

25/03/2026

VERDI

Annexe 8 Notice d'impact

**Construction d'un COB, d'une unité
psychiatrique et d'une voirie
communale à Chambourcy**





SOMMAIRE



Construction d'un COB, d'une unité psychiatrique et d'une voirie communale à Chambourcy **1**

1 Présentation du projet **4**

1.1 Présentation du projet **5**

1.1.1 Caractéristiques du projet - COB 7

1.1.2 Présentation du projet - Hôpital 8

1.1.3 Présentation du projet – voirie communale 9

1.2 Comptabilité plan & programme **12**

1.2.1 Schéma Directeur Régional d'Île de France (SDRIF) 12

1.2.2 Orientation d'aménagement et de Programmation (OAP) 12

1.2.3 Projet convergences 14

1.2.4 Plan local d'Urbanisme 16

1.3 Traitement des arbords extérieurs - COB **20**

1.3.2 L'intégration environnementale 20

1.3.3 Traitement des abords et espaces intérieurs 21

2 Sensibilité environnementale de la zone de projet **23**

2.1 Milieux naturels **24**

2.1.1 Sites Natura 2000 24

2.1.2 ZNIEFF 26

2.1.3 ENS 28

2.2 Continuités écologiques **29**

2.2.1 Principes des Continuités Écologiques 29

2.2.2 Impact sur la Commune de Chambourcy 29

2.3 Enveloppe d'alerte des zones humides **32**

3 Caractéristique de l'impact potentiel du projet sur la santé humaine **33**

3.1 Plans de prévention des risques **34**



SOMMAIRE

3.2 Aléa retrait-gonflement des argiles	35
3.3 Servitudes	36
3.4 Exposition au bruit	36
3.5 ICPE	37
3.6 Risque de pollution	37
3.7 Risque géotechnique	38
4 Mesures mises en place & Conclusion	39





1

PRESENTATION DU PROJET

1.1 PRESENTATION DU PROJET

La présente notice vise à définir les impacts et enjeux du projet de création d'un centre opérationnel bus (COB) et d'un hôpital sur la commune de Chambourcy. Ces nouveaux équipements seront desservis par une nouvelle voirie communale.

Le projet de COB est réalisé par TRANSDEV pour le compte d'ÎLE DE FRANCE MOBILITES dans le cadre de l'exploitation de la DSP 32 (délégation de service public). Afin de répondre à la demande d'Île-de-France Mobilités, il est prévu de construire le COB de Chambourcy permettant de remiser 95 véhicules dont 5 articulés. Le terrain proposé pour la construction du Centre Opérationnel Bus est situé au Nord de la commune de Chambourcy, à la limite avec la commune de Poissy.

Le projet de Centre Hospitalier Intercommunal de Poissy Saint Germain est prévu dans une seconde phase. Le projet concerne la création d'une unité psychiatrique, comprenant un jardin thérapeutique. Le projet étant actuellement en étude, les éléments techniques le concernant sont moins précises que pour le COB.



Figure 1 : Localisation du terrain à l'échelle de la commune

Le projet est situé le long de la Route de Poissy, côté Ouest, juste avant son passage par-dessus l'autoroute A14 quand on remonte en direction du Nord.

L'emprise foncière proposée occupe une surface d'environ 35 000 m² :

- ▶ 25 038 m² pour le COB ;
- ▶ 7 000 m² pour l'hôpital ;
- ▶ 2 278 m² pour la voirie communale.



Figure 2 : Vue aérienne du site

Le terrain est bordé par :

- ▶ La route de Poissy sur sa façade Est,
- ▶ Des terrains vierges sur sa façade Ouest,
- ▶ Une zone commerciale au Sud,
- ▶ L'autoroute A14 au Nord

La présente notice a pour but d'illustrer et d'argumenter les différentes thématiques abordées dans le Cerfa, pour permettre à l'autorité environnementale d'apprécier correctement les risques d'impacts sur l'environnement liés au projet.

1.1.1 CARACTERISTIQUES DU PROJET - COB

L'exploitation des réseaux de transport de la DSP 32 est en service depuis le 1^{er} août 2022. Comme le terrain prévu pour le projet n'était pas immédiatement disponible, la délégation de service public de transport dite des Boucles de Seine (DSP 32) est assurée depuis bientôt trois ans à partir de deux COB provisoires situés à Poissy et à Villennes-sur-Seine. Ces deux COB provisoires étaient prévus d'être exploités pour une durée maximale de deux années, ce qui laissait le temps pour construire le COB de Chambourcy. Ce dernier ayant pris du retard, l'exploitation s'éternise sur les COB de Villennes-sur-Seine et de Poissy, ce qui engendre plusieurs problématiques importantes :

- ▶ **Problématique sociale** pour les conducteurs et les mécaniciens qui travaillent dans des conditions assez pénibles :
 - Atelier de maintenance provisoire sous forme de chapiteau à Villennes-sur-Seine,
 - Zones de circulation et de remisage des bus très contraintes sur les deux sites ce qui provoquent de nombreux accrochages et des difficultés liées au stress et donc des retards en prise de service,
- ▶ **Problématiques réglementaires** puisque ces COB étaient prévus pour une durée de deux ans sous un régime de déclaration précaire à durée limitée. Celle-ci étant dépassée, nous pouvons considérer ces deux installations comme hors cadre légal.
- ▶ **Problématique de risque de pollution** lié à l'utilisation de deux station-service et station de lavage dans des conditions précaires qui se prolongent.

Le COB s'organise en 4 unités fonctionnelles :

- ▶ Atelier de maintenance,
- ▶ Bureaux et locaux administratif et sociaux
- ▶ Locaux communs
- ▶ Espaces et organes extérieurs

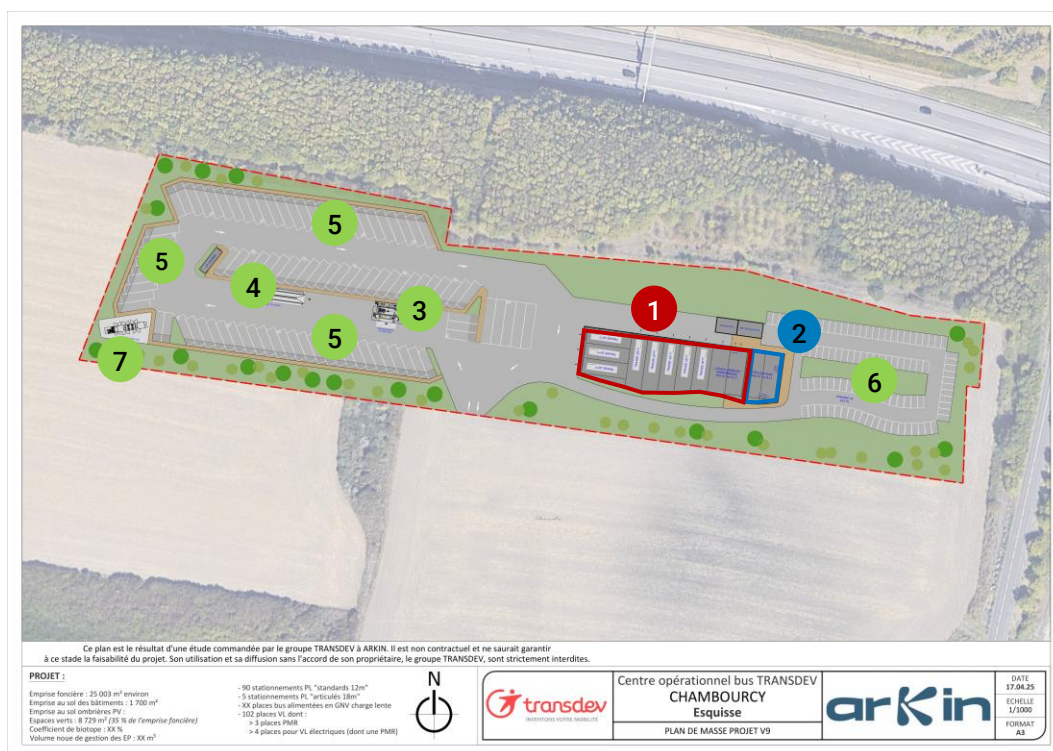


Figure 3 : Plan masse projet COB - Localisation des unités fonctionnelles

Légende :

- (1) Atelier de maintenance
- (2) Bureaux, locaux administratifs et locaux communs
- (3) Station-service GO, AD blue et bornes de recharge rapide GNV
- (4) Station de lavage
- (5) Zones de remisage des autobus et autobus articulés (5b)
- (6) Parking VL
- (7) Station de compression GNV

1.1.2 PRESENTATION DU PROJET - HOPITAL

Le projet de Centre Hospitalier Intercommunal de Poissy Saint Germain étant prévu dans une seconde phase, sa définition technique est à ce jour moins précise.

