup> de déblais sur le bruit, sur la circulation locale et la pollution atmosphérique.....20