



Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) préalable à la délivrance d'un permis de construire en vue de la construction de logements, de deux équipements d'intérêt collectif et de service public, de parcs de stationnement en sous-sol et en extérieur au nord de la commune de Chambourcy

Synthèse des observations et propositions

29/11/2023

Sommaire

1.	Préambule.....	3
1.1.	Présentation du projet	3
1.2.	Cadre législatif et réglementaire	5
2.	Déroulement de la Participation par voie électronique.....	7
2.1.	Modalités de mise à disposition : Ouverture et publicité	7
2.2.	Le dossier	8
2.3.	Le registre dématérialisé	8
2.4.	La consultation et le téléchargement du dossier	8
3.	Observations et propositions recueillies.....	10
3.1.	Analyse quantitative	10
3.2.	Les contributions du public	10
4.	Synthèse et analyse des observations.....	12
4.1.	Thématique 1 - Constructibilité et choix de ce site de projet	12
4.2.	Thématique 2 - Proximité avec l’A14 et qualité de l’air et acoustique	15
4.3.	Thématique 3 - Maintien des bonnes conditions de voisinage et paysage	17
4.4.	Thématique 4 - Imperméabilisation du site	19
4.5.	Thématique 5 - Biodiversité et espaces boisés	20
4.6.	Thématique 6 – Conditions de circulation et de desserte	22
4.7.	Thématique 7 - Nuisances en phase chantier	25
4.8.	Thématique 8 - Pollutions des sols et gestion des terres	26
4.9.	Thématique 9 - Bilan carbone du projet	28
5.	Annexes.....	29
5.1.	Annexe 1 - Arrêté municipal N°23/033 du 14 septembre 2023, initiant la procédure de participation du public par voie électronique	29
5.2.	Annexe 2 - Avis d’ouverture de la PPVE	29
5.3.	Annexe 3 - Certificat d’affichage numérique en mairie, du 29 septembre 2023,	29
5.4.	Annexe 4 - Procès-verbal de constat d’huissier, du 29 septembre 2023	29
5.5.	Annexe 5 - Procès-verbal de constat d’huissier, du 6 octobre 2023	29
5.6.	Annexe 6 - Publication dans le Courrier des Yvelines, du mercredi 27 septembre 2023	29
5.7.	Annexe 7 – Publication dans Le Parisien 78, du mercredi 27 septembre 2023	29
5.8.	Annexe 8 - Registre électronique avec l’ensemble des remarques	29
5.9.	Annexe 9 - Etude des déplacements, mise à jour en novembre 2023	29

1. Préambule

En application de l'article L. 123-19 du Code de l'environnement, la participation par voie électronique permet d'assurer une participation du public en phase « aval » dans le cadre de « projets qui font l'objet d'une évaluation environnementale et qui sont exemptés d'enquête publique en application du 1° du I de l'article L. 123-2 du Code de l'environnement ».

Il en va notamment des projets de travaux, de construction ou d'aménagement, soumis aux demandes de permis de construire, et donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale.

Par arrêté N°23/033 du 14 septembre 2023, Monsieur le Maire de Chambourcy a ouvert une procédure de Participation du Public par Voie Electronique. L'organisation de la procédure de participation par voie électronique (ci-après « PPVE ») est régie par les articles L. 123-19 et R. 123-46-1 du Code de l'environnement.

La mise à disposition du dossier s'est déroulée du lundi 16 octobre 2023 à 00h00 au vendredi 17 novembre 2023 à 23h59 inclus, soit 31 jours calendaires consécutifs.

Le public pouvait déposer ses observations sur le registre dématérialisé par Internet à l'adresse :

<https://www.registre-numerique.fr/ppve-porte-chambourcy>

La présente « Synthèse des observations et propositions » est établie en application du cadre législatif et réglementaire prescrit pour une telle procédure.

1.1. Présentation du projet

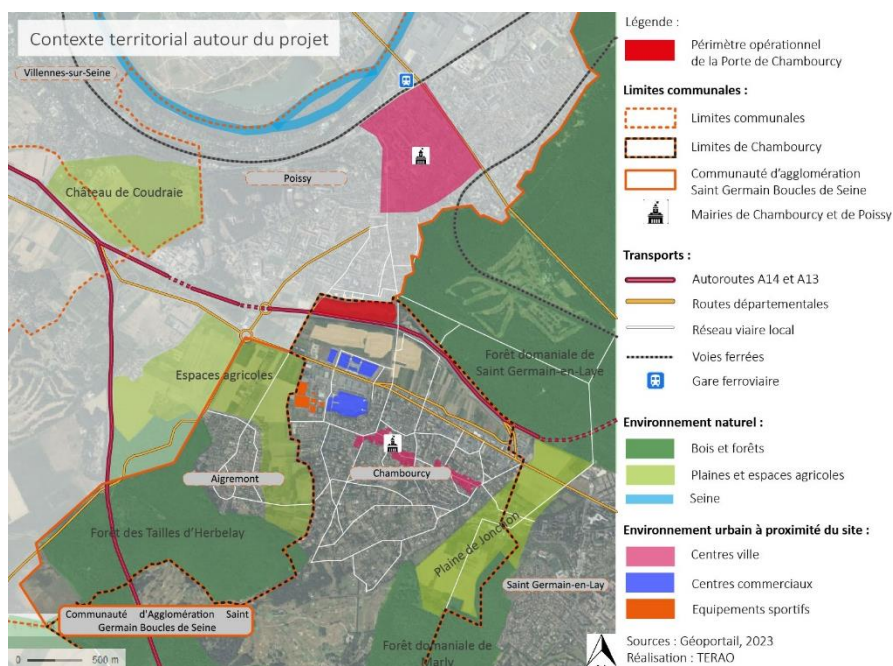
1.1.1. Présentation de la maîtrise d'ouvrage

Le projet immobilier « La Porte de Chambourcy », est sous maîtrise d'ouvrage de la société SAS NEXITY IR PROGRAMMES GRAND PARIS.

Projet	Maitrise d'ouvrage
Chambourcy Nord	NEXITY IR PROGRAMMES GRAND PARIS 25 allée Vauban, 59 562 LA MADELAINE 06 35 32 49 26 Celia.MARTIN@NEXITY.fr SMENDES@NEXITY.FR Société par actions simplifiée



1.1.2. Localisation du projet



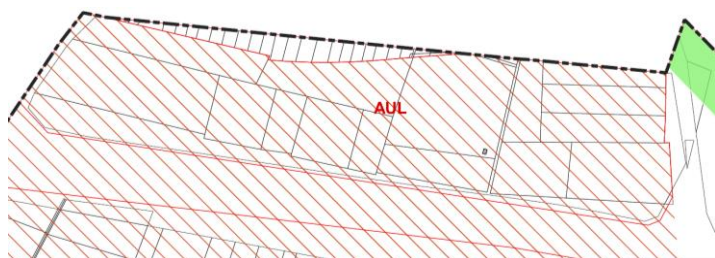
Le projet de la Porte de Chambourcy se situe dans le secteur nord de la commune de Chambourcy, dans les Yvelines (78). Il s'agit du secteur nord de la « Plaine Nord » de la commune. Cette dernière fait partie de la Communauté d'Agglomération Saint Germain Boucles de Seine.

Le site s'inscrit entre l'autoroute A14 au Sud et un quartier de maisons individuelles au Nord sur la commune de Poissy. Il est étendu sur environ 700 mètres dans le sens Est-Ouest et sur 130 mètres environ dans le sens Nord-Sud.

Le secteur opérationnel est défini sur les parcelles cadastrales 1, 4, 10, 133, 361, 363, 364, 396, 412, 415, 418, 421, 540, 546, 582, 580, 605, 917, 919 et 920 de la section A de la commune.



Parcelles cadastrales, Géoportail, 2023



Extrait du plan de zonage (PLU Chambourcy, 2022)

Le projet est situé dans la zone AUL du plan de zonage nord et du règlement du Plan Local d'Urbanisme de Chambourcy, qui est « une zone d'urbanisation future dont la vocation est l'accueil d'équipements d'intérêt collectif et services publics ainsi que d'habitat ».

Le territoire concerné fait l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP n°3). Les « orientations d'aménagement et de programmation » (OAP) constituent une pièce du dossier du Plan Local d'Urbanisme. Toute occupation ou utilisation du sol doit lui être compatible.

1.1.3. Origine du projet

L'aménagement de la plaine Nord de Chambourcy est une préoccupation importante pour la commune qu'elle a successivement traduit dans son document d'urbanisme depuis 2005. Ce secteur est devenu depuis 2011 une centralité économique majeure et une des zones commerciales et de chalandises importantes du territoire. La commune a élargi son champ de réflexion au sous-secteur situé au nord de l'autoroute A14, identifié dans les orientations d'aménagement (OAP). Elle a souhaité entamer une opération globale d'aménagement, sur 9,5 hectares environ.

La commune est propriétaire du terrain, qui a fait l'objet d'une exploitation agricole jusqu'en 1987, puis a reçu des remblais notamment liés à la construction de l'autoroute sur la totalité de son emprise.

Cette réserve foncière permet à la ville de réaliser un nouveau quartier résidentiel aux typologies de logements diversifiées, dans le cadre d'un objectif plus global de désenclaver ce site et de le connecter avec le reste de la commune. Par ailleurs, le nombre de logements sociaux dans la commune étant inférieur à 25%, ce projet urbain a également pour objet de contribuer à réaliser de nouveaux logements aidés sur le territoire de Chambourcy.

La société NEXITY souhaite mener sur ce secteur Nord de la Plaine Nord, un projet d'aménagement, portant la création d'un ensemble immobilier d'environ 28 000 m² de surface de plancher (SDP).

1.2. Cadre législatif et réglementaire

La procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) a été créée par l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016, ratifiée par la loi n° 2018-148 du 2 mars 2018, relative à la participation du public aux décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Elle a par la suite été modifiée par la loi n°2018-727 du 10 août 2018. Elle remplace la procédure de mise à disposition du public prévue à l'ancien article L122-1-1 du Code de l'environnement, en la modernisant et la dématérialisant. Son régime est fixé par les articles L. 123-19 et R. 123-46-1 du Code de l'environnement.

La participation du public par voie électronique est applicable aux projets qui font l'objet d'une évaluation environnementale et qui sont exemptés d'enquête publique en application du 1° du I de l'article L. 123-2 du Code de l'environnement.

Ainsi, les demandes de permis de construire d'un projet soumis à étude d'impact après examen au cas par cas sont dispensées d'enquête publique. La participation du public par voie électronique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour autoriser le projet. Toutes les dépenses relatives à l'organisation matérielle de cette participation sont à la charge du maître d'ouvrage du projet. Le public est informé de l'organisation de la consultation, 15 jours au moins avant l'ouverture de la PPVE, par plusieurs moyens de publicité à la charge de l'autorité compétente.