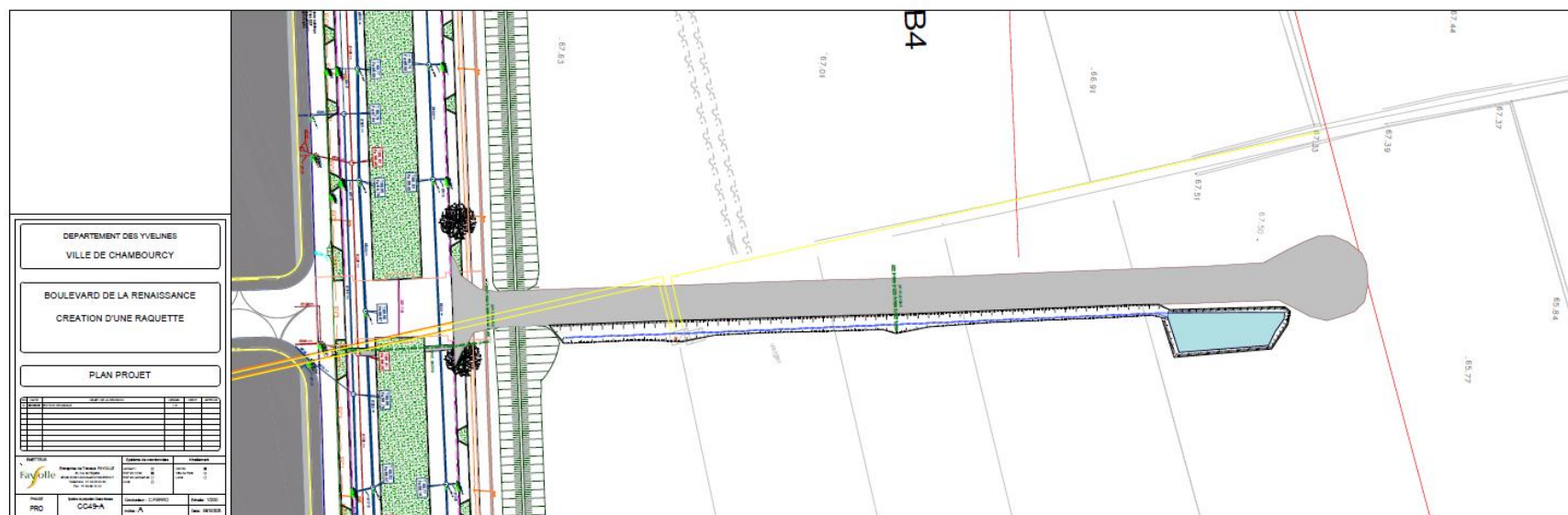
Les caractéristiques techniques connues à ce jour sont les suivantes :

- Le projet sera réalisé sur le terrain B3 de 7000 m² ;
- Un jardin thérapeutique d'une surface de 3000 m² est prévu ;
- 75 places de parkings sont prévues ;
- Emprise au sol du bâtiment : 2500 m²

- ▶ Hauteur : R+1 maximum
- ▶ Surface de plancher : 4900 m² environ (moins de 5000m² assuré)

1.1.3 PRESENTATION DU PROJET – VOIRIE COMMUNALE

La voie communale s'étend sur une longueur d'un peu plus de 150 mètres, pour une surface d'environ 2400 m². Une noue ainsi qu'un bassin de rétention sont prévus pour la gestion des eaux pluviales. La voie sera dans un premier temps principalement utilisée par des bus, en raison de l'aménagement du COB, puis à des typologies de véhicules plus variées dans un second temps une fois que l'hôpital sera construit. Le plan masse de la voirie est présenté ci-dessous.



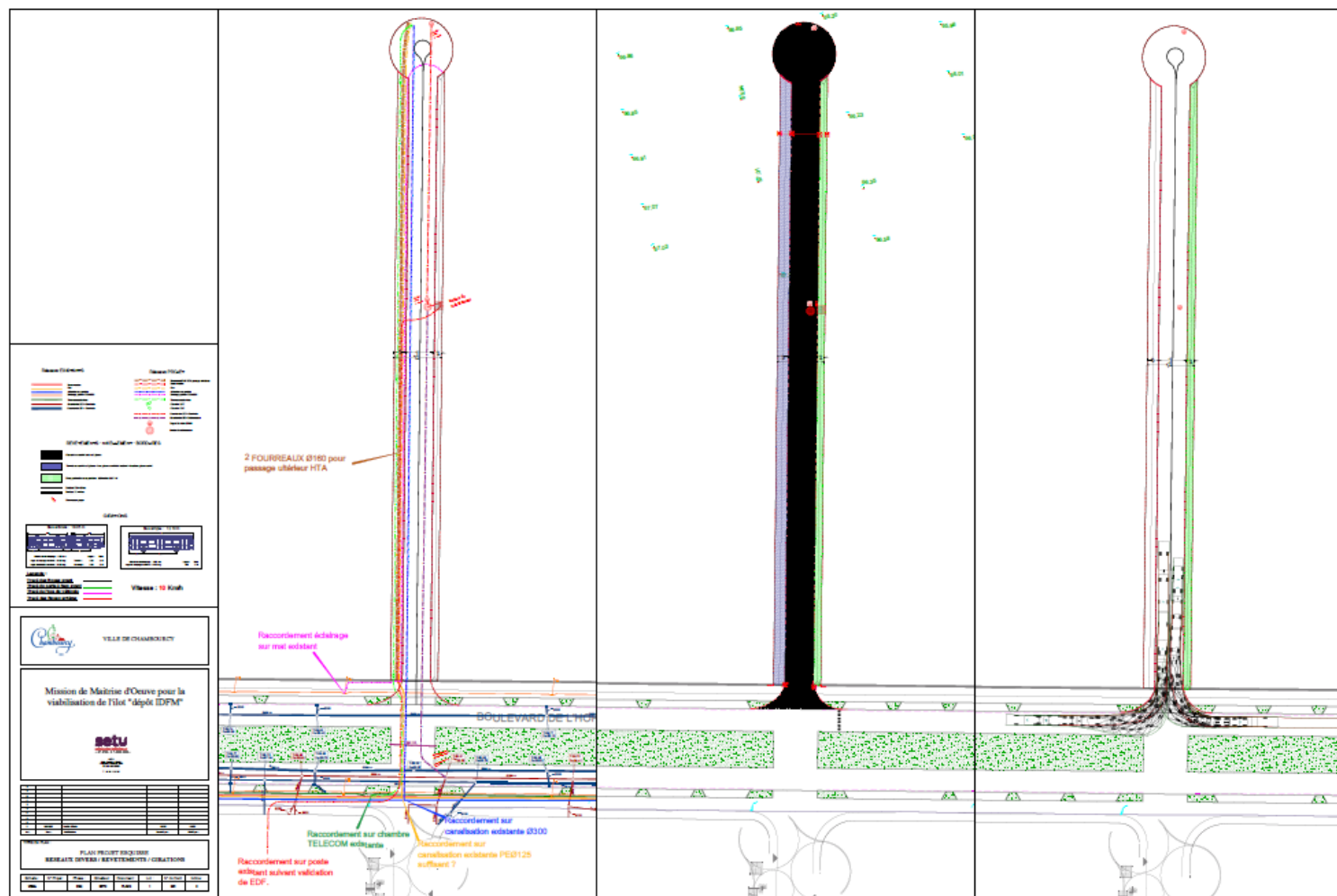
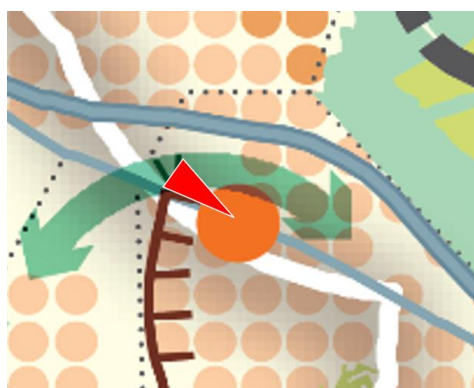


Figure 4 : Plan masse du projet de voirie communale

1.2 COMPTABILITE PLAN & PROGRAMME

1.2.1 SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL D'ILE DE FRANCE (SDRIF)



L'extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire fait apparaître le terrain comme étant un « secteur d'urbanisation préférentiel ».

Il est situé dans le périmètre d'une liaison verte prévue par le SDRIF entre la plaine d'Aigremont et la plaine nord de Chambourcy. Cette liaison est perpendiculaire à la RD113 et concerne des espaces situés à la frontière des communes de Poissy et Chambourcy.

Figure 5 : Extrait de la carte de destination générale du SDRIF (terrain fléché en rouge)

1.2.2 ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Le Plan Local d'Urbanisme de la Commune de Chambourcy propose une OAP pour cette zone de son territoire. Il s'agit de l'OAP du secteur de la plaine Nord, qui correspond à la partie du territoire communal située au Nord de la RD 113.

L'aménagement de la plaine Nord a fait l'objet de plusieurs orientations dans les PLU successifs depuis 2005.

PLU révisé en 2005 qui traduisait les orientations du SDRIF de 1994 et classait cette zone en « zone partiellement urbanisable ». Il prévoyait l'aménagement d'un parc d'activité paysagé à l'Est ainsi qu'un espace vert de 20 Ha à l'Ouest.

PLU révisé en 2009 afin d'accueillir dans cette zone le nouveau centre hospitalier de Poissy St Germain en Laye (CHIPS). Il était donc prévu la réalisation du pôle hospitalier, d'un pôle économique en vis-à-vis de l'hôpital et d'une gare routière.

A ce jour, certaines des orientations du PLU de 2009 ont été réalisées : les voiries internes et leurs connexions sur la RD 113 et la construction du pôle commercial des vergers.

Cependant, le projet d'hôpital n'a pas encore vu le jour, mais les terrains correspondants ont toutefois été acquis par le CHIPS.

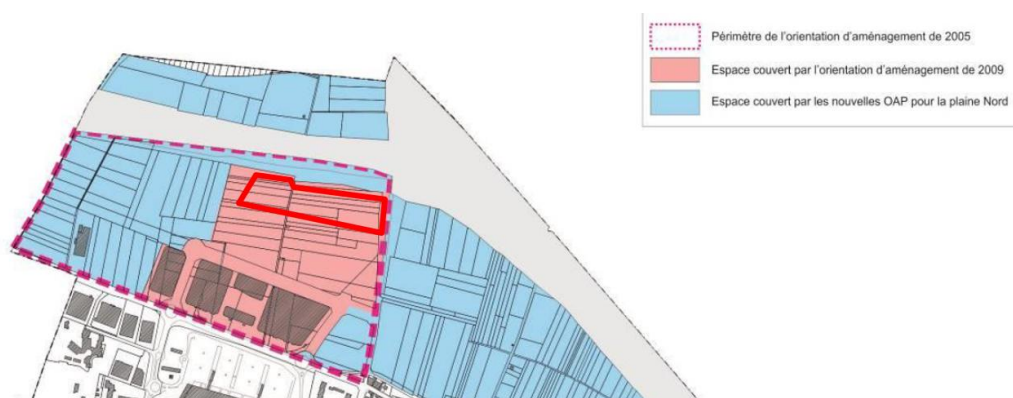


Figure 6 : Succession des orientations d'aménagement depuis 2005

La nouvelle OAP du PLU de 2019 prévoit, pour les espaces qui étaient déjà concernés par les orientations d'aménagement précédentes, de maintenir les principes directeurs qui avaient guidés l'organisation du secteur et de garder les composantes du programme initial à savoir : le pôle économique (déjà réalisé en grande partie au Sud), le projet d'hôpital et la gare routière. L'OAP précise bien que la position de la gare routière et de l'hôpital n'est pas figée et qu'elle pourra s'adapter en fonction des autres projets.

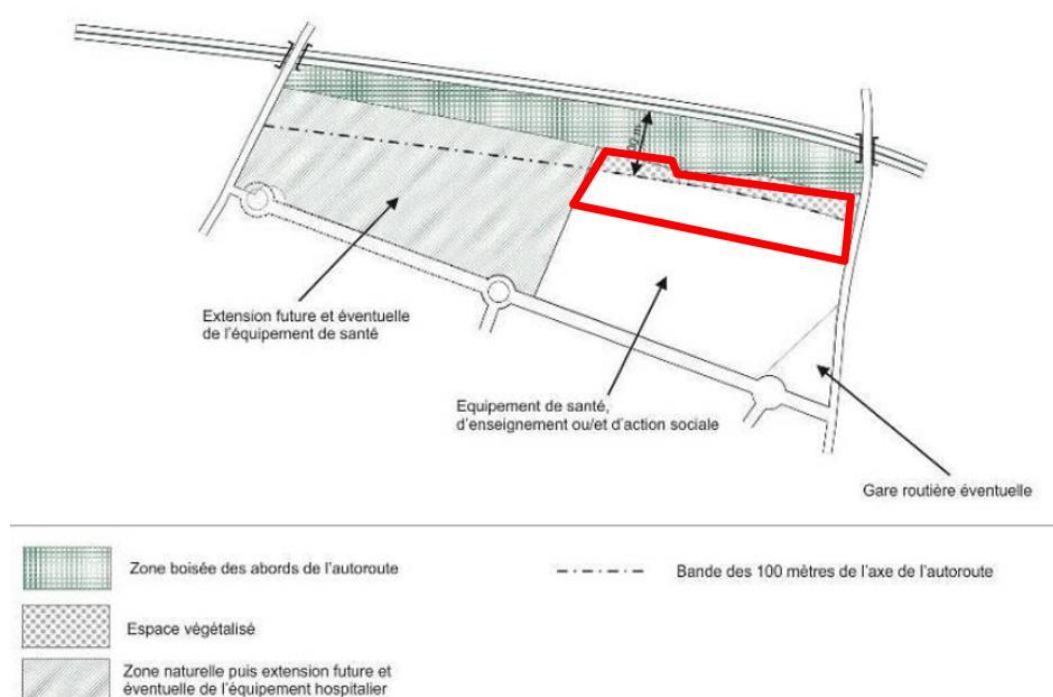


Figure 7 : Schéma des orientations d'aménagement dans le sous-secteur concerné

A ce jour, l'OAP n'évoque pas clairement l'intégration d'un COB mais prévoit bien l'aménagement d'un programme assez comparable de gare routière. Par ailleurs, le terrain proposé pour le COB est réservé dans le cadre de l'OAP à l'aménagement du projet hospitalier. Il est donc probable que la construction du COB nécessite une modification mineure de l'OAP, démarche qui peut être réalisée par le biais d'une procédure de modification simplifiée.

1.2.3 PROJET CONVERGENCES

Le projet « Convergences » porté par la Commune de Chambourcy et Grand Paris Aménagement vise à agréger et à donner de la cohérence à trois secteurs du Nord de la Commune, dont le secteur prévu pour la construction du COB qui prévoit l'aménagement d'un programme autour de la santé et d'un pôle mobilités.

Le document de cadrage du projet Convergences, transmis dans le cadre du DCE, précise les schémas d'orientation et dispositions à prendre en compte pour l'aménagement de ce secteur.

Afin de mieux répondre à l'évolution des besoins de mobilité, la ville de Chambourcy propose d'accueillir un dépôt de bus respectueux de l'environnement dans cette zone.

Il est précisé que le terrain proposé pour le COB occupe une surface de 2,5 Ha environ et qu'il se situe au Nord du secteur Sud, le long de la bande paysagère qui longe l'A14.

Le terrain est concerné par une non-constructibilité en partie Nord due à :

- ▶ La présence de l'A14 et la bande de non-constructibilité de 100m de part et d'autre de son axe (loi Barnier),
- ▶ La présence de la future coulée verte qui relie les secteurs Est et Ouest et qui occupe l'espace situé entre le site et l'autoroute. Cette coulée verte sera présente en partie sur le terrain.

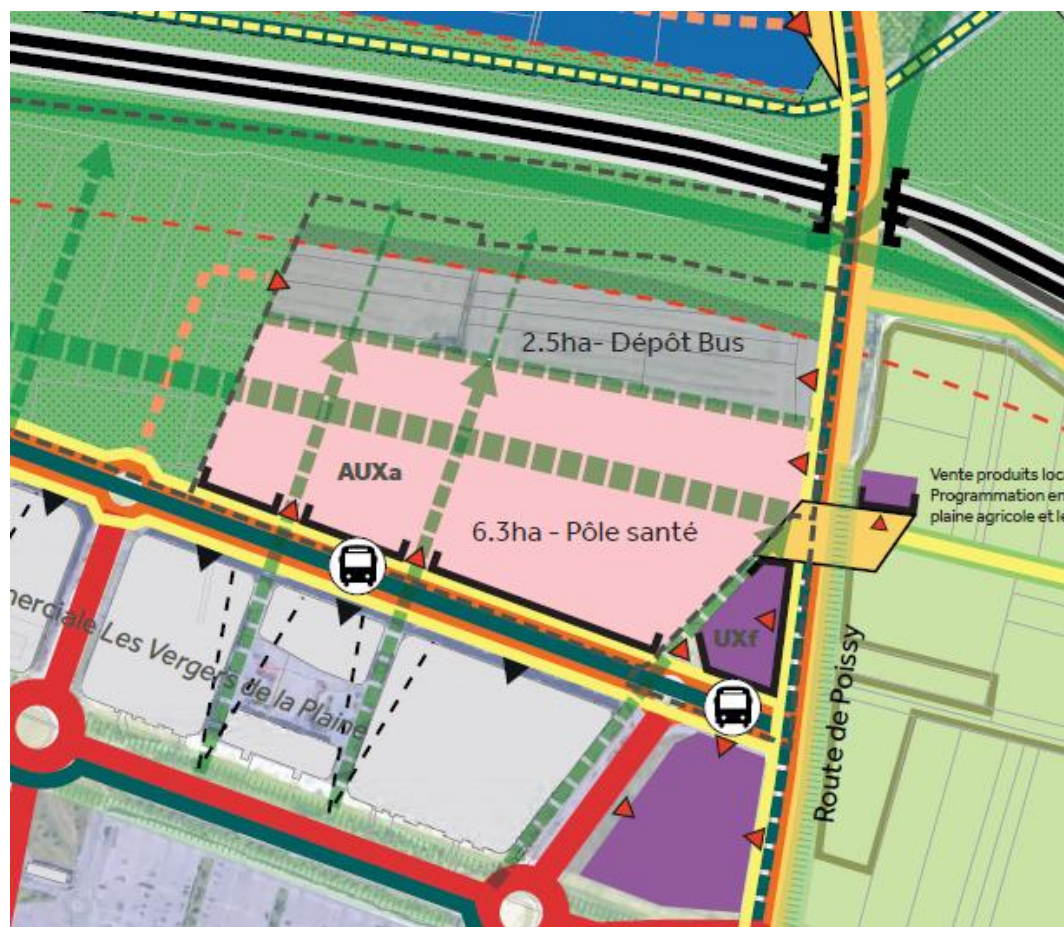


Figure 8 : Schéma d'orientation du projet Convergence sur lequel apparaît le projet

1.2.4 PLAN LOCAL D'URBANISME

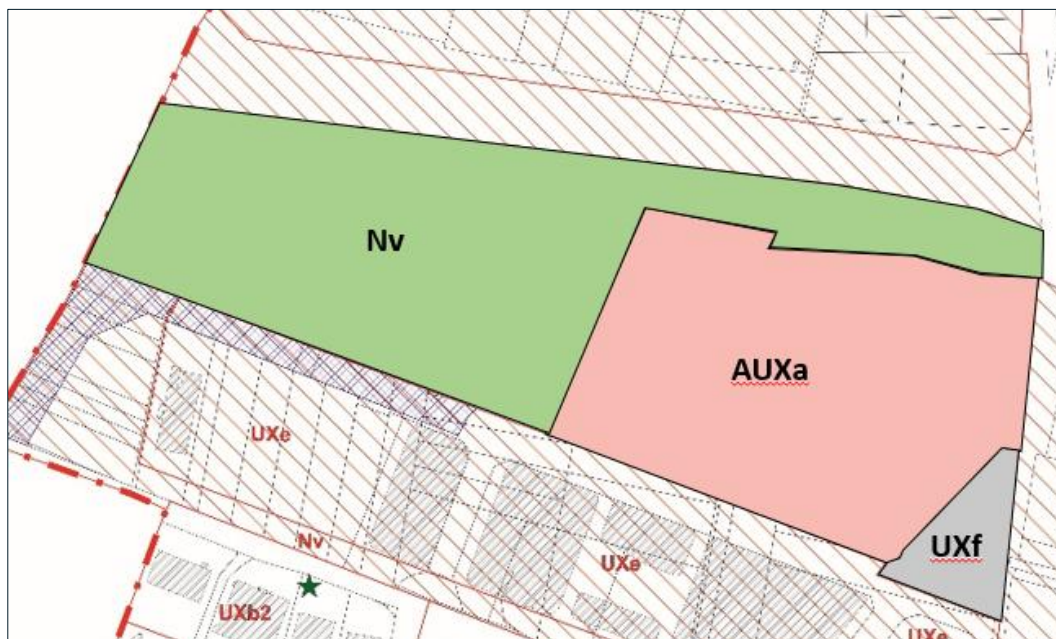


Figure 9 : Extrait du plan de zonage du PLU (contour terrain pointillés bleus)

Le plan de zonage du PLU de la commune de Chamboourcy indique que le terrain est situé en zone AUXa.

Il s'agit d'une zone d'urbanisation future destinée à l'implantation d'un établissement de type hospitalier dans le cadre d'un aménagement d'ensemble. Il est précisé que le projet devra s'intégrer au mieux dans l'espace de développement de la plaine Nord qui fait l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation.

ARTICLE 1.1 – Usages des sols et natures d'activités interdites

Cet article précise que sont interdites les constructions autres que celles mentionnées à l'article 1.2 (voir ci-dessous).

ARTICLE 1.2 – Usages des sols et natures d'activités soumises à conditions

Il est indiqué ici que sont autorisées les constructions, installations et ouvrages nécessaires à des équipements d'intérêt collectif.

Le projet de COB et d'hôpital doit pouvoir s'inscrire dans ce cadre, puisqu'il s'agit bien d'un équipement lié à l'intérêt collectif du transport public de passagers.

ARTICLE 2.1 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ou privées

Les constructions doivent être implantées avec un recul de 5m par rapport à l'alignement sur la route de Poissy.

Cette disposition est respectée dans le cadre du projet.

ARTICLE 2.2 – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives. Le retrait doit être au minimum équivalent à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 4 m.

Ces dispositions sont respectées dans le cadre du projet.

ARTICLE 2.3 – Implantation des constructions les uns par rapport aux autres sur une même propriété

Ce point n'est pas réglementé, l'implantation des bâtiments les uns par rapport aux autres est libre.

ARTICLE 2.4 – Emprise au sol des constructions

Ce point n'est pas réglementé, l'emprise au sol n'est pas limitée par cet article mais contrainte par l'ensemble des autres dispositions réunies.

ARTICLE 2.5 – Hauteur maximale des constructions

La hauteur d'une construction est limitée à 14m.

Cette disposition est respectée dans le cadre du projet de COB, dont la hauteur maximale s'élève à 10,35 m au faîtage. Le projet d'hôpital devra aussi être compatible avec cette règle.

ARTICLE 3.1 – Prescriptions générales en termes de qualité urbaine architecturale et environnementale

Les constructions peuvent être refusées ou accordées avec prescriptions si le projet, par sa situation, son volume, son aspect, son rythme ou sa coloration, est de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Le projet architectural du COB fait le choix d'être intégré au paysages naturels et urbains qui l'entourent. Les courbes naturelles d'implantation des espaces forestiers, ainsi que celle plus artificiel du tracé de l'autoroute sont suivies par le projet, que ce soit au niveau de la forme du bâtiment que de celle des espaces extérieurs.

Par ailleurs, le matériau employé pour les façades du bâtiment (le bois) est naturel et favorise grandement l'intégration du projet dans son environnement.

Le projet de voirie inclue une noue végétalisée paysagère, ce qui contribue à préserver le paysage.

Le projet d'hôpital inclus l'aménagement d'un jardin thérapeutique de 3000 m².

ARTICLE 3.2 – Façades

Les matériaux et les couleurs employés pour les constructions doivent être choisis pour s'intégrer au mieux dans le paysage urbain ou naturel environnant. En outre, les matériaux et les couleurs ne doivent pas avoir pour effet de trop réfléchir la lumière ou de créer une brillance.

Pour les coloris de façades, le blanc pur et les couleurs criardes sont interdits. Sont admises les teintes douces, depuis le beige ton pierre à l'anthracite, avec le cas échéant des rehausses ponctuelles de coloration en harmonie.

Toutes les façades doivent être traitées avec le même soin et en harmonie et doivent présenter un aspect de très grande qualité, en particulier celles qui sont visibles depuis l'avenue de la Renaissance et la route de Poissy.

Le projet architectural du COB respecte en tous points ces disposition. En effet, il a été fait le choix d'un matériau (le bois massif),

Dont le caractère naturel lui permet de s'intégrer parfaitement à cet environnement paysager plutôt naturel,

Qui présente des teintes tout à fait compatibles avec la palette de couleurs autorisées (beige ton pierre à gris anthracite).

Par ailleurs, les façades sont traitées avec grand soin grâce à leur forme, leur composition, leur modénature et les matériaux et couleurs employés.

Le projet d'hôpital devra également respecter ces règles.

ARTICLE 3.3 – Toitures

Dès lors qu'elles présentent une forme de pente apparente, les toitures doivent respecter un degré d'inclinaison compris entre 20° et 45° et une ligne de faîtage principale. Les pans de toitures sont plans.

Ces dispositions sont respectées dans le cadre du projet.

ARTICLE 4.1 – Nature et ville, principe général

Les espaces libres aux abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier. Selon leur nature et leur vocation, leur traitement paysager doit être approprié à leur fonction en tenant compte :

- ▶ De l'organisation du bâti sur le terrain afin qu'ils soient conçus comme un accompagnement ou un prolongement des constructions,
- ▶ De la composition des espaces libres voisins pour une mise en valeur globale,
- ▶ De la topographie, la géologie et la configuration du terrain,
- ▶ De l'ensoleillement,

- De la problématique de la gestion des eaux pluviales.

Le projet de COB fait la part belle aux espaces libres. Ceux-ci sont conçus, aménagés et végétalisés en tenant compte de tous les paramètres énoncés dans cet article du PLU, notamment en ce qui concerne les espaces libres voisins (pôle santé au Sud et coulée verte au Nord) et la gestion des eaux pluviales.

Le projet de voirie inclus l'aménagement d'une noue végétalisée et d'un bassin de rétention, et le projet d'hôpital prévoit l'aménagement d'un jardin thérapeutique de 3000 m².

ARTICLE 4.3 – Limitation de l'imperméabilisation des sols

10 % au minimum de la superficie du terrain doit être maintenue perméable.

Cette disposition est respectée dans le cadre du projet de COB qui prévoit une surface perméable de 35 %. Le projet d'hôpital prévoit l'aménagement d'un jardin thérapeutique de 3000 m².

ARTICLE 4.4 – Le traitement paysager des espaces libres

Les espaces libres en recul de la route de Poissy seront paysagés.

Les espaces libres de toute construction doivent être plantés et recevoir un aménagement végétalisé.

- 1 arbre pour 200 m² de terrain libre,
- 1 arbre pour 4 places de parking VL. Des écrans d'arbres et d'arbustes devront être aménagée autour des aires de parking de plus de 300 m².

Les dispositions précédentes sont respectées dans le cadre de notre projet de COB. Concernant le nombre d'arbres, le PLU exige 69 et dans le cadre du projet il est prévu de planter 70 arbres.

Le projet d'hôpital devra également respecter cette règle. Le projet prévoyant 75 places de stationnement, le projet devra prévoir la plantation d'au moins 19 arbres.

ARTICLE 5.2 – Obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés

Concernant les équipements d'intérêt collectif et services publics, le nombre de places de stationnement à aménager est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type de fréquentation.

Le projet propose un parking VL de 100 unités, qui est suffisamment dimensionné pour accueillir les VL du personnel tout en tenant compte de la présence d'un grand parking pour les 2 roues et de la desserte du site en transports en commun.

Le projet d'hôpital prévoit 75 places de stationnement.

ARTICLE 5.4 – Obligations en matière de stationnement des vélos

Il est demandé la création d'un ou plusieurs espaces pour le stationnement des vélos dimensionnés en fonction des besoins estimés. Au moins la moitié des places doit être réalisée sous forme d'un ouvrage couvert.

Le projet propose un abri vélos de 25 m² (10m x 2,5m) qui permet de stationner une trentaine de vélos.

Le projet d'hôpital devra prévoir des stationnements pour les vélos.

1.3 TRAITEMENT DES ARBORDS EXTERIEURS - COB

L'essence même de ce type de programme en fait un élément particulièrement compliqué à gérer sur le plan de l'insertion architecturale, environnementale et urbaine. En effet, s'agissant d'un équipement avant tout très technique avec des contraintes fonctionnelles essentielles et impératives, l'exercice de l'Architecte est compliqué et son rôle tout à fait primordial.

Il s'agit donc de permettre l'intégration intelligente et sensible d'un équipement avant tout industriel qui comprend de grandes zones de parking, des éléments techniques extérieurs peu esthétiques par nature (station de lavage, station-service, zone de compression GNV), des bâtiments hauts avec peu d'ouvertures (atelier de maintenance). L'exercice doit permettre de répondre de la meilleure façon possible aux trois objectifs suivants :

- ▶ L'intégration urbaine,
- ▶ L'intégration architecturale,
- ▶ L'intégration paysagère et environnementale.

Ici seulement l'intégration paysagère et environnementale sera développée.

1.3.2 L'INTEGRATION ENVIRONNEMENTALE

L'aménagement du site est en premier lieu passé par une volonté d'optimiser et de rationaliser les surfaces des voiries et l'emprise du bâtiment afin de privilégier la mise en place d'espaces végétalisés perméables. Ces derniers sont partie prenante du projet et permettent à la fois le maintien et l'apport d'un écosystème endémique mais également un impact visuel positif.

La parcelle est située au cœur du projet « Convergences », qui fait notamment l'objet de prescriptions fortes avec la prise en compte de corridors écologiques puisque le site se trouve à proximité de deux ZNIEFF :

- ▶ La forêt de Saint-Germain-en-Laye au Nord-Est,

- La forêt de Marly au Sud-Ouest.

Ainsi, des couloirs doivent être maintenus entre ces zones, de manière à sécuriser le passage de la faune et la flore. Afin de répondre à ces exigences, les espaces de pleine terre ont été positionnés intégralement au Nord et au Sud, permettant des passages continus :

Au Sud du projet, une bande plantée discontinue, d'une profondeur entre 5m et 15m,

Au Nord du projet, les espaces verts viennent en continuité de la coulée verte prévue sur la partie Nord et Ouest du projet, permet de créer un corridor écologique Est / Ouest.

Ces deux zones sont fortement plantées via différentes strates, permettant d'être un réel support de biodiversité.

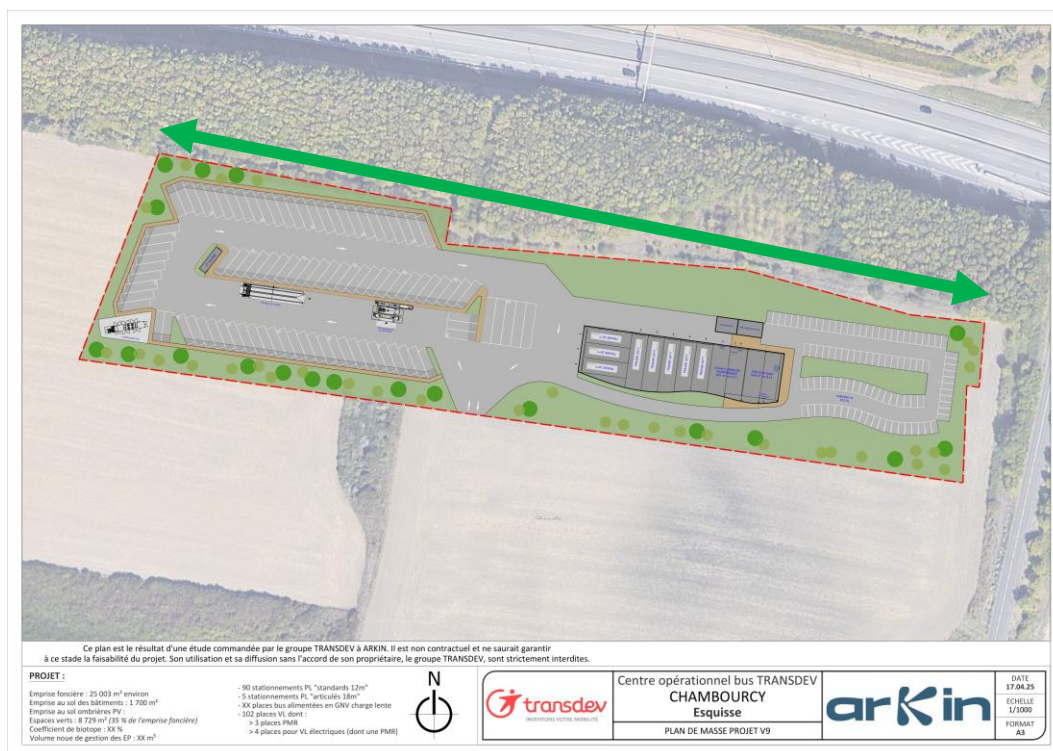


Figure 10 : Positionnement des espaces verts en pleine terre sur le projet

1.3.3 TRAITEMENT DES ABORDS ET ESPACES INTERIEURS

L'ensemble du site est ceinturé par des zones plantées, notamment en limites de propriété Nord (coulée verte) et Sud (ondulation végétale). Offrant une qualité végétale à l'ensemble du site, ils permettent également un apport visuel qualitatif depuis l'intérieur et l'extérieur du bâtiment. Ces espaces végétalisés sont composés de nombreuses plantations, et notamment d'arbres de haute et moyenne tige, favorisant et permettant de maintenir le

développement de la biodiversité. Les espaces verts sont plantés de végétaux endémiques qui subsisteront naturellement après plantation sans entretien ni arrosage particulier.

Des clôtures et portails viennent délimiter le site qui auront une hauteur maximale de 2m. Ils sont tous doublés de haies vives paysagées en plusieurs strates (arbustives, herbacées).

Les zones de circulation des bus sont traitées en enrobés et optimisées de façon à limiter l'imperméabilisation des sols. La partie arrière des stationnements de bus (au niveau du porte-à-faux) est traitée en pleine terre remplie de graviers, toujours dans un souci de perméabilité des sols.

Les zones piétonnes sont réalisées en graviers emprisonnés, ce qui permet de différencier visuellement les flux et les espaces mais également de conserver une perméabilité.



2

SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE DE LA ZONE DE PROJET

2.1 MILIEUX NATURELS

2.1.1 SITES NATURA 2000

Le réseau des sites Natura 2000 est un outil fondamental de la politique européenne de la préservation de la biodiversité. Ces sites sont désignés pour protéger un certain nombre d'habitats et d'espèces représentatifs de la biodiversité européenne. La liste précise de ces habitats et espèces est annexée à la directive européenne oiseaux et à la directive européenne habitats-faune-flore :

- ▶ La **directive « Oiseaux »**, qui désigne des **Zones de Protection Spéciales (ZPS)**, visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;
- ▶ La **directive « Habitats »**, qui désigne des **Zones Spéciales de Conservation (ZSC)** visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales.

Aucun site Natura 2000 n'est présent sur la commune de Chambourcy. Les plus proches du site d'étude sont les suivants :

Type	Nom	Distance
ZSC	Tourbière et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline	19 km
ZSC	Carrière de Guerville	19,3 km
ZPS	Sites de Seine Saint-Denis	19,3 km
ZPS	Massif de Rambouillet et zones humides proches	16,3 km
ZPS	Etang de Saint Quentin	13,3 km

Au regard des distances importantes entre le site et les zonages Natura 2000 celui-ci, le projet n'aura pas d'incidence sur ces zonages.



2.1.2 ZNIEFF

Les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) sont des espaces identifiés en France pour leur valeur écologique remarquable. Elles sont définies par la présence d'espèces rares, menacées ou caractéristiques, ainsi que par la richesse de leurs habitats naturels. Les ZNIEFF sont classées en deux catégories :

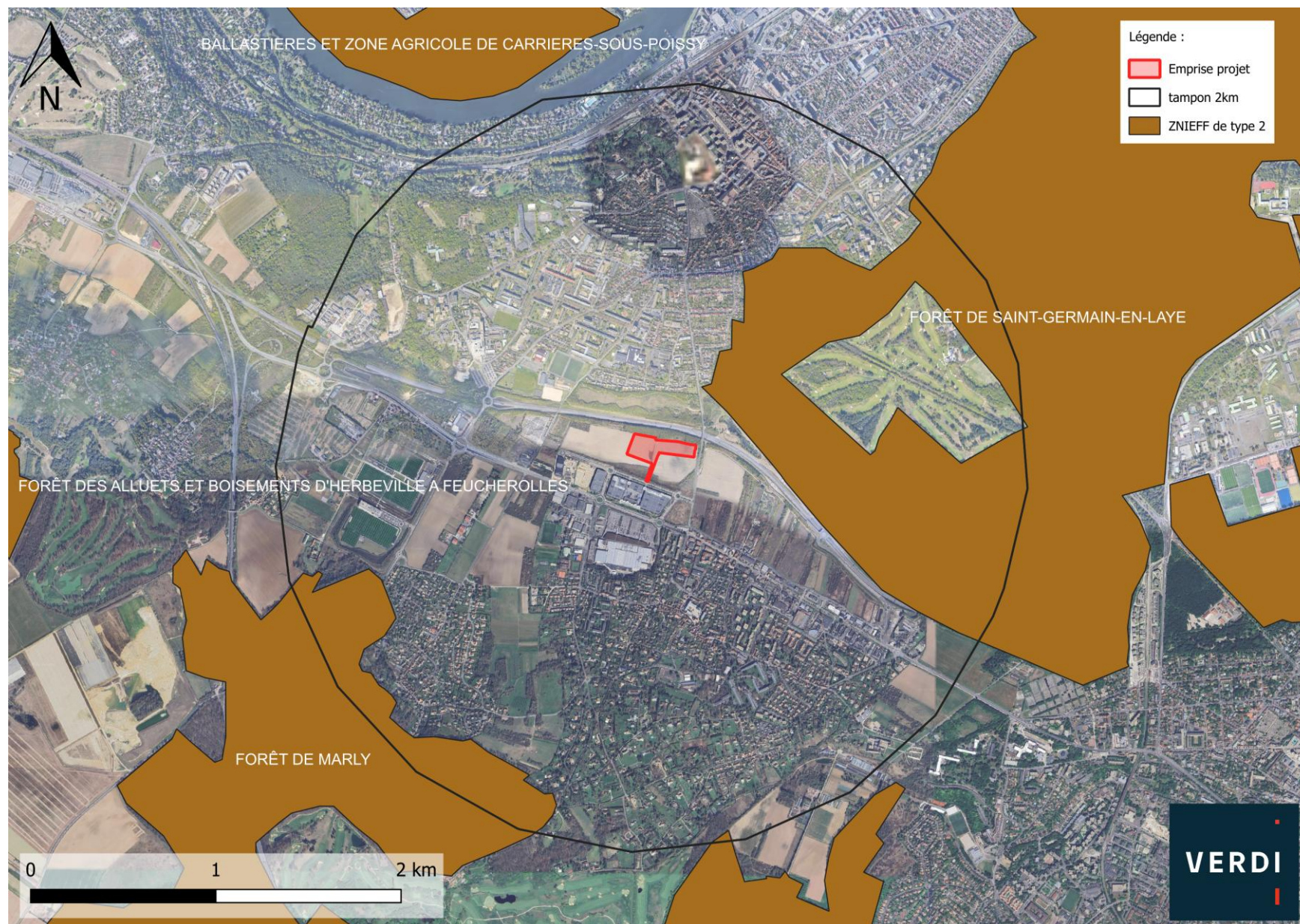
- ▶ **ZNIEFF de type I** : Ce sont des espaces de taille généralement réduite, homogènes sur le plan écologique, et qui abritent des espèces ou des habitats d'intérêt patrimonial.
- ▶ **ZNIEFF de type II** : Ce sont des ensembles de grands espaces naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

Les ZNIEFF constituent un outil précieux pour la connaissance et la conservation de la biodiversité, et elles servent souvent de base à la mise en place de mesures de protection de l'environnement.

Dans un rayon de 2 km autour de la zone de projet 2 ZNIEFF de type 2 sont présentes :

Type	Nom	Distance
2	Forêt de Saint-Germain-en-Laye	430 m
2	Forêt de Marly	1,5 km

L'interaction entre les deux ZNIEFF et la zone de projet reste limitée au regard du caractère agricole actuel du site vis-à-vis des deux ZNIEFF au caractère majoritairement boisé.



2.1.3 ENS

Les Espaces Naturels Sensibles (ENS) sont des zones protégées en France, désignées pour leur intérêt écologique, paysager ou biologique. Ces espaces, gérés principalement par les conseils départementaux, ont pour vocation de préserver la biodiversité et de protéger les paysages remarquables. Les objectifs principaux des ENS incluent :

- **Conservation de la biodiversité** : Protection des espèces rares ou menacées et conservation des habitats naturels.
- **Protection des paysages** : Maintien de la qualité des paysages naturels et préservation de la beauté des cadres de vie.
- **Sensibilisation et éducation** : Utilisation des ENS pour sensibiliser le public à la protection de l'environnement, avec des activités pédagogiques et des visites guidées.
- **Gestion durable** : Conciliation de la protection de l'environnement avec les activités humaines, en favorisant des pratiques durables.

Cas Particulier des ENS des Yvelines

Dans le département des Yvelines, situé en Île-de-France, les ENS jouent un rôle essentiel pour la conservation de la biodiversité et la préservation des paysages. Voici comment les principes généraux des ENS se manifestent dans ce département :

- **Diversité des milieux** : Les Yvelines offrent une diversité de milieux naturels, tels que des forêts, des zones humides, des prairies et des cours d'eau, abritant une faune et une flore variées.
- **Sites emblématiques** : Des sites tels que la forêt de Rambouillet, le parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse, et les étangs de Hollande sont emblématiques des ENS des Yvelines. Ils sont essentiels pour la biodiversité et offrent des opportunités de loisirs et de découverte.
- **Gestion et protection** : Le Conseil départemental des Yvelines met en œuvre des mesures de gestion pour maintenir et restaurer la qualité écologique de ces espaces, incluant des plans de gestion et des actions de restauration écologique.
- **Accessibilité et sensibilisation** : Les ENS des Yvelines sont accessibles au public, permettant la randonnée, l'observation de la nature, et des activités éducatives pour sensibiliser les visiteurs à l'importance de la conservation.

La commune de Chambourcy ne compte cependant pas d'ENS sur son territoire

2.2 CONTINUITES ECOLOGIQUES

Les continuités écologiques représentent un pilier fondamental de la gestion environnementale moderne, visant à assurer la connexion entre les habitats naturels. Elles jouent un rôle crucial dans la préservation de la biodiversité, en permettant aux espèces de se déplacer, de s'alimenter, de se reproduire, et de répondre aux changements environnementaux.

2.2.1 PRINCIPES DES CONTINUITES ÉCOLOGIQUES

Les corridors écologiques forment le cœur de cette stratégie. Ces passages naturels, tels que les rivières, les haies, les bandes boisées, et les zones humides, relient des habitats souvent fragmentés par l'urbanisation, les infrastructures routières, et l'agriculture intensive. En réduisant cette fragmentation, les continuités écologiques offrent aux espèces une chance de s'adapter aux effets du changement climatique, tout en soutenant la diversité génétique et la résilience des écosystèmes.

Pour être efficaces, ces continuités nécessitent une planification et une gestion intégrées. Elles doivent prendre en compte les besoins écologiques tout en conciliant les activités humaines. La collaboration entre les autorités locales, les associations environnementales, et les communautés est essentielle pour leur mise en place et leur maintien.

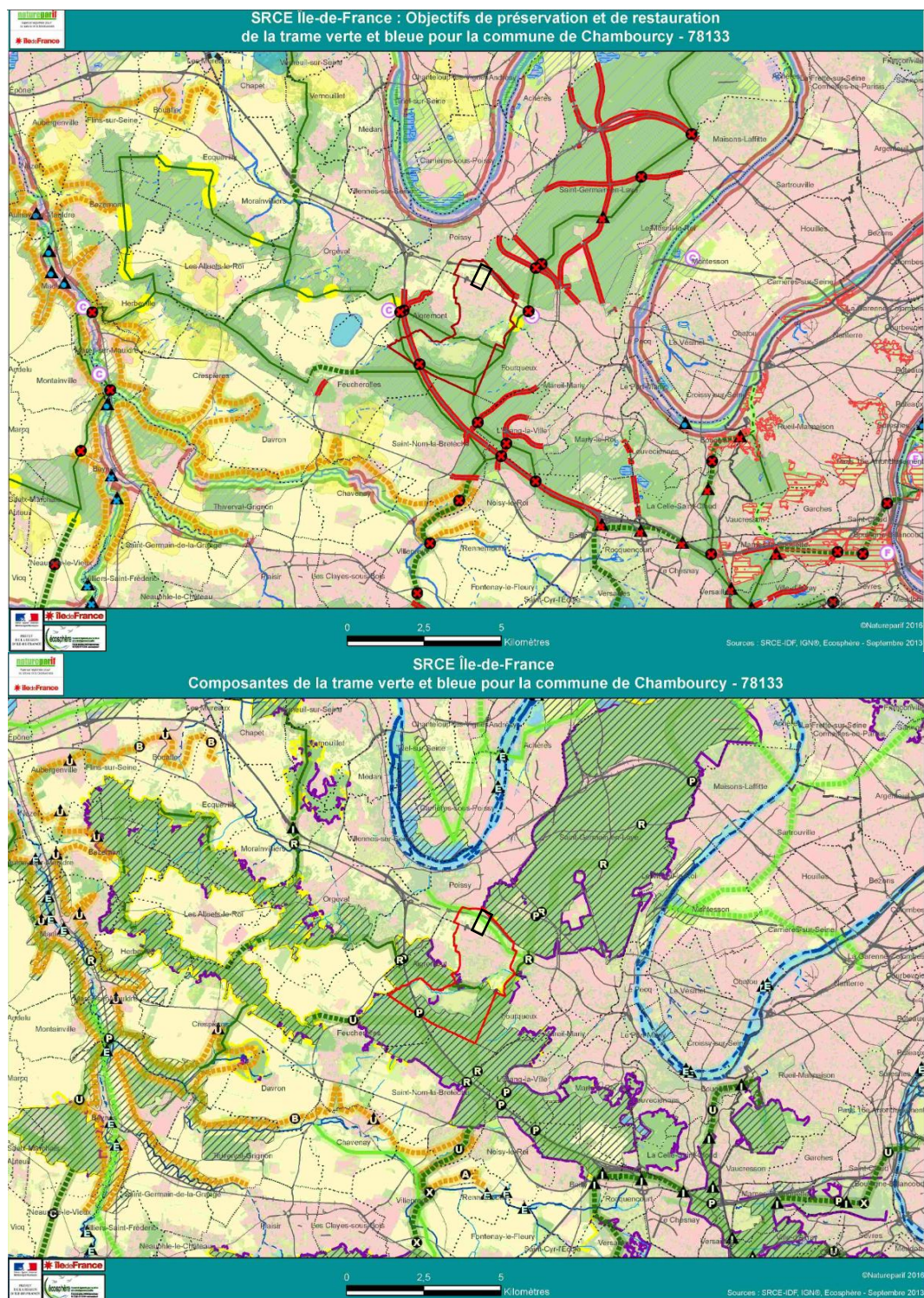
Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de l'Île-de-France joue un rôle clé dans l'organisation et la mise en œuvre des continuités écologiques à l'échelle régionale. Ce document stratégique identifie les corridors écologiques prioritaires et propose des actions pour leur préservation et leur restauration. Le SRCE vise à intégrer ces continuités dans les documents d'urbanisme et à sensibiliser les acteurs locaux à l'importance de la biodiversité.

Dans le département des Yvelines, les continuités écologiques sont particulièrement importantes. Grâce à un réseau de corridors écologiques, les espèces peuvent circuler entre les différents espaces naturels, favorisant ainsi la biodiversité. Le département met en œuvre diverses initiatives, comme la restauration de haies, la création de passages pour la faune sous les routes, et la gestion des cours d'eau, pour renforcer ces connexions vitales.

2.2.2 IMPACT SUR LA COMMUNE DE CHAMBOURCY

La commune de Chambourcy, nichée au cœur des Yvelines, est directement impliquée dans ces efforts de conservation. Les continuités écologiques autour de Chambourcy non seulement préservent la biodiversité locale, mais enrichissent également la qualité de vie des habitants. Les projets de restauration et de gestion des corridors écologiques dans la région sont des exemples concrets de la manière dont la nature et la communauté peuvent coexister harmonieusement.

En conclusion, les continuités écologiques, tant au niveau des Yvelines que de la commune de Chambourcy, sont indispensables pour la conservation de la biodiversité et la résilience des écosystèmes face aux défis environnementaux. Elles représentent une approche intégrée qui combine protection de la nature et implication communautaire, assurant un avenir durable pour les générations à venir.



Un corridor de la sous-trame herbacée est identifié au nord de la zone de projet. Celui-ci devra donc prendre en compte cet enjeu.

2.3 ENVOLPPE D'ALERTE DES ZONES HUMIDES

Les **enveloppes d'alerte des zones humides en Île-de-France** constituent un outil cartographique élaboré par la **DRIEAT** (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports). Elles visent à favoriser la préservation des zones humides et leur prise en compte dans les politiques publiques liées à l'eau, à la biodiversité et à l'aménagement du territoire.

Ces enveloppes permettent d'**identifier les zones à potentiel humide**, en apportant une aide précieuse aux collectivités, aménageurs et gestionnaires de l'eau dans l'évaluation des impacts liés aux projets d'aménagement. Leur **cartographie**, initialement publiée en 2010 puis actualisée en 2021, classe le territoire francilien selon la probabilité de présence de milieux humides. Elle se décline en quatre catégories :

Classe A : zones humides avérées, nécessitant parfois une précision des limites,

Classe B : forte probabilité de zones humides, mais nécessitant vérification,

Classe C : données insuffisantes ou probabilité faible,

Classe D : zones non humides, incluant les plans d'eau et le réseau hydrographique.

En Île-de-France, **environ 250 000 hectares** sont couverts par ces enveloppes d'alerte, dont **23 000 hectares** sont déjà identifiés et délimités comme zones humides. Cette répartition est inégale, les zones humides étant plus nombreuses en grande couronne qu'au cœur de l'agglomération parisienne.

Ces milieux jouent un **rôle écologique majeur** : régulation de la ressource en eau, épuration naturelle, prévention des inondations, réservoirs de biodiversité... Leur préservation est donc essentielle dans un contexte de pression croissante liée à l'urbanisation.

Si les enveloppes d'alerte n'ont **pas de valeur réglementaire**, elles constituent un **outil d'alerte**. Ainsi, en cas de projet situé dans une zone de classe A ou B, une analyse complémentaire peut s'avérer nécessaire afin de caractériser précisément le milieu selon les protocoles en vigueur.

Enfin, la cartographie est amenée à être **régulièrement actualisée** pour intégrer de nouvelles données. Il est donc recommandé de se référer aux documents sources pour bénéficier d'informations à jour et localisées.

En somme, les enveloppes d'alerte représentent un **outil stratégique de connaissance et d'anticipation**, indispensable à une planification territoriale durable et respectueuse des écosystèmes humides franciliens.

La zone de projet n'est pas concernée par ces enveloppes d'alerte de zone humide.



3

CARACTERISTIQUE DE L'IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LA SANTE HUMAINE

3.1 PLANS DE PREVENTION DES RISQUES

Les informations récoltées auprès de la Préfecture des Yvelines indiquent que le terrain n'est pas concerné par quelconque Plan de Prévention de Risques, Naturels (PPRN) ou Technologiques (PPRT).



Figure 11 : Carte officielle des PPR sur la commune de Chambourcy (terrain = rond rouge)

3.2 ALEA RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES

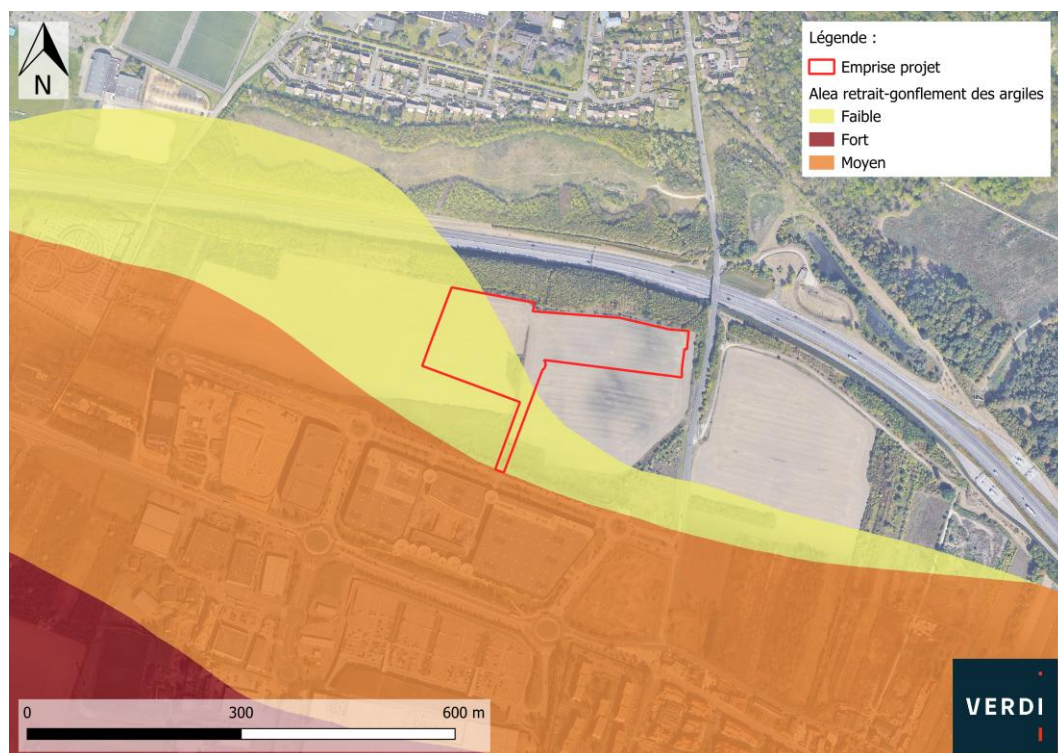


Figure 12 : Carte d'aléa des retrait-gonflement des argiles

Cette carte nous indique que le site est exposé à un aléa faible de retrait-gonflement des argiles sur environ la moitié de son emprise (sud/ouest). Le risque concerne principalement le projet d'hôpital.

