



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#)

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 14/05/2025 / _____

Dossier complet le : 27/05/2025 / _____

N° d'enregistrement : F01125P0095

1 Intitulé du projet

Aménagement d'un centre d'exploitation de bus

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

KEOLIS GRAND PARIS VALLEE DE LA MARNE

Raison sociale

SARL

N° SIRET

9 2 2 4 0 1 8 8 0 0 0 0 2 1

Type de société (SA, SCI...)

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

Le Loroux

Prénom(s)

Florian

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)
39.b	Le terrain d'assiette est supérieur à 5 ha.
41.b	Le projet prévoit un dépôt de 120 bus.

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet prévoit la création d'un Centre Opérationnel Bus (COB) dans une ancienne imprimerie industrielle :

- Création d'un atelier de maintenance
- Création d'un remisage couvert de 120 bus
- Aménagement d'un parking VL (diminution du parking existant)
- Réhabilitation des bureaux
- Décret tertiaire

4.2 Objectifs du projet

Réhabiliter un grand bâtiment de près de 25 000 m², afin de créer un Centre Opérationnel Bus (COB). Ce projet s'inscrit dans une stratégie nationale de développement des transports en commun, afin de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport, et de favoriser un accès aux mobilités pour tous.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Le projet dans sa phase travaux prévoit :

- Adaptation de 70 places de remisage :
 - 51 places d'autobus standards à équiper avec 25 bornes de charge de 160 kW et 1 borne de charge de 80 W
 - 19 places d'autobus standard pré-équipées
- Création d'une infrastructure électrique HT/BT pour l'alimentation des bornes de charge :
 - Modernisation du poste de transformation HT/BT
 - Création d'un poste de distribution avec AGBT
 - Gestion du chargement des batteries avec SmartCharging
- Mise en conformité réglementaire ICPE 2925 :
 - Adaptation du réseau de Sprinklage aux exigences des bus électriques
 - Création de deux boxes de mise en quarantaine avec murs coupe-feu 2 heures
- Adaptation de l'atelier adapté à l'électrique
 - Implantation d'une station de maintenance avec un pont roulant 1 tonne à structure auto-portée pour la manipulation des pack batteries

Les travaux débuteront après l'obtention du permis de construire planifié à ce jour au mois de septembre 2025. Cette date peut être décalée en fonction des recours administratifs.

La réception finale après levée des réserves est planifiée au mois de janvier 2027. Cette date peut également être décalée en fonction de la date d'obtention du permis de construire.

La durée des travaux est environ de 15 mois à la date d'obtention du permis de construire.

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Le bâtiment auront plusieurs usages une fois le projet terminé :

- Zone de remisage des bus ;
- Bureaux administratifs ;
- Atelier de maintenance des bus ;
- Salle de pause, vestiaires ;
- Station de lavage.

Les espaces extérieurs incluront :

- Le stationnement extérieur des bus ;
- Le stationnement des véhicules légers ;
- Le local poubelle ;
- Une zone de stockage des eaux incendies ;
- La future station service.

4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet est soumis à permis de construire, non déposé à ce jour.

Le projet est soumis aux réglementations ICPE au titre de déclaration pour les rubriques :

- 2925 "Atelier de charge d'accumulateurs électriques" la puissance maximale de courant utilisée pour la charge des bus électriques sera supérieure à 600 kW
- 1435 "Station Service" le volume annuel de gasoil distribué sera supérieur à 500 m³ et inférieur à 20 000 m³

Le projet n'est soumis à aucune rubrique ICPE au titre de l'Enregistrement

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Voirie lourde + légère	4 512 m ² + 1 863 m ²
Places bus + Places véhicules légers	120 + 120
Bâtiment (existant)	24 392 m ²
Espaces perméables (dont stationnement végétalisé Evergreen)	25 628 m ² (24 240 m ²)
Surface totale du projet	57 486 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : 53 Voie : Rue de Bruxelles

Lieu-dit : _____

Localité : Pontault-Combault

Code postal : 7 7 3 4 0 BP : _____ Cedex : _____

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : 0 2 ° 3 7 , 3 8 " E Lat. : 4 8 ° 4 7 , 4 4 " N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : _____ ° _____ , _____ " _____ Lat. : _____ ° _____ , _____ " _____

Point de d'arrivée : Long. : _____ ° _____ , _____ " _____ Lat. : _____ ° _____ , _____ " _____

Communes traversées :