Le dossier soumis à la participation du public par voie électronique comprend les mêmes pièces que le dossier d'enquête publique. Il est mis à disposition du public par voie électronique.

La décision ne peut définitivement intervenir avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations et propositions déposées par le public et la rédaction d'une synthèse de ces observations et propositions. Sauf en cas d'absence d'observations et propositions, ce délai ne peut être inférieur à quatre jours à compter de la date de la clôture de la consultation.

Les observations et propositions du public, déposées par voie électronique, doivent parvenir à l'autorité administrative concernée dans un délai qui ne peut être inférieur à trente jours à compter de la date de début de la participation électronique du public.

À l'issue de la participation du public, l'autorité administrative compétente pour autoriser le projet rend public, par voie électronique sur son site Internet, au plus tard à la date de publication de la décision et pendant une durée de 3 mois minimum, les documents suivants :

- La synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte,
- Les observations et propositions déposées par voie électronique,
- Ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision.

En application des dispositions générales de l'article L. 122-1-1 du Code de l'environnement, la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet soumis à évaluation environnementale doit également être transmise par son auteur à l'autorité environnementale et aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet.

2. Déroulement de la Participation par voie électronique

La procédure s'est déroulée de la façon suivante :

- La demande de permis de construire a été déposée à la Mairie de Chambourcy le 23 décembre 2022 et complétée le 31 mars 2023 par la société NEXITY IR PROGRAMMES GRAND PARIS. L'étude d'impact a été remise en annexe audit permis de construire (PC11-1) en date du 6 juillet 2023.
- Par arrêté N°23/033 du 14 septembre 2023, Monsieur le Maire de Chambourcy a ouvert une procédure de Participation du Public par Voie Electronique, préalable à la délivrance d'un permis de construire (annexe 1)
- La PPVE s'est déroulée du lundi 16 octobre 2023 au vendredi 17 novembre 2023 inclus, soit 31 jours calendaires consécutifs.

2.1. Modalités de mise à disposition : Ouverture et publicité

Conformément à l'article L.123-19 du Code de l'environnement, l'avis d'ouverture de la PPVE (Annexe 2) a fait l'objet d'un affichage en mairie de CHAMBOURCY (Place Charles de Gaulle, 78240 Chambourcy), le 29 septembre 2023, soit 17 jours avant le démarrage de ladite procédure et cela jusqu'au 17 novembre 2023 inclus. (Annexe 3 – Certificat d'affichage numérique en mairie, du 29 septembre 2023, et annexe 4 - Procès-verbal de constat d'huissier , page 10, du 29 septembre 2023).

L'avis d'ouverture de la PPVE a également été affiché sur le site du projet situé Route de Poissy à CHAMBOURCY, le 29 septembre 2023 (Annexe 4- Procès-verbal de constat d'huissier, pages 11 et 12, du 29 septembre 2023), au niveau des deux entrées (Route de Poissy et Rue d'Aigremont).

Au total, l'avis d'ouverture de la PPVE a été apposé le 29 septembre 2023 sur 10 panneaux d'affichage administratifs répartis dans toute la commune de Chambourcy (Annexe 4 et annexe 5- Procès-verbal de constat d'huissier, du 29 septembre 2023 et du 16 octobre 2023).

La publication de l'avis d'ouverture dans la presse a été réalisée le mercredi 27 septembre 2023, soit plus de 15 jours avant le démarrage de la procédure de participation du public (Annexe 6 et 7 - publication dans le Courrier des Yvelines et dans Le Parisien 78, du mercredi 27 septembre 2023).

L'arrêté et l'avis d'ouverture de la PPVE ont été mis en ligne sur le site de la Ville de Chambourcy dès le 13 octobre 2023 : <https://www.chambourcy.fr/actualites/720-avis-de-participation-du-public-par-voie-electronique-ppve>

De l'ouverture de la procédure de participation du public le lundi 16 octobre 2023, minuit, jusqu'à sa fermeture le vendredi 17 novembre 2023 à 23h59, le site internet dédié à la procédure <https://www.registre-numerique.fr/ppve-porte-chambourcy> a été ouvert au public et lui a permis d'accéder à l'ensemble des pièces du dossier et au registre dématérialisé.

Pendant toute la durée de la procédure de consultation du public,

- Le site internet dédié fut accessible au public via le site internet de la Ville de Chambourcy
- Le dossier et le registre dématérialisés ont été également mis à disposition du public gratuitement sur un poste informatique situé en Mairie de Chambourcy (Place Charles de Gaulle, 78240 Chambourcy), siège de l'autorité organisatrice de la procédure de participation du public, aux jours et heures d'ouverture suivants :
 - Lundi : 13h30 à 18h00
 - Mardi au Vendredi : 8h30 à 12h ; 13h30 à 17h30.

- Sur demande expresse, une version papier du dossier soumis à la participation du public a été mise en consultation uniquement sur place à la Direction de l'Urbanisme, Place Charles de Gaulle, 78240 Chambourcy.

2.2. Le dossier

Le dossier soumis à la procédure de participation du public par voie électronique consultable sur le site dédié (<https://www.registre-numerique.fr/ppve-porte-chambourcy>) comportait les pièces suivantes :

- La note juridique et de présentation du projet,
- L'étude d'impact et son mémoire non-technique,
- La note de présentation synthétique du projet,
- L'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact,
- Le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale,
- Le dossier de demande de permis de construire n° PC 07813322G0016

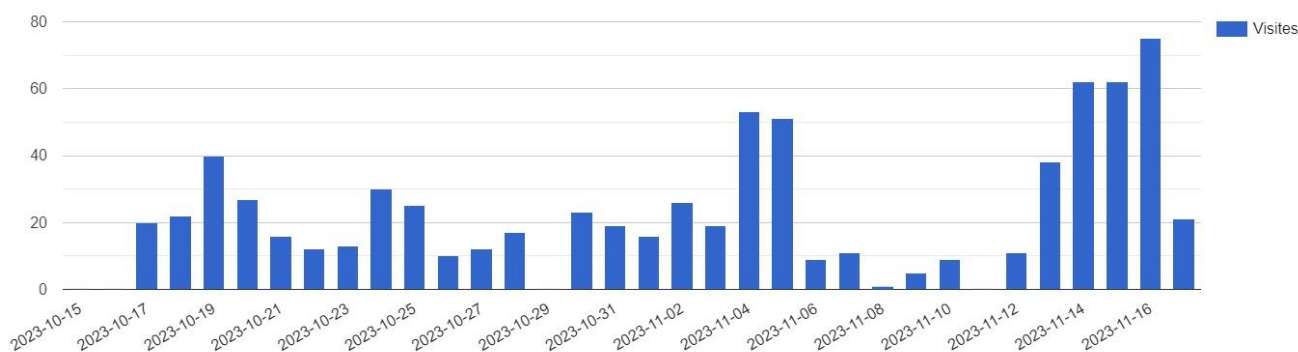
2.3. Le registre dématérialisé

Pendant toute la durée de la procédure, les observations, propositions ou questions du public pouvaient être recueillis que par voie électronique, du lundi 16 octobre 2023 au vendredi 17 novembre 2023 inclus, sur le registre dématérialisé accessible depuis :

- le courriel suivant : ppve-porte-chambourcy@mail.registre-numerique.fr
- et le site internet dédié à la procédure, à savoir : <https://www.registre-numerique.fr/ppve-porte-chambourcy>.

Le site a été visité 343 fois sur la période de mise à disposition du registre pour un total de 200 visiteurs, ce qui indique que certains visiteurs ont consulté le site plusieurs fois.

Le nombre de visites s'échelonnent de la manière suivante. Le dossier a fait l'objet d'un important intérêt sur les derniers jours, avec 62 visites les 14 et 15 novembre, 75 visites le 16 novembre et 21 visites le 17 novembre :

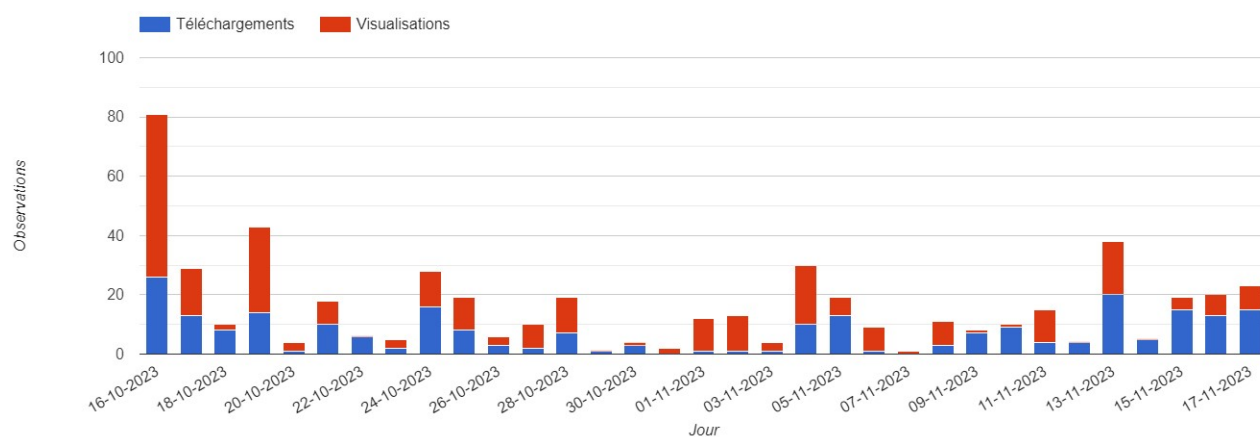


Nombre de visites par jour (Source : PubliLégal)

2.4. La consultation et le téléchargement du dossier

Les consultations et téléchargements du dossier sur le site internet dédié se répartissent de la manière suivante d'après les statistiques fournies par l'hébergeur du site dédié à la PPVE (PubliLégal) :

Documents	Nombre total téléchargements pièces du dossier	de des Visualisation des pièces du dossier
1 Note juridique et de présentation du projet	44	61
2.1 EI complète avec Annexes (VF)	31	40
2.2 Résumé non technique à l'EI (VF)	21	27
3 Note présentation synthétique projet version finale	37	39
4 Avis MRAE du 09 09 23	21	29
5 MEMOIRE EN REPONSE AVEC ANNEXES	29	21
6 PC COMPLET DEPOSE n°07813322G0016	22	35
7 Avis sur PC	37	32
Toutes pièces confondues	242	284



Statistiques de visualisation et de téléchargement des documents (Source : Publilégal)

Tous les documents ont été téléchargés, avec un nombre de téléchargements constant, allant de 21 à 44 téléchargements selon les documents. Il y a eu 26 téléchargements le 16/10/2023, et entre 13 et 15 téléchargements les trois derniers jours.

Les pièces les plus téléchargées sont les suivantes :

- Note juridique et de présentation du projet (44) ;
- Note présentation synthétique projet version finale (37) ;
- Avis sur PC (37).

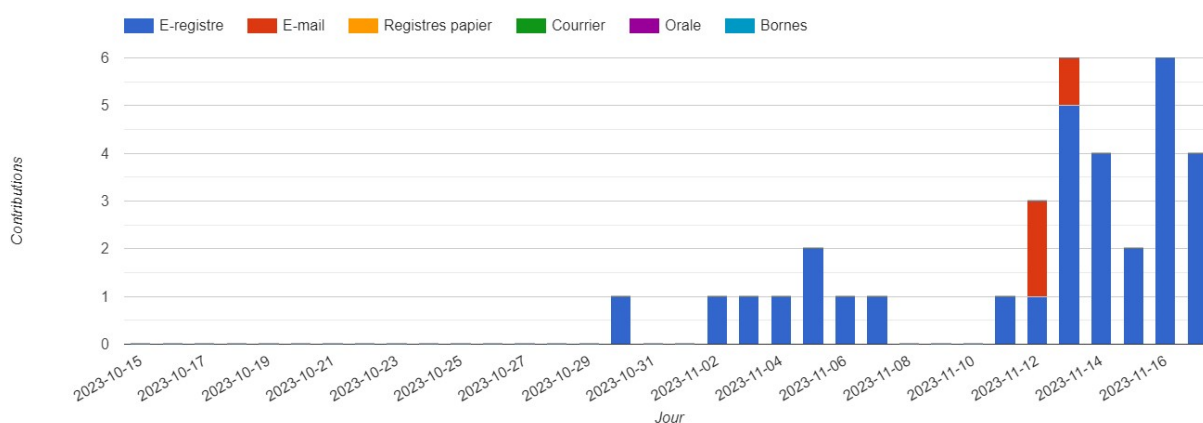
3. Observations et propositions recueillies

Le registre électronique avec l'ensemble des remarques a été déposé en annexe de la présente synthèse (Annexe 8).

3.1. Analyse quantitative

À la clôture de la PPVE, 34 contributions ont été déposées sur le registre électronique et par e-mail, soit une moyenne d'un peu plus d'un dépôt par jour (31 e-contributions et 3 contributions par mail).

Le nombre de contributions déposées est extrêmement variable en fonction des jours. Elles sont regroupées principalement sur les sept derniers jours (26 sur 34 contributions soit 76% entre le 11/11/2023 et le 17/11/2023).



Nombre de contributions déposées par jour (Source : PubliLégal)

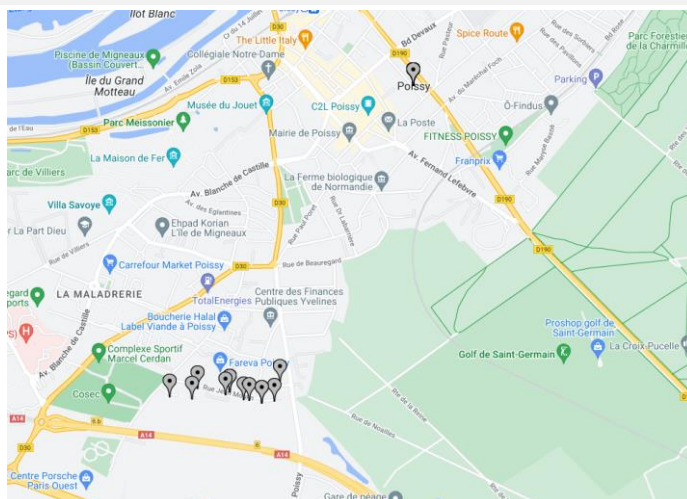
Selon notre analyse par lecture analytique des observations, sur ce total de 34 observations, 27 contributions sont défavorables (79,4%), 5 font l'objet de réserves / inquiétudes sans prises de position tranchée (14,7%), et 2 contributions retalent des demandes de précisions (neutres).

L'hébergeur du site dédié à la PPVE laissait la possibilité de déposer anonymement une observation. On constate une importante utilisation de cette possibilité (15 observations anonymes sur 34 soit 44 % des contributions).

3.2. Les contributions du public

3.2.1. Analyse géographique des contributions

Les contributeurs ayant indiqué leur adresse résident exclusivement à Poissy. Ils résident quasiment exclusivement sur le quartier de Poissy jouxtant le projet au Nord, sauf 1 qui a déclaré une adresse plus au nord, dans le centre de Poissy.



Origine des contributions (source : Publilégale)

3.2.2. Contributions d'associations

Aucune association s'est exprimé pendant la PPVE.

3.2.3. Autres contributions

L'ensemble des contributions ont été des contributions individuelles. Aucune contribution n'a été faite par pétition.

Les contributions pouvaient se faire en se déclarant non pas comme un particulier mais comme un « organisme ». 2 contributions ont été déposées en renseignant la catégorie « Organisme » : « Quéré » et « Riverain ».

4. Synthèse et analyse des observations

Pour les besoins de la synthèse, les observations ont été regroupées suivants 9 thèmes :

- [Thématique 1 - Constructibilité et choix de ce site de projet](#)
- [Thématique 2 - Proximité avec l'A14 et qualité de l'air et acoustique](#)
- [Thématique 3 - Maintien des bonnes conditions de voisinage et paysage](#)
- [Thématique 4 - Imperméabilisation du site](#)
- [Thématique 5 - Biodiversité et espaces boisés](#)
- [Thématique 6 – Conditions de circulation et de desserte](#)
- [Thématique 7 - Nuisances en phase chantier](#)
- [Thématique 8 - Pollutions des sols et gestion des terres](#)
- [Thématique 9 - Bilan carbone du projet](#)

Pour chaque thématique nous avons recensé les remarques et les questions pour y apporter des réponses. Nous en avons fait une synthèse et avons reformulé de manière structurée les questions adressées à la maîtrise d'ouvrage et à la collectivité. Enfin, nous apportons les réponses aux observations, au vu des informations disponibles à ce stade du projet.

4.1. Thématique 1 - Constructibilité et choix de ce site de projet

4.1.1. Synthèse des contributions

La thématique de « la constructibilité du terrain » pose des questions aux riverains du projet. Cette question a été relevée par plusieurs contributeurs : @2, @17, @21, @22, @25, @26, @29, @32.

En effet, il ressort des contributions que les habitants du quartier pavillonnaire Rue Jean Moulin de Poissy, qui voient le projet naître juste à côté de leur habitation, avaient à leur connaissance l'inconstructibilité de ce terrain au Nord de l'autoroute A14. Certains s'étonnent de voir un projet de construction sur un site qui pensaient « inconstructible » au PLU. Selon les remarques, le terrain aurait été déclaré inconstructible pendant des années lorsqu'il était la propriété de la SAPN, gestionnaire de l'autoroute A14, ou lors de la création du quartier de la Colomberie.

Certaines contributions notent bien que le site est classé au PLU en zone AUL. Toutefois, il a noté que selon certaines interprétations, cette zone serait « affectée exclusivement aux activités scolaires, culturelles, de loisirs et sportives » (@32), et que cette destination ne permet pas de recevoir de l'habitat. Ainsi, le PLU devrait être modifié afin de faire évoluer cette destination (@21, @22, @32). Cette question est éclaircie plus bas, dans les réponses apportées.

A juste titre, plusieurs contributions relèvent que l'aménagement de cette zone doit respecter les Orientations d'Aménagement et de Programmation dédiée au site (@21, @22, @12).

Des contributions relèvent aussi le sujet de l'inconstructibilité du site en application de l'article L111-6 du code de l'urbanisme (@11, @32, @17), qui interdit « les constructions ou installations dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes [...] ». Sont donc concernés les abords Nord et Sud de l'autoroute A14 sur une profondeur de 100m. des riverains demandent une clarification sur le respect de cette règle.

Par ailleurs, plusieurs contributions à la PPVE, posent la question du choix de ce site, à proximité de l'autoroute A14, pour répondre au besoin de la commune en termes de logements (@21, @22, @23).

Enfin, une contribution identifie qu'il y a une conduite de gaz naturel à proximité du site (@14), mais ce point a été écarté dans l'état initial de l'étude d'impact du projet, identifiant les canalisations de transport de matières dangereuses. Le site d'étude n'est pas directement soumis à un risque lié au passage d'une canalisation dangereuse mais la présence de la canalisation à proximité est à prendre en compte.

4.1.2. Questions posées

Question 1. Pouvez-vous clarifier la constructibilité de ce site, pour accueillir majoritairement de l'habitat, au vu du PLU actuel ?

Question 2. Est-ce que ce projet implique une modification ou une révision du PLU pour permettre ses constructions ? Si oui, veuillez donner le délai de cette intervention.

Question 3. Est-ce que le projet respecte l'OAP n°3 « Aménagement et le développement de la Plaine Nord » applicable à ce site ?

Question 4. Pourquoi avez-vous choisi ce site pour l'implantation de ce projet d'aménagement, à dominante résidentielle ?

4.1.3. Réponses apportées

❖ ZONAGE DU PLU ET CONSTRUCTIBILITE

Sur le règlement graphique du PLU, il est bien identifié que le site localisé au Nord de l'autoroute A14 se trouve en zone AUL (à urbaniser), qui est « une zone d'urbanisation future dont la vocation est l'accueil d'équipements d'intérêt collectif et services publics ainsi que d'habitat » (cf règlement écrit du PLU page 76). De ce fait, celle-ci n'est pas exclusivement affectée aux activités scolaires, culturelles, de loisirs et sportives, comme le soulignent quelques remarques (@32, @21, @22). Ainsi, en l'état actuel du PLU (dossier du PLU approuvé par délibération du conseil municipal en date du 7 décembre 2022), ce site est constructible et peut accueillir de l'habitation.

Le site a été proposé en zone « AUL » / « à urbaniser » dans le projet de révision du PLU lancé en 2015 et la concertation avec la ville de Poissy a conduit l'élaboration de l'orientation d'aménagement et de programmation N°3 du PLU qui prend en compte les desideratas de la commune voisine (hauteurs limités, franges vertes, non ouverture de la voirie à l'Ouest, etc.).

❖ NECESSITE DE MODIFIER LE PLU ET RESPECT DU DOCUMENT D'URBANISME

Le règlement du PLU, le PADD, ainsi que les OAP permettent de développer la programmation à dominante résidentielle du projet, et cadrent même très fortement cette programmation. Plus précisément, le secteur de la plaine Nord fait l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP n°3). Selon l'OAP, ce secteur est un espace d'évolution et a une situation sensible en « entrées de ville ».

L'OAP n°3 précise que le site est destiné à l'accueil d'équipements d'intérêt collectif et services publics, et d'habitation (OAP3 - 5 « Les orientations détaillées pour le sous-secteur situé au nord de l'autoroute »). Ces orientations prévoient explicitement l'implantation de constructions d'habitation sur ce site. **Aussi, le projet est conforme au PLU actuel. Il n'y a pas besoin de réviser ou modifier le PLU pour implanter des constructions à destination d'habitations sur ce site.**

❖ RESPECT DE L'OAP N°3

L'OAP n°3 régit l'aménagement de ce site sur les aspects suivants : destination et organisation de l'espace, desserte et déplacements, et architecture et qualité du paysage. Les orientations prévoient notamment que les constructions nouvelles seront implantées à l'intérieur d'une zone d'implantation qui s'inscrira entre deux

bandes de protection 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.

Selon ces règles, les constructions d'habitation, localisées en continuité du quartier pavillonnaire au Nord devront rester dans des gabarits bas au contact de ces quartiers pavillonnaires. Des constructions progressivement plus hautes, de l'ordre de R+2, pourront être créées plus au Sud. Les constructions à destination d'équipements seront de préférence implantées à l'écart du quartier pavillonnaire, le long de l'autoroute. Elles devront rester invisibles depuis ce dernier, grâce à la zone tampon arborée et par leur implantation et par leur gabarit de hauteur.

Le projet a bien pris en compte toutes ces règles d'urbanisme et ces orientations, et prévoit d'aménager uniquement la partie centrale du site. Nous tenons à préciser que sur la partie Nord du site, dans une continuité architecturale avec les quartiers pavillonnaires, seront construites uniquement des maisons individuelles. La bande boisée est conservée, ainsi qu'une grande prairie de 1,3 hectares qui sera préservée et rendu non constructible et non accessible. Ainsi, des constructions progressivement plus hautes de l'ordre de R+3, s'implanteront sur la partie Sud. Le projet respecte également l'OAP en termes d'accès au quartier et desserte.

Cette organisation répond aux Orientations d'aménagement et de programmation de la commune.

❖ RESPECT DE L'ARTICLE L111-6 DU CODE DE L'URBANISME SUR L'INTERDICTION DE CONSTRUIRE A MOINS DE 100M DE L'A14

En application de l'article L111-6 du code de l'urbanisme, les constructions sont normalement interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'autoroute A14. Sont donc concernés les abords Nord et Sud de l'autoroute A14 sur une profondeur de 100m.

Cette inconstructibilité n'étant cependant pas absolue en application de l'article L.111-8 du même code qui prévoit que « **le PLU peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.** ». Ainsi, la dérogation à cette loi est expliquée dans la partie 4 du Rapport de Présentation nommée « Etude L111-8 du Code de l'Urbanisme » et dans l'OAP n°3 du PLU de Chambourcy qui prévoit des règles d'implantation alternatives par la qualité des paysages recherchée pour ces espaces. Pour cela, il est clairement demandé que les constructions nouvelles soient « implantées avec un recul minimum de 55 mètres de l'axe de l'autoroute A14 pouvant être ponctuellement réduit à 50 mètres ». Cela permet, selon les études menées in situ, de limiter les nuisances et d'assurer la sécurité, la qualité architecturale et la qualité de l'urbanisme et des paysages, en maintenant l'écran boisé. Ainsi, le projet de la Maitrise d'ouvrage respect l'OAP de la commune, qui respecte l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

❖ CHOIX DE CE SITE POUR REpondre AUX BESOINS DE LOGEMENTS DE LA COMMUNE

Le site de la Porte de Chambourcy, au nord de l'autoroute A14 a été choisi pour plusieurs raisons. Il s'inscrit dans un quartier (au sens urbain) déjà aménagé avec le quartier pavillonnaire de la rue Jean Moulin à Poissy, et il s'agit d'un terrain en friche à valoriser.

Aussi, il permet de répondre aux besoins démographiques et élargir les offres résidentielles sur la commune, afin de répondre à la législation SRU. Actuellement, il manque sur la commune plus de 120 logements sociaux pour être conforme au taux demandé par la loi SRU.

4.2. Thématique 2 - Proximité avec l'A14 et qualité de l'air et acoustique

4.2.1. Synthèse des contributions

Le sujet de la proximité du site avec l'autoroute A14 et des impacts sur la santé des futurs habitants du quartier et des riverains, est le plus important en termes de nombres de remarques (défavorables) : @1, @5, @6, @7, @11, @13, @14, @15, @17, @21, @22, @23, @24, @25, @26, @27, @31, @32, @33.

Les contributeurs se questionnent en premier lieu sur l'exposition au bruit des futurs habitants et usagers du quartier, afin qu'ils puissent jouir de leur environnement sans être soumis à des nuisances acoustiques (@11). Ils relèvent une intensité de bruit supérieure à 70 dB (notamment @23, @11, @21, @22), objet d'une remarque de la MRAe et à laquelle la Maitrise d'ouvrage a répondu dans son mémoire de réponse. Ils craignent que les habitants ne puissent ouvrir leurs fenêtres en raison du bruit ambiant supérieur à 70dB.

Aussi, les participants à la PPVE craignent que la maitrise d'ouvrage se satisfasse des isollements en façade pour conclure que les habitants ne sont pas sujets à des nuisances acoustiques, et que ces derniers ne puissent jamais ouvrir leurs fenêtres en réalité.

Il est aussi posé la question de la pertinence de la temporalité de la campagne de mesure acoustique réalisée in situ (@32). Il est bien noté que la campagne de mesures acoustiques a été réalisée entre le vendredi 03 mars 2023 et le lundi 06 mars 2023. Les contributeurs à la PPVE soulignent qu'il aurait été plus pertinent de mener des mesures le mardi ou jeudi, de 6h à 10h et de 16h à 20h au mois de juin, pour avoir des résultats « plus proches de la réalité ».

Plusieurs contributions font également référence à la qualité de l'air dégradée au droit du site avec la présence de l'autoroute, et critiquent la référence aux valeurs des recommandations de l'OMS à ce sujet (@11, @24, @25).

Par ailleurs, il ressort des contributions la forte inquiétude des riverains d'être davantage exposés aux nuisances issues de l'autoroute (pollution de l'air, sonore et lumineuse), par rapport à l'état actuel (@1, @6, @9, @14, @16, @18, @19, @20, @21, @22, @24, @26, @27). Les riverains de Poissy craignent que le projet engendre la disparition de la « butte de terre » (le merlon au sud du projet) et de la zone boisée au sud et au nord du projet, faisant écran avec le quartier pavillonnaire de Poissy.

4.2.2. Questions posées

Question 5. *Pouvez-vous expliquer la pertinence de la campagne de mesures acoustiques réalisée in situ ?*

Question 6. *Pouvez-vous apporter des réponses sur le niveau acoustique au droit du projet pour préserver la santé des futurs habitants (dans les logements, la fenêtre ouverte et dans les jardins) ?*

Question 7. *Pouvez-vous garantir le respect des recommandations de l'OMS de septembre 2021 quant à la qualité de l'air au droit du site ?*

Question 8. *Pouvez-vous garantir le maintien des éléments de protection actuels contre les nuisances issues de l'autoroute A14, pour les habitants de Chambourcy ? Est-ce que le projet modifiera l'état actuel des choses pour les habitants du quartier pavillonnaire de Poissy, jouxtant le site de projet au Nord ?*

4.2.3. Réponses apportées

Des études spécifiques ont été menées par des bureaux d'études spécialisés, sur la qualité de l'air et le niveau de bruit au droit du projet, afin d'écartier tout risque pour la santé des futurs habitants et offrir un cadre de vie agréable. Ces enjeux ont bien été pris en compte dans la conception du projet. Aujourd'hui, le fait est que

l'autoroute A14 est moins fréquentée que des infrastructures de ce type. Selon l'étude des déplacements réalisées par le bureau d'étude CDVIA, elle est empruntée par plus de 33 000 véh/j au niveau de Chambourcy, ce qui équivalent à la RD113 plus au sud (pour exemple, l'autoroute A1 accueille près de 180 000 véhicules par jour).

❖ PERTINENCE DE LA CAMPAGNE DE MESURE ACOUSTIQUE MENEÉ IN SITU

NEXITY a sollicité la société RG-Ingénierie pour la réalisation d'une étude de mesures de bruit dans l'environnement sur site. La campagne de mesures acoustiques sur site a été réalisée entre le vendredi 03 mars 2023 et le lundi 06 mars 2023, inclus. L'objectif de cette campagne était bien de mesurer le niveau de bruit dans l'environnement de la parcelle durant la période de « semaine » mais également le week-end. Il est important de noter que le présent tronçon de l'autoroute A14, est un axe routier emprunté en semaine pour des trajets professionnels, notamment pour accéder au quartier d'affaires de la Défense. Mais ce tronçon est également régulièrement emprunté les week-ends pour des trajets directions la Normandie. Dans les deux temporalités de mesures sont importantes. **Pour ces deux raisons, la campagne de mesures acoustiques a été réalisée entre le vendredi 03 mars 2023 et le lundi 06 mars 2023 inclus, et permet d'avoir une bonne vision du niveau de bruit en semaine et le week-end. Des mesures réalisées le mardi ou le jeudi n'auraient pas eu plus de pertinence.**

❖ NIVEAUX DE BRUIT MESURES IN SITU, COMPATIBLES AVEC LA PRESERVATION DE LA SANTE DES FUTURS HABITANTS

Les niveaux de bruit ont été mesurés sur site, à deux points :

- Point 1 : à l'entrée principale du site, le long de la Route de Poissy ;
- Point 2 : parallèle à l'autoroute A14 et au droit des futurs jardins des logements collectifs.

Il est important de noter que le niveau de bruit mesuré est moindre au niveau de l'A14, que pour la route de Poissy. Nous tenons à insister sur ce fait. En effet, au droit du point 2, le niveau de bruit mesuré effectivement en période diurne (journée) est de LAeq = 51 dB(A), alors que pour le point 1, proche de la route de Poissy, le niveau mesuré en période diurne (nuit) est de, LAeq = 60 dB(A). En parallèle, l'OMS considère qu'une infrastructure routière produit des effets néfastes pour la santé au-delà de 53 dB(A) le jour et de 45 dB(A) la nuit.

Ainsi, dans le cadre du projet, les niveaux acoustiques suivants seront respectés :

- 35 dB(A) à l'intérieur des logements fenêtres fermées en journée, 30 dB(A) la nuit, par des mesures d'isolement des façades ;
- 51 dB(A) aux pires des cas dans les jardins et dans les logements la fenêtre ouverte en journée, en parallèle de l'A14 (contre 53 dB(A) prescrit par l'OMS).

La MRAe relevait que pour les logements collectifs situés au bord de l'autoroute A 14 le niveau de bruit pour les logements en R+3 sera très élevé et supérieur à 70 dB(A) en façade. Toutefois cette simulation se base sur les cartes de bruit tenant compte du classement sonore des infrastructures routières. Et nous avons montré que le niveau de bruit réel à proximité de cette voie est moindre que le niveau sonore de référence classiquement attribué aux autoroutes de classe 1. Ces données sont a étudiées également au regard des mesures réalisées sur site, qui sont plus précises et révèlent le niveau de bruit réel.

❖ RESPECT DES RECOMMANDATIONS DE L'OMS QUANT A LA QUALITE DE L'AIR

Dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, l'étude de la qualité de l'air a été précisée. Cette étude compare les résultats (journaliers) de mesures in situ de la pollution de l'air aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), de 2021, et d'autres organismes, comme le demande l'autorité environnementale :

- Pour le benzène, la valeur mesurée est largement inférieure au niveau objectif d'air de qualité, recommandé par l'ANSES, qui est de 10 µg/m³ ;
- Les valeurs de NO₂ sont inférieures aux valeurs guides OMS de 2021 ;
- Pour les particules, que ce soit en PM_{2,5}, PM₁₀, les points de mesures font apparaître des niveaux de concentrations inférieures aux recommandations OMS de 2021 ;
- Pour les valeurs de monoxyde de carbone les concentrations sont inférieures aux recommandations OMS de 2021.

Ainsi, au même titre que le niveau de bruit, à l'emplacement du projet et en fonction des investigations réalisées, la qualité de l'air mesurée est conforme aux valeurs guides journalière en vigueur.

❖ MAINTIEN DES ELEMENTS DE PROTECTION ACTUELS DES HABITANTS DE POISSY, PAR RAPPORT A L'A14

Pour répondre aux nombreuses craintes concernant la dégradation de la protection des maisons pavillonnaires à Poissy par rapport à l'autoroute, l'objectif de la maîtrise d'ouvrage de ce projet est bien de maintenir l'état existant pour ces habitants. Aujourd'hui, les fonds de jardins de maisons à Poissy, sont au plus près à 130m de l'autoroute. Ils sont séparés de cette dernière par : les bandes boisées au Nord et au Sud du site de projet, et le talus végétalisé. Cette distance et le talus au bord d'autoroute leur offre une protection des nuisances issues de l'A14 (acoustique, atmosphérique et lumineuse).

Dans le cadre du projet La Porte de Chambourcy, la bande boisée au nord du site et jouxtant le quartier pavillonnaire de Poissy, est presque intégralement conservée (1,38 ha sont conservés, 0,4ha sont supprimés) et conserve sa fonction de transition. La bande boisée au sud est préservée sur une épaisseur de 20 mètres minimum, en cohérence avec les prescriptions du PLU. Le talus entre le projet et l'autoroute est conservé voire accentué par les terrassements ce qui permettra « d'enfoncer » davantage les constructions accueillant les logements et les équipements implantés au sud du projet. Cela renforcera la protection acoustique.

Ainsi, le projet conserve cette zone tampon et les conditions de protection du quartier pavillonnaire de la rue Jean Moulin situé sur la commune de Poissy, et répond aux objectifs du PLU de garder l'écran visuel constitué par la densité importante des boisements depuis l'autoroute. De plus, le projet prévoit des bâtiments collectifs allant du R+2 à R+3, ne dépassant pas les 10,5 mètres de haut par rapport au terrain avant travaux, hauteur comparable à la hauteur de la cime de arbres. Aussi, les espaces entre les volumes bâtis seront densément plantés, prolongeant la végétalisation des franges boisés jusqu'au cœur des ilots.

4.3. Thématique 3 - Maintien des bonnes conditions de voisinage et paysage

4.3.1. Synthèse des contributions

Au vu des contributions, le maintien des bonnes conditions de voisinage en phase de vie du quartier et la limitation des impacts du projet sur le quartier pavillonnaire voisin de Poissy, est une des préoccupations les plus importantes (@9, @10, @12, @13, @16, @17, @18, @19, @20, @21, @22, @28, @29, @30).

Un des sujets relevés est l'impact visuel potentiel des nouvelles constructions sur le paysage depuis les maisons de Poissy (@9, @16, @18, @19, @20, @12, @19, @28, @12, @17, @30). Les riverains proposent de descendre le niveau des constructions futures pour qu'elles ne soient pas visibles et diminuer l'impact des nuisances sonores issues de l'autoroute pour les habitants. Ils relèvent que des déblais issus de l'autoroute ont été mis sur ce site, ce qui augmente la hauteur du terrain de surface.

Les riverains de Poissy s'inquiètent aussi des pollutions lumineuses et sonores issues du quartier en phase de vie de ces nouvelles habitations. Ils craignent de perdre cette barrière végétale de 30 à 40 mètres entre les habitations de la rue Jean Moulin de Poissy et ces nouvelles habitations.

Par ailleurs, les contributions révèlent des questionnements quant à l'accès aux clôtures en fond de jardins des habitations de la rue Jean Moulin (@10, @13, @29, @30, @21, @22). Les riverains se demandent si les nouveaux habitants auront accès à leurs clôtures, et comment se matérialisera la limite séparative entre les propriétés, notant une servitude de passage existante en limite de leurs parcelles destinée à l'entretien.

4.3.2. Questions posées

Question 9. Pouvez-vous rappeler quelles sont les dispositions prises pour préserver le paysage depuis les maisons de Poissy à l'état actuel, et limiter l'impact visuel potentiel des nouvelles constructions ?

Question 10. Pouvez-vous apporter des précisions quant à la gestion des limites séparatives entre les nouvelles habitations et les maisons de Poissy ?

Question 11. Est-ce que les nouveaux habitants auront accès à la prairie et l'espace boisé conservés au Nord, faisant écran avec les habitations existantes à Poissy ?

4.3.3. Réponses apportées

❖ MINIMISER L'IMPACT PAYSAGER DU PROJET SUR LES RIVERAINS

De manière à minimiser l'impact paysager du projet pour les riverains avoisinants, nous rappelons tout d'abord que le projet prévoit de maximiser la conservation des lisières arborées au nord et au sud. La surface boisée sera en grande partie conservée au nord, avec 1,38 ha conservés, 0,4 ha supprimés, ce qui permet de respecter de respecter une épaisseur arborée de 20 mètres. Aussi, nous rappelons que la maîtrise d'ouvrage de ce projet s'engage avec la commune à préserver la prairie mésophile entre ces deux zones d'habitation, la rendant inaccessible, et la conservant en tant que zone de refuge pour la faune. Elle est ainsi conservée en grande partie, avec environ 1ha préservée. En définitive, cet ensemble crée une barrière végétale de 30 mètres minimum, voire plus à certains endroits, avec les jardins du quartier pavillonnaire de la rue Jean Moulin situé sur la commune de Poissy.

Enfin, sur ce nouveau quartier, 0,8 ha seront plantés de façon répartie, avec des essences caduques, ce qui contribue aussi à son intégration paysagère et à minimiser le risque d'îlot de chaleur urbain.

Le projet prévoit de retrouver le terrain naturel en évacuant les anciens remblais et proposent des typologies de bâtiment s'intégrant dans le paysage et restant invisibles depuis les alentours (totalement invisibles depuis Poissy et l'autoroute). En effet, l'ensemble des constructions du projet ne dépassent pas le niveau R+3 au maximum, et s'inscrivent dans le respect strict des 10,5 mètres de hauteur maximum, par rapport au terrain naturel avant travaux, comparable à la hauteur de la cime des arbres et même plus basses que les arbres d'alignement le long de la voirie et dans les venelles prévues sur le projet. Sur la partie Nord du projet seront implantées des maisons en R+1 afin de créer la transition avec les maisons du quartier pavillonnaire de la rue Jean Moulin situé sur la commune de Poissy. Elles s'inscrivent dans un gabarit maximum de hauteur de 8m depuis le terrain naturel (plus basses sur les arbres).

Ainsi, le paysage depuis les maisons de la rue Jean Moulin sera conservé en son état actuel et le projet ne produira aucune pollution lumineuse pour ces habitations. Par ailleurs, ce nouveau quartier n'est pas susceptible de produire d'autres types de nuisances sur ces habitations, telles que des nuisances sonores, en phase de vie du quartier, étant principalement à destination d'habitations. Aucun équipement prévu n'est susceptible de produire des nuisances sonores.

❖ GESTION DES LIMITES SEPARATIVES ET INACCESSIBILITE A LA PRAIRIE NORD

La maîtrise d'ouvrage de ce projet immobilier NEXITY IR PROGRAMMES GRAND PARIS et la commune de Chambourcy ont mené une réflexion sur la préservation dans le temps long de la prairie mésophile conservée au Nord, afin de garantir son inaccessibilité et de préserver les espèces faunistiques qui s'y trouvent.

Le porteur de projet a décidé de créer trois Associations Syndicales Libres de propriétaires (ASL) à l'échelle du quartier : une ASL Nord, une ASL Sud, et une ASL au profit du Square d'espaces verts/jeux ainsi que des postes transformateurs. Selon ses statuts, cette ASL est constituée pour une durée illimitée en vue de l'entretien, de la gestion, de la réalisation de travaux et d'actions d'intérêt commun relativement à un ensemble immobilier. En particulier pour ASL Nord, qui comprend la prairie naturelle et l'espace boisée faisant écran avec les habitations de la rue Jean Moulin à Poissy, les membres devront respecter les servitudes et obligations « afin de permettre la préservation de l'ensemble de la réserve boisée, de sa faune et de sa flore et grevant les biens communs susvisés ». Il s'agit d'un engagement fort, et d'une réelle garantie juridique pour cette préservation. Ainsi, il est prévu dans ses statuts : la conservation du caractère boisé des biens communs susvisés, l'interdiction de tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements, l'interdiction de passage ou d'encombrement, les coupes et abattages d'arbres à titre exceptionnel uniquement, et qu'en cas de nécessité après avis favorable de l'Office Nationale des Forêts. Il est clairement dit que ces « biens communs devront être entièrement libres à toute heure du jour et de la nuit, ne devant jamais être encombrés et ne pouvant jamais être empruntés à titre de passage ». Aussi, NEXITY s'engage à verser à la création de l'ASL un fond sur le compte bancaire de l'ASL Notaire permettant d'assurer au moins pendant 10 ans son entretien.

Ainsi, les futurs habitants n'auront pas accès à la prairie naturelle et l'espace boisé préservé au Nord, ni aux clôtures des fonds de jardins des habitations de la rue Jean Moulin. Ils ne pourront devenir « un terrain de jeu », comme le craignent les riverains, étant déclarées inaccessibles par les statuts de l'ASL.

4.4. Thématique 4 - Imperméabilisation du site

4.4.1. Synthèse des contributions

Le sujet de l'imperméabilisation de ce site de 9,5ha est revenu dans les contributions à plusieurs reprises (@11, @31, @5, @23). Les riverains de Poissy se questionnent sur la pertinence de « bétonner » ce terrain « perméable », et sur les impacts en termes de risques d'îlot de chaleur urbain.

4.4.2. Questions posées

Question 12. Pouvez-vous préciser la réflexion autour de ce site et détailler les mesures qui ont été mises en place pour limiter son imperméabilisation ?

4.4.3. Réponses apportées

Il est à noter tout d'abord que le site d'étude de la Plaine Nord de Chambourcy n'est actuellement pas imperméabilisé, mais est considéré comme artificialisé, étant constitués de matériaux composites amenés par l'humain. Son sol est peu perméable.

La maîtrise d'ouvrage de ce projet a travaillé avec un écologue, un paysagiste et un architecte pour limiter au maximum l'imperméabilisation des sols, favoriser les revêtements de sol perméables ou semi perméables, et travailler sur l'infiltration des eaux pluviales en tenant compte des contraintes du sol. **Ainsi, le coefficient d'imperméabilisation global du projet est d'environ 35%. Au total la surface végétalisée perméable est de 81 623m² soit 85,4% de l'emprise :**

- Les espaces verts perméables hors toiture en cœurs d'îlots sont de 36 372m² soit 41% de la surface du cœur de l'îlot aménagé ;
- La surface d'espace vert (hors espace boisé et toiture végétalisée) de l'ensemble du tènement foncier est de 54 041m², soit 57% ;
- La surface boisée totale est de 24 000m² soit 25% de la surface totale ;
- La surface de pleine terre est de 19 370m².

Cet aménagement permet de maximiser la végétation et l'ombrage du site, et de limiter le risque d'îlot de chaleur urbain.

Aussi, l'emprise bâtie a été limitée à 12% du terrain. Les aires de stationnement en surface sont plantées à raison de deux arbres de haute tige pour les quatre premiers emplacements puis un arbre par tranche de quatre places à minima.

4.5. Thématique 5 - Biodiversité et espaces boisés

4.5.1. Synthèse des contributions

La thématique de la préservation de la biodiversité, des continuités écologiques et des impacts sur la faune, a été recensée à deux nombreuse reprises également dans les contributions (@5, @12, @15, @16, @17, @18, @21, @22, @25, @26, @27, @28, @29, @33).

Les habitants de Poissy craignent de voir cet espace détruit qu'ils considèrent « de nature », « faisant la beauté de l'entrée de la ville » « dans la prolongation de la forêt ». Il ressort des contributions que les riverains considèrent que ce projet entravera des continuités écologiques entre massifs forestiers permises par le site actuel, et qu'il entraînera des conséquences importantes sur la faune et la flore (@16, @17, @21, @22, @26, @27, @28, @29, @33). Ils craignent une « disparition de la faune », telle que les hérissons, les biches , les chevreuils et « des espèces protégées chassées de leur Espace naturel ».

Les impacts du projet sur le milieu naturel ont été évalués par un écologue. Ce sujet de la perte d'habitats et de zones de chasse et d'alimentation a été effectivement longuement discuté avec l'écologue et la DRIEAT d'Ile de France, et notamment avec le département Faune et Flore Sauvages. Des garanties de conservations de la faune et flore locales ont été cherchées. Il a été décidé, comme précisé précédemment, de préserver la prairie mésophile et l'espace boisé en Nord du projet, et même de « restaurer la mosaïque de milieu prairial et fourré favorable à l'Accenteur mouchet, aux insectes et aux chiroptères ». Les riverains questionnent les garanties de cette sanctuarisation pour la biodiversité (@21, @22).

En complément de la mesure mise en place par la maîtrise d'ouvrage de ce projet de sanctuariser la prairie naturelle par la création d'une ASL, la commune s'est engagée à identifier ces espaces en zone naturelle N dans la future révision du PLU, comme le relève à juste titre des contributeurs à la PPVE (@12). Les riverains demandent quand interviendra cette révision du PLU.

Par ailleurs, plusieurs contributions critiquent la destruction d'une partie des arbres sur le site, faisant partie du patrimoine (@15, @16, @17, @18, @25, @21, @22, @25). Ils considèrent aussi que la partie boisée devrait être entretenue et densifiée.

4.5.2. Questions posées

Question 13. Pouvez-vous expliquer les mesures mises en place pour éviter et réduire les impacts sur les espaces boisés, et les protéger ?

Question 14. Pouvez-vous fournir des garanties pour maintenir les continuités écologiques entre massifs forestiers et maintenir la faune actuelle sur site ?

Question 15. Quand et comment interviendra la révision du PLU pour identifier la prairie et l'espace boisé au nord en zone naturelle N ?

4.5.3. Réponses apportées

En premier lieu, nous tenons à rappeler qu'une étude faune flore a été réalisée par un BET écologue spécialisé, qui s'est rendu sur site, pour définir l'état existant du patrimoine naturel, les enjeux du site, les impacts éventuels du projet et les mesures d'évitement et de réduction des impacts sur ce milieu. Il est ressorti que les enjeux écologiques sont variables, avec de faibles enjeux sur la partie centrale en friche qui sera impactée par le projet, des enjeux moyens à hauteur des arbustes pour les chiroptères, les oiseaux et les lapins de garennes, et des enjeux forts au niveau des espaces arborés pour les oiseaux.

❖ CARACTERISATION ET PRESERVATION DES ESPACES ARBORES

Les franges boisées au nord et au sud de l'aire d'étude sont constituées de boisements jeunes et sont peu diffuses. De plus elles longent l'autoroute qui représentent un obstacle pour la faune volante. La première mesure identifiée et mise en place dans le cadre du projet de la Porte de Chambourcy a été l'adaptation de l'emprise du projet pour préserver les milieux arborés, zones à enjeu écologique fort. Il s'agit d'une mesure d'évitement, identifiée dans le cadre de la séquence Eviter-Réduire – Compenser. Ainsi, la bande boisée au nord est presque intégralement conservée (1,38 ha sont conservés, 0,4ha sont supprimés) et celle au sud est préservée sur une épaisseur de 20 mètres minimum. En définitive, le projet prévoit de déboiser 2,6 ha des lanières arborées sur l'ensemble du projet, d'en conserver 2,4 ha de boisement et d'en planter 0,8 ha de façon répartie. Aussi, environ 3,6ha d'espaces verts diversifiés seront créés au sein du projet. **Ainsi, le projet a porté une réflexion sur le plan masse pour limiter au maximum les impacts sur ces jeunes boisements.**

❖ MAINTIEN DES CONTINUITES ECOLOGIQUES ENTRE MASSIFS FORESTIERS ET DE LA FAUNE ACTUELLE

Comme précisé, il a été relevé dans l'étude faune flore que les franges boisées du site sont peu fonctionnelles pour rejoindre la forêt d'Aigremont notamment pour les oiseaux et les chiroptères qui vont préférer utiliser le corridor arboré fonctionnel situé à l'Est de l'aire d'étude. Ce corridor fonctionnel relie la forêt de Saint-Germain-en-Laye et celle de Marly-le-Roi puis la forêt de Marly le Roi à la forêt d'Aigremont.

Les franges boisées sont cependant fonctionnelles pour le transit des espèces allant de la forêt de Saint-Germain-en-Laye et la forêt située dans le domaine du château de Migneaux, aussi bien pour les oiseaux, les chiroptères que les mammifères terrestres.

Concernant les milieux ouverts au centre du site, l'aire d'étude représente une continuité d'est en ouest. Néanmoins, ce corridor est dégradé car la prairie est en train de s'enfricher. Sa strate herbacée est haute et de part et d'autre se trouve des boisements. Ainsi certaines espèces d'oiseaux et insectes sensibles à cet aspect ne viendront pas le fréquenter. La prairie est une zone de chasse pour les chiroptères. Pour que ce corridor devienne fonctionnel il est nécessaire de le restaurer.

Pour préserver ces continuités et garantir leurs fonctionnalités plusieurs mesures détaillées d'évitement, de réduction et de suivi sont mises en place aux différentes phases du projet (travaux et/ou exploitation).

Ainsi, le projet prévoit notamment de :

- Restaurer la mosaïque de milieu prairial et fourré favorable à l'Accenteur mouchet, aux insectes et aux chiroptères

- Aménager des trottoirs et des noues pour créer des continuités écologiques pour la petite faune au sein de la zone d'aménagement
- Se faire assister en phase travaux par un écologue
- Interdire l'éclairage nocturne en phase de chantier et adapter l'éclairage nocturne au niveau des boisements conservés en phase d'exploitation
- Créer des haies le long de chaque clôture perméable à la faune des habitations individuelles et logements collectifs

Ainsi, après étude des impacts et des mesures d'évitement et de réduction, il n'y a aucun impact résiduel (négligeable) sur les espèces protégées (faunistiques et floristiques). L'amélioration des milieux ouverts du site permet de les rendre plus favorables pour la chasse des chiroptères, la reproduction des oiseaux associés aux milieux ouverts, l'alimentation des oiseaux associés aux milieux arbustifs, le cycle de vie des insectes des milieux ouverts, etc. **Bien que la surface d'habitat ouvert se retrouvera réduite (perte de 1,73ha), la fonctionnalité du site sur le secteur nord sera améliorée et pérennisée pour les espèces des milieux ouverts.**

❖ DELAIS DE REVISION DU PLU POUR IDENTIFIER LA PRAIRIE ET L'ESPACE BOISE AU NORD EN ZONE NATURELLE N

Le projet en l'état est compatible avec le PLU. Toutefois, **la commune prévoit d'inscrire dans son projet de prochaine révision du PLU, le classement en zone naturel protégée (N) les espaces sanctuarisés au nord et au sud du projet immobilier.** Cela se fera en adéquation avec l'avis de la MRAE et de la révision actuelle du SDRIF-E.

4.6. Thématique 6 – Conditions de circulation et de desserte

4.6.1. Synthèse des contributions

La thématique de la desserte du projet et de ses conséquences sur les conditions de circulations à proximité a été celle faisant l'objet du plus grand nombre de contributions (@3, @4, @5, @6, @7, @11, @12, @13, @15, @19, @21, @22, @24, @25, @26, @30, @32, @33). Les contributions sont des critiques et remarques défavorables au projet ou des questions. Elles portent sur : l'estimation du trafic routier avant et après le projet, en prenant bien en compte le projet de la Villa Joséphine, les transports en communs qui desserviront le projet, les accès au site et le lien avec le reste de la commune, le déploiement des mobilités douces sur et à proximité du projet, et le lieu de scolarisation des enfants du futur quartier.

La grande majorité des contributions sur cette thématiques évoque le risque d'avoir minimisé le trafic routier réel sur la Route de Poissy desservant le site, dans l'étude Circulation et déplacement qui a été réalisée par un BET spécialisé.

Les riverains de Poissy, soulignent en effet que le trafic est « impossible à certaines heures », et que cette route est dangereuse. Ils craignent que ce nouveau projet implique des embouteillages sur cette voie, qui va également être impactée par le projet de la Villa Joséphine à Poissy. Ils demandent que soit bien pris en compte se nouveau projet de la Villa Joséphine (228 logements) dans l'étude du trafic actuel projeté (@11, @7, @13, @25, @21, @22, @24, @26). Une contribution révèle que le carrefour C1 est d'ores et déjà saturé (@11).

Certains contributeurs demandent la mise en place d'un feu tricolore ou d'un rondpoint pour limiter la vitesse sur la route de Poissy, ce qui est bien prévu dans le cadre du projet.

D'autres contributions questionnent la desserte en transport en commun et souhaitent connaître la ligne qui desservira l'arrêt de bus prévu dans le cadre de ce projet, Route de Poissy (@11, @4). La question du lieu de scolarisation des enfants de ce futur quartier est posée (@6, @7, @11).

Par ailleurs, les riverains de la rue Jean Moulin à Poissy demandent des précisions sur les deux accès prévus dans ce projet d'aménagement (@4, @12, @21, @22, @24, @25, @30).

Enfin, il a y plusieurs suggestions et questions sur les modalités de desserte des mobilités douces au sein du quartier lui-même et sur les liaisons entre le quartier et la commune de Chambourcy (@3, @11, @4). Le projet en cours de construction de la voie douce le long de la Route de Poissy, passant par la passerelle de l'A14, est questionné.

4.6.2. Questions posées

Question 16. Pouvez-vous apporter des garanties sur la bonne prise en compte du trafic existant et projeté, en intégrant le projet de la Villa Joséphine à Poissy, dans l'étude de circulation ?

Question 17. Pouvez-vous préciser les modalités d'accès par les deux côtés Est et Ouest du site ?

Question 18. Pouvez-vous donner plus de précisions sur le projet de rondpoint en entrée de site ?

Question 19. Par quelle ligne de transport en commun sera desservi le projet et permettra-t-elle d'amener les enfants jusqu'à leur lieu de scolarisation ?

Question 20. Quelles sont les caractéristiques des cheminements cyclables et piétons prévus le long de la route de Poissy jusque Chambourcy et au sein du projet même ?

4.6.3. Réponses apportées

❖ CONDITIONS DE CIRCULATION ET BONNE PRISE EN COMPTE DU TRAFIC PROJETÉ

Nous tenons à rappeler qu'une étude sur les déplacements a été réalisée dans le cadre de ce projet d'aménagement, par un bureau d'étude spécialisé et indépendant. Son objet est bien d'identifier les points de blocages et les évolutions possibles sur le secteur, contribuant à la fois au projet et à une meilleure desserte de la commune.

Le diagnostic de circulation confirme que les conditions de circulations sont très chargées sur la D30 et fluides sur le reste du réseau routier principal comme à l'intérieur du quartier en lui-même. Il confirme que les niveaux de trafic sont importants sur la rue de Chambourcy/route de Poissy.

Il faut noter que la très grande majorité du flux généré par le projet se dirigera en direction du sud sur la route de Poissy, afin de rejoindre le réseau autoroutier ou la D113. Ailleurs, les augmentations de trafic à la journée restent très faibles. La route de Poissy sera l'axe le plus concerné par les augmentations de trafic, avec 1 130 véhicules supplémentaires attendus quotidiennement (+10%). Ainsi, les évolutions de trafic seront peu perceptibles dans la traversée de Poissy, contrairement à ce que pourraient craindre les habitants de Poissy.

Le projet en lui-même aura un impact peu perceptible sur le fonctionnement des carrefours et ne dégradera pas les conditions de circulation de manière notable. Les autres carrefours du secteur d'étude connaîtront des évolutions de trafic modérées et seront capables d'écouler la demande supplémentaire.

Par ailleurs, à la demande des habitants de la Rue Jean Moulin à Poissy dans le cadre de la PPVE, l'étude des déplacements a été mise à jour en novembre 2023 (annexe 9) afin d'intégrer le projet de la Villa Joséphine (230 logements) dans le trafic projeté. Ce projet apportera 800 déplacements supplémentaires en véhicules. Compte tenu de la configuration différente des accès, l'impact sur la route de Poissy, au droit du nouveau giratoire, sera très limité en termes de trafic, dans la mesure où les véhicules rejoindront principalement la D30 (la villa Joséphine apportera environ une vingtaine de véhicules supplémentaires aux heures de pointe sur le nouveau giratoire).

Enfin, le trafic routier engendrait par le projet sera limité par le déploiement des circulations douces vers le centre-ville.

❖ MODALITES D'ACCES PAR LES DEUX COTES EST ET OUEST DU SITE

Conformément à l'OAP n°3 du PLU, l'accès via la rue d'Aigremont, constitue une desserte secondaire. Ce débouché permettra uniquement aux engins de collecte des déchets et aux services d'urgence d'accéder au site. La ville de Chambourcy demande aux promoteurs de ne pas réaliser l'accès depuis la rue d'Aigremont. Il est de ce fait protégé par un système de bornes escamotables ; un T de retournement permet aux véhicules légers de manœuvrer afin d'effectuer un demi-tour en bordure Ouest de la voie nouvelle.

À la suite des remarques de la MRAe, et avec la volonté d'inciter davantage à la pratique des mobilités douces, un accès piéton et vélos a été pensé sur la rue d'Aigremont, uniquement pour ces modes, et non pour les véhicules légers. Cette ouverture permet de raccourcir de manière importante les déplacements actifs vers les écoles et le centre-ville de Poissy.

❖ PROJET DE RONDDOIN EN ENTREE DE SITE

Le projet de quartier porté par NEXITY, comporte un projet de rondpoint à l'entrée Est du site, pour ralentir et fluidifier la circulation sur la route de Poissy. Les travaux seront réalisés également par NEXITY, en même temps que les travaux d'aménagement du quartier, en collaboration et sous validation de la ville et du département. Il fera l'objet de la rétrocession à la ville. Il sera donc livré en même temps que le reste du quartier.

❖ DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN ET LIEU DE SCOLARISATION

Un arrêt de bus sera prévu des deux côtés de la Route de Poissy, desservant le site dans les deux sens. Une traversée est prévue, facilitée par la construction du rondpoint, portée par la commune. L'aménagement des quais du bus est prévu en « alvéole » ou aussi appelé en « bateau », afin de ne pas gêner ou limiter la vitesse de circulation sur la Route de Poissy. La maîtrise d'ouvrage NEXITY se charge de créer cet aménagement et réalisera ces travaux dans le cadre du projet d'aménagement. Ainsi, cet arrêt sera livré en même temps que le quartier. La commune en collaboration avec IDF Mobilité se chargera de la mise en service.

Ainsi, cet arrêt de bus viendra en complément de l'arrêt de bus Jean Moulin, qui est peu sécurisé.

Par ailleurs, la commune de Chambourcy prévoit d'accueillir tous les enfants, nouveaux habitants, dans les écoles maternelles et primaires de Chambourcy. Les enfants et leurs parents y auront accès avec le bus et les circulations dédiées aux mobilités douces.

❖ CARACTERISTIQUES DES CHEMINEMENTS DOUX A PROXIMITE ET SUR LE SITE

Au sein du quartier, la voie centrale sera identifiée en zone de rencontre, sur laquelle la circulation est limitée à 20 km/h. Ces zones de rencontre permettent aux piétons et aux cycles d'avoir la priorité absolue sur les voitures et sont autorisés à circuler sur la chaussée. D'après le guide de recommandation et la réglementation, sur ce type de voie, il n'y a pas besoin d'avoir des zones identifiées pour la circulation de chaque mode, ils cohabitent. De ce fait le tracé d'une piste cyclable est donc inutile car les vélos ont toute leur place. Toutefois, la maîtrise d'ouvrage a souhaité prévoir des trottoirs et une bande cyclable, ainsi qu'un tracé de la voie incitant au ralentissement des véhicules.

Concernant les continuités douces reliant le site au reste de la commune, un projet de passerelle dédiée aux mobilités douces, franchissant l'autoroute A14, construite parallèlement au pont actuel, est discuté avec la Communauté d'Agglomération de Saint Germain Boucles de Seine. Les études vont être lancées en partenariat avec la SAPN et l'Etat. Cet équipement devrait voir le jour d'ici 2026 (temps d'étude et de réalisation). Ainsi, il s'agira d'une vraie piste cyclable dédiée, répondant aux craintes de plusieurs contributeurs à la PPVE.

Aussi, la ville de Chambourcy étant propriétaire de la bande de terrains qui longent la route de Poissy (partie Ouest), elle prévoit la construction d'une voie douce, qui permettra aux utilisateurs « non motorisés » du nouveau quartier au Nord de l'A14 et aux pisciacais de venir en toute sécurité jusqu'au cœur de Chambourcy et aux commerces, empruntant ainsi la passerelle et la voie dédiée.

4.7. Thématique 7 - Nuisances en phase chantier

4.7.1. Synthèse des contributions

Dans les contributions réalisées dans le cadre de la présente PPVE, plusieurs riverains de la rue Jean Moulin à Poissy s'inquiètent des nuisances et pollutions produites en phase chantier de ce projet de la Porte de Chambourcy (@6, @21, @22, @24, @29). Ils craignent des pollutions sonores élevées dues aux engins et à la rotation des camions, des vibrations et des poussières liées aux mouvements de terres et à la rotation des véhicules, des salissures des rues et des routes, un embouteillage des routes dues à la circulation des camions, etc.

D'autres contributeurs s'inquiètent sur la préservation de la biodiversité en phase chantier (@12).

4.7.2. Questions posées

Question 21. Quelles seront les mesures prises pour assurer un minimum de nuisances et de pollution en phase chantier pour les riverains et la biodiversité ?

4.7.3. Réponses apportées

Afin de limiter le plus en amont possible les impacts concernant l'ensemble des nuisances sur site pendant la réalisation des travaux, la maîtrise d'ouvrage s'appuie sur une « Charte Chantier Exemple », appelée aussi « Charte chantier à faibles nuisances » pour ce projet, que toutes les entreprises intervenant sur le chantier sera tenue de suivre. Il s'agit d'un cahier de prescriptions environnementales à mettre en place sur le chantier, afin de : limiter les nuisances et les risques sanitaires susceptibles d'être causés aux riverains, les risques pour la santé et la sécurité du personnel de chantier, et les pollutions de proximité (sol, air, eau), pour protéger la biodiversité, et pour limiter les consommations (eau, énergie, transport), les nuisances (poussières, boues, bruits, livraisons et stationnement de véhicules, abords du chantier, etc.), et la quantité de déchets mis en décharge. Elle comprendra aussi des mesures pour la bonne information des riverains.

En amont du chantier, NEXITY produira cette charte et un plan d'installation du chantier pour réfléchir à limiter les nuisances et pollutions. Il est encore un peu trop tôt pour fournir un plan à ce stade, il sera fait lorsque le projet sera validé. Cette charte fera l'objet d'une application stricte pendant le chantier par les entreprises, ainsi qu'une surveillance.

Ces mesures comporteront par exemple :

- Organisation des travaux en fonction des périodes de pertes des feuilles des arbres caducs ;
- Mettre en place des clôtures efficaces et d'aspect visuel agréable ;
- Maintenir et contrôler régulièrement l'état de propreté des abords du chantier ;
- Prévoir un dispositif de nettoyage des roues des véhicules aménagé avant la sortie du chantier pour éviter les salissures sur la voirie publique ;
- En préparation de chantier, l'entreprise générale devra étudier les procédures pour fluidifier les flux d'engins et les diffuser aux autres entreprises. Ici les camions bloqueront peu la circulation car ils pourront rentrer entièrement et rapidement sur le site en chantier. Un soin particulier devra être porté sur la gestion des carrefours, cela sera inscrit dans la charte chantier ;

- Le chargement et le déchargement des matériaux seront réalisés à l'intérieur de l'emprise du chantier ;
- Le chantier sera implanté afin de protéger les habitations les plus proches ;
- Pour réduire les émissions de poussières, une aire de lavage sera installée pour les roues des camions en sortie de chantier, les camions seront bâchés quand cela est nécessaire et des dispositifs d'arrosage lors des travaux générateurs de poussières seront mis en place.

Concernant la biodiversité, une mesure de protection des espaces boisés et prairiaux conservés sera mis en place en phase de travaux aux abords du chantier pour éviter tous impacts. Un balisage et des clôtures seront mises en place pour protéger les zones de biodiversité à protéger, notamment le périmètre de l'ASL Nord. Ces zones seront formellement inaccessibles par les engins et les compagnons. Aussi, seront mis en place les mesures suivantes :

- Assistance environnementale en phase travaux par un écologue ;
- Ajustement du calendrier des travaux aux cycles de vie de la faune ;
- Limiter les risques de pollutions chroniques ou accidentelles en phase travaux ;
- Interdiction de l'éclairage nocturne en phase de chantier.

4.8. Thématique 8 - Pollutions des sols et gestion des terres

4.8.1. Synthèse des contributions

Un certain nombre d'avis défavorables insistent sur le fait que le site est pollué aujourd'hui, ayant reçu les déblais issus de la construction de l'autoroute A14 et se questionnent sur sa compatibilité sanitaire avec les usages projetés (« quel est l'impact sur la santé humaine, y compris celle des enfants qui seraient en crèche sur ce site ? ») (@1, @9, @11, @15, @16, @18, @26). Certains identifient qu'il serait « plus sain d'évacuer ces terres remblayées de façon à retrouver le niveau naturel du sol ».

Aussi, les contributions révèlent plusieurs questions sur les quantités de déblais / remblais engendrés par le projet et le plan de gestion (@9, @12, @21, @22), ainsi que les nuisances engendrées par les rotations de camions.

4.8.2. Questions posées

Question 22. Pouvez-vous détailler la stratégie de gestion des déblais et remblais ?

Question 23. Pouvez-vous expliquer les mesures prises pour assurer une qualité des sols compatible avec les usages projetés sur le projet ?

4.8.3. Réponses apportées

❖ QUANTITE DE DEBLAIS ET REMBLAIS

Le projet prévoit l'excavation d'une grande quantité des remblais artificiels afin de redonner au terrain son aspect quasi initial et de permettre de relier la voie nouvelle aux voies existantes. Le terrain présentant un fort dénivelé, un terrassement est prévu en amont du projet d'aménagement afin d'atteindre la cote du projet. Aussi, comme vu précédemment, le talus entre le projet et l'autoroute est conservé voire accentué par les terrassements ce qui permettra « d'enfoncer » davantage les constructions accueillant les logements et les équipements implantés au sud du projet. Cela renforcera la protection acoustique permise par le talus.

A ce stade, il est estimé que le projet produira en totalité environ 57 000 m³ de déblais et 15 000 m³ de remblais, avec un excédent de déblais de 42 000 m³. Par ailleurs, un décapage de 28 000 m³ est prévu, comprenant 4 650 m³ de terres qui pourront être réutilisées pour les plantations sur site, soit environ 23 350 m³ à évacuer

supplémentaires. Ces estimations (pessimistes) seront affinées afin de limiter au maximum les apports en terre végétale.

Dans le scénario le plus optimiste étudié, l'ensemble des besoins en terres végétales seront gérés grâce à la réutilisation in situ des terres issues du décapage (environ 12 000 m³), ce qui réduirait la quantité de terres à évacuer à 57 500 m³.

Il s'agit des estimations qu'il est possible de faire à ce stade du projet, elles seront affinées en phase de Dossier de Consultation des Entreprises (DCE).

❖ PLAN DE GESTION DES TERRES POLLUEES

Effectivement, dans le cadre du projet, plusieurs études de sol ont été réalisées, en 2020, en 2021 puis en 2023, commandée par la commune et la maîtrise d'ouvrage. Une série de mesures de gestion des sols a été identifiée selon les types de pollutions (dont les pollutions organoleptiques).

La MOA s'est engagée dans l'étude d'impact à mettre en place le plan de gestion des terres décrit dans le rapport du bureau d'étude TESORA, afin de prévenir les risques de pollution (page 150 de l'étude d'impact) :

D'après le rapport du bureau d'étude spécialisé, le maintien de certaines terres polluées est possible s'il est respecté le plan de gestion décrit dans le rapport. Cela limitera les mouvements de terres inutiles pour minimiser les impacts sur la circulation aux alentours et les rejets en CO2. La maîtrise d'ouvrage s'assure de la compatibilité sanitaire du site avec son usage futur :

Pour les anomalies en métaux :

- Apporter au moins 0,30 m de terre végétale saine au droit des futurs espaces verts paysagers des lots d'aménagement collectifs (A-B, D et M) ;
- Apporter au moins 1 m de terres saines au droit des futurs espaces verts privés des zones pavillonnaires Est sur grillage avertisseur ou géotextile ;

Pour les anomalies en sulfates, fraction soluble et antimoine sur éluat :

- Orientation en filière CCC ou ISDI+ OU maintien sur site en remblais contre voile, sous voirie ou espace vert paysager (sous minimum 30 cm de terres végétales) ;

Pour les terres présentant des odeurs organiques:

- Maintient sur site en remblais contre voile, sous voirie ou espace vert paysager (sous minimum 30 cm de terres végétales)

Au paragraphe 9.4.3 du diagnostic environnemental des sols (annexe 10 de l'étude d'impact), le bureau d'études note que les analyses réalisées sur les terres présentant des indices organoleptiques ont mis en évidence l'absence d'impact. « Aucun enjeu sanitaire n'est donc associé à ces terres si elles sont maintenues sur site ». Il présente les résultats des investigations sur les sols permettant de contrôler la qualité des terres restant en place à l'issue de l'aménagement.

Pour les terres qu'il n'est pas possible de maintenir en place, la maîtrise d'ouvrage du projet ambitionne d'orienter les terres vers une plateforme de gestion à moins de 10km du site d'étude.

4.9. Thématique 9 - Bilan carbone du projet

4.9.1. Synthèse des contributions

Pour finir, quatre contributions défavorables ont pointé le bilan carbone de l'opération, impacté par les mouvements de terre (@12, @7, @21, @22).

4.9.2. Questions posées

Question 24. Avez-vous étudié des pistes d'optimisation du bilan carbone de l'opération ?

4.9.3. Réponses apportées

Le bilan carbone de l'opération a été réalisé en octobre 2023, par une Analyse du Cycle de Vie (ACV) du projet. Par cette étude, le bureau d'étude spécialisé a évalué l'impact des solutions d'aménagement validées sur le projet à ce stade, à l'échelle des espaces publics et des espaces bâtis, sur le périmètre d'action de l'aménageur NEXITY. Le bilan carbone pour le quartier projeté est estimé à : 1011 tCO₂/an, soit 1,38 TCO₂/hab/an, pour l'ensemble du quartier.

Le projet, par ses ambitions environnementales et sa démarche bas carbone, permet de réduire de 32% son empreinte carbone à l'échelle du quartier par rapport à un projet d'aménagement de référence qui répond à la réglementation en vigueur (RE2020-2025) qui pourrait être construit dans la commune de Chambourcy.

Les postes d'émission les plus importants sont la conception des bâtiments (matériaux), la consommation énergétique et la mobilité des futurs habitants. Le contributeur chantier représente environ 15% du bilan carbone et prend en compte : les consommations liées au chantier, les évacuations et importations de terres et le changement d'affectation de sol.

Comme expliqué ci-dessus, le maintien de certaines terres sur place est envisagé, en respectant le plan de gestion établi par les BET spécialisés, afin de réduire le bilan carbone du projet, dû notamment à la rotation de camions. Toutefois, d'après le bilan carbone de l'opération, le réemploi des terres in situ permet un gain limité de : -5 tCO₂/an.

Par ailleurs, afin de limiter son impact carbone, la maîtrise d'ouvrage du projet met en place des optimisations. En voici des exemples :

- La maximisation de surfaces végétalisées et la limitation des surfaces imperméabilisées : -37 tCO₂/an par rapport à un projet de référence ;
- Le projet d'un système de collecte par apport volontaire au lieu de porte à porte et la valorisation des biodéchets : - 47 % par rapport à un projet de référence ;
- La récupération d'eau de pluie et la limitation de l'artificialisation des sols : - 2 tCO₂/an par rapport à un projet de référence ;
- En choisissant un chauffage basé à 100% sur une PAC air/eau : -264 tCO₂/an par rapport à un projet de référence.

5. Annexes

- 5.1. Annexe 1 - Arrêté municipal N°23/033 du 14 septembre 2023, initiant la procédure de participation du public par voie électronique
- 5.2. Annexe 2 - Avis d'ouverture de la PPVE
- 5.3. Annexe 3 - Certificat d'affichage numérique en mairie, du 29 septembre 2023,
- 5.4. Annexe 4 - Procès-verbal de constat d'huissier, du 29 septembre 2023
- 5.5. Annexe 5 - Procès-verbal de constat d'huissier, du 6 octobre 2023
- 5.6. Annexe 6 - Publication dans le Courrier des Yvelines, du mercredi 27 septembre 2023
- 5.7. Annexe 7 – Publication dans Le Parisien 78, du mercredi 27 septembre 2023
- 5.8. Annexe 8 - Registre électronique avec l'ensemble des remarques
- 5.9. Annexe 9 - Etude des déplacements, mise à jour en novembre 2023