3.3 SERVITUDES

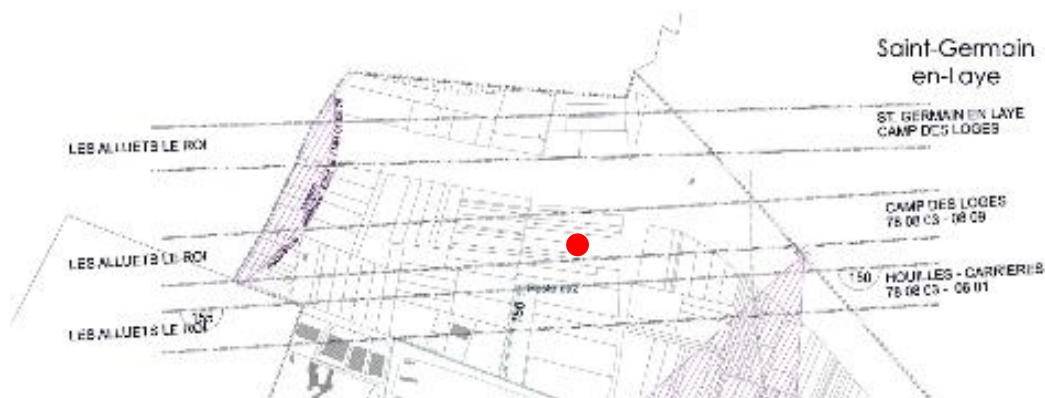


Figure 13 : Plan des servitudes (source PLU)

A l'examen du plan des servitudes, on constate que le site est grevé par une servitude de faisceau hertzien. Cette servitude éditée par l'ANFR (Agence Nationale des Fréquences), dite PT2 implique des limitations de hauteur des bâtiments dans la zone concernée. Ces limitations laissent toutefois la possibilité de construire des bâtiments de hauteur classique, comme celui que nous proposons (= 10m). Certaines zones constructibles du PLU dans la commune sont d'ailleurs concernées par cette servitude.

3.4 EXPOSITION AU BRUIT



Figure 14 : Extrait du plan des périmètres particuliers (source PLU)

Le terrain n'est pas concerné par un quelconque plan d'exposition au bruit relatif à un aéroport.

Cependant, l'autoroute A14 située au Nord est classée en 1ère catégorie et représente une source de bruit pour toutes les constructions situées dans un périmètre de 300 m de part et d'autre de son axe. Dans ce périmètre, tous les bâtiments doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs. Le projet respecte cette obligation d'isolement acoustique.

3.5 ICPE

3 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sont présentes dans un périmètre compris dans un rayon de 1000 m autour du site. Il s'agit d'activités déclarées ICPE sous le régime de l'enregistrement.



Figure 15 : Carte des ICPE

3.6 RISQUE DE POLLUTION

Le site ne se situe n'est pas répertorié dans les bases de données BASIAS.

3.7 RISQUE GEOTECHNIQUE

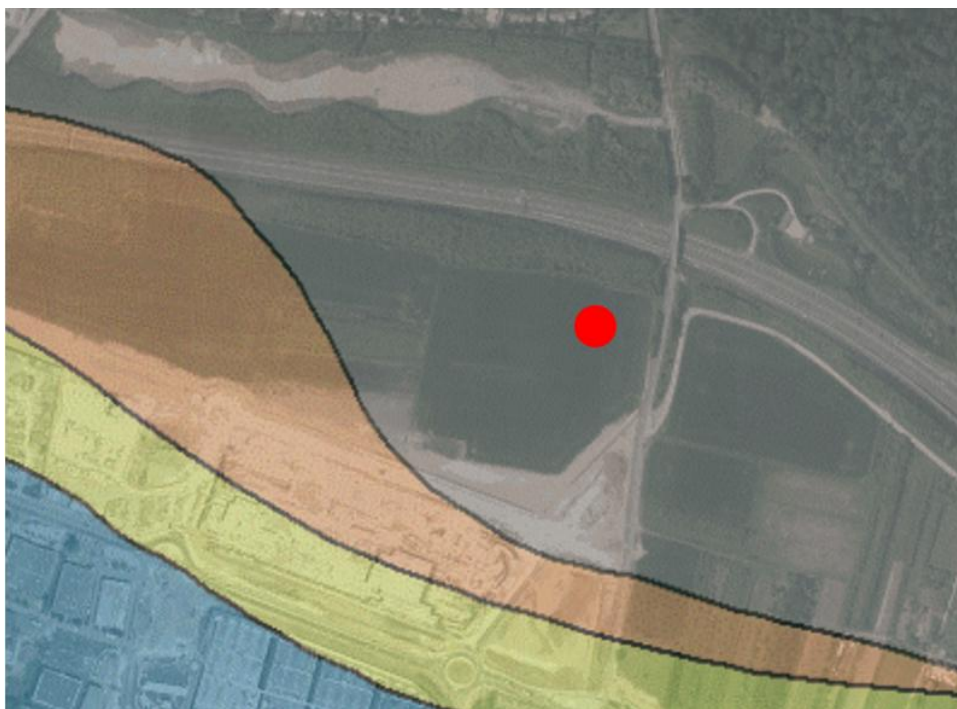


Figure 16 : Extrait de la carte géologique au 1/50 000

En tout état de cause, des investigations géotechniques poussées sont prévues. Il s'agit des missions G2 avant-projet et G2 projet qui permettent, grâce à la réalisation d'investigations in situ et en laboratoire de déterminer :

- La nature précise du sous-sol au droit des différents éléments du projet (constructions, voiries),
- Le risque inhérent à la nature des éléments rencontrés en sous-sol,
- Le dimensionnement des éléments à construire afin d'assurer la pérennité des ouvrages.

Il est également prévu de compléter ces études en phase d'exécution par une mission G4.

Missions géotechniques				Missions G2 PRO		Missions G2 DCE/ACT		Pour le compte du MOA ou MOE :	
Norme NF P 94-500 de novembre 2013	Mission G1 ES Etude de site	Mission G1 PGC Principes Généraux de Construction	Mission G2 AVP Etude géotechnique d'avant-projet	Etude géotechnique de Projet	Dossier de Consultation des Entreprises Assistance Contrat de Travaux	Signature des Contrats de Travaux	Mission G4 Supervision des études géotechniques d'exécution	Mission G4 Supervision du suivi géotechnique d'exécution	Livraison et réception des ouvrages
Loi MOP de juillet 1985	Etude préliminaires Esquisses Avant-projet sommaire		APD / AVP Avant-projet définitif Avant-projet	Phase PRO Etude de projet	Phase DCE / ACT Dossier de Consultation des entreprises Assistance Contrat de Travaux	Signature des Contrats de Travaux	Exécution / VISA Dossier de Consultation des entreprises Assistance Contrat de Travaux	DET / AOR Direction de l'exécution des travaux Assistance aux Opérations de Réception	Livraison et réception des ouvrages

Figure 17 : Classification des études géotechniques (NF P 94 500)



4

MESURES MISES EN PLACE & CONCLUSION

Mesures	Détails
Conserver des espaces de pleine terre et végétalisation	Le projet de COB prévoit de conserver au maximum une surface importante d'espaces en pleine terre aménagés en espaces verts (7 410 m²). Ces espaces verts seront plantés d'arbres de haute tige d'essences locales, et d'arbustes. Les essences choisies seront adaptées au climat et nécessiteront peu d'entretien et d'arrosage. Le projet de voirie prévoit une noue végétalisée, et le projet d'hôpital prévoit un jardin thérapeutique de 3000 m². Ces espaces pourront permettre une infiltration des eaux pluviales contribuent également à renforcer les continuités écologiques. Le projet prévoit la plantation de 70 arbres.
Traitement des eaux	Les eaux utilisées pour le lavage des véhicules du COB seront recyclées pour servir à nouveau au lavage. Les eaux pluviales sont également récupérées pour alimenter ce système. Un débourbeur et séparateur d'hydrocarbure sera installé pour que les eaux collectées soit rejetées en milieu naturel. Le projet prévoit aussi deux bassins de rétention. La voirie prévoit une noue végétalisée, ainsi qu'un bassin de rétention.
Développement du réseau de transport en commun	Le projet de COB contribue au besoin d'intérêt général de développer le réseau de transport en communs du département. Ce projet s'inscrit donc dans une logique de limitation de l'utilisation de la voiture individuelle, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que la pollution de l'air.
Mise à disposition de locaux pour les vélos	Le projet de COB prévoit l'aménagement d'un abri de 20 m² pour les vélos, afin d'encourager l'utilisation des mobilités actives pour les employés de Keolis.

Le site d'étude ne présente pas d'enjeux important au niveau des espaces naturels. Le site est intégralement en pleine terre. **Les fonctionnalités écologiques du site sont réduites du fait de l'activité agricole du site.**

Le projet a pour conséquence d'imperméabiliser une surface d'environ 23 300 m². Un corridor écologique le long de l'emprise du projet COB est créé afin d'éviter d'améliorer la fonctionnalité écologique du site. De **nouveaux arbres seront également plantés** pour recréer des habitats pour les espèces transitant par le site. La voirie communale prévoit une noue végétalisée, et l'hôpital inclut un jardin thérapeutique de 3000 m².

Le site présente peu d'enjeux en ce qui concerne les impacts sur les populations humaines. Aucune habitation n'est concernée par les nuisances sonores qui peuvent être générées. D'autre part, **en plus de permettre de préserver la qualité du paysage, la ceinture d'arbres situé autour du site permettra de réduire ces nuisances sonores.**

Les eaux pluviales seront gérées à la parcelle. Les eaux utilisées pour le lavage des bus seront recyclées et réutilisées. Ce système utilisera également les eaux pluviales, et seulement en dernier temps l'eau potable. Un système de débourbeur sera installé si les taux de

polluants des eaux rejetées en milieu naturels le justifient. La voirie communale prévoit l'aménagement d'une noue, ainsi qu'un bassin de rétention.