Pontault-Combault

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

Plan local d'urbanisme de la commune de Pontault-Combault, zone UXb

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF la plus proche est à 800 m il s'agit d'une ZNIEFF de type II la "Forêt d'Armainvilliers et de Ferrières"
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune est soumise au PEB de l'aérodrome de Lognes-Emerainville. Toutefois, le projet n'est pas concerné par son zonage.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune est couverte par un PPR sécheresse
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	prescrit le 11/07/2001
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se trouve dans la zone de répartition du bassin Seine Normandie plus précisément dans "Les nappes de l'Albien Néocomien"
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site le plus proche se trouve à 8 km. Il s'agit d'une ZPS les "Sites de Seine Saint-Denis".
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel	
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le bâtiment est soumis au régime ICPE en Déclaration. pour les activités suivantes : ateliers de charge d'accumulateurs, stockage de papier, stockage de palettes, filmage des magazines. Cette classification est due au risque d'incendie induit par l'activité de l'imprimerie. A l'ouest du site, la société Giacomini est également identifiée comme une ICPE en enregistrement soumise à autorisation pour son activité de commerce de gros excepté automobile et motocycle.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Risque d'inondation par débordement de nappes. Risque modéré de retrait-gonflement des argiles.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendrera des trafics liés à l'exploitation des bus.
	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendrera des nuisances sonores liées à la circulation des bus. En revanche, le projet diminuera le bruit lié au remplacement de bus thermique par des bus électrique.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendrera des émissions lumineuses liées à la circulation des bus.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Engendre-t-il des rejets liquides ?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase exploitation, le projet engendrera des rejets d'eaux usées et pluviales.
Si oui, dans quel milieu ?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux usées seront collectées par le réseau d'assainissement communal existant. Les eaux pluviales seront traitées sur site.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase exploitation, les futurs occupants du site engendreront des déchets ménagers et assimilés, qui seront pris en charge par la commune.
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

Keolis n'a pas la connaissance de futurs projets prévus aux alentours.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

Les espaces verts et les plantations existantes seront conservées. De plus, le projet prévoit la plantation de 11 nouveaux arbres, d'environ 1500 m² de plantations forestières sur la friche à l'ouest du site, ainsi que la plantation de haies végétales. Tout arbre abattu dans le cadre du projet sera replanté.

Les places de stationnement du parking des véhicules légers feront l'objet d'un changement de revêtement, afin de les rendre semi-perméables (type Evergreen).

Le projet prévoit d'augmenter la surface d'espaces de pleine terre. Cela représente une surface correspondant à environ 40% de la surface de la toiture du bâtiment existant. En effet, une partie du parking véhicules légers, ainsi que les voiries lourdes non nécessaires, seront désimperméabilisées et végétalisées.

Le projet s'inscrit dans une stratégie nationale de développement des transports en commun, afin de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport, et de favoriser un accès aux mobilités pour tous.

Le projet prévoit 25 m² d'abris vélos, afin d'encourager les mobilités actives.

Le projet prévoit 16 places pré-équipées électriques, et 6 places équipées pour véhicules électriques.

Une surface de 115 m² des stationnements extérieurs sera recouverte par une ombrière photovoltaïque.

En cas de construction ou aménagement susceptible de modifier la nature des sols, une étude de délimitation de la zone humide devra être menée (critère pédologique et/ou flore). En cas de zone humide impactée, celle-ci devra être compensée, en respect de la réglementation en vigueur.

La partie bureaux est rénovée afin de répondre à la réglementation en vigueur (RE 2020). Cette rénovation s'inscrit dans une logique de sobriété énergétique, en plus d'améliorer le confort des usagers.

Afin de traiter au mieux les eaux pluviales collectées sur les zones de parkings véhicules légers et des voiries lourdes, des séparateurs à hydrocarbures équipés de débourbeurs seront mis en place avant chaque entrée d'une solution compensatoire. De plus, un séparateur débourbeur sera dédié pour l'aire de lavage des bus, ainsi qu'un séparateur à hydrocarbures pour l'air gazole.

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au regard du formulaire rempli et de la notice d'impact annexée à celui-ci, nous estimons qu'il n'est pas nécessaire que le projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale.

Le projet ne prévoit aucune construction nouvelle, ni changement de nature des sols qui seraient de nature à en dégrader les fonctionnalités écologiques.

Au contraire, le projet contribue à renforcer la présence de la nature sur le site, par le biais de plantation d'arbres, ou grâce à la désimperméabilisation de surfaces importantes.

D'autres mesures sont prévues afin de réduire les divers impacts du projet.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié.	<input type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	<input checked="" type="checkbox"/>
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

① Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Annexe 8 : Notice d'impact	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Annexe 9 : Diagnostic environnement des milieux	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Annexe 10 : Diagnostic pollution	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Annexe 11 : Diagnostic technique amiante et plomb	<input checked="" type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Nom CRESPEAU

Prénom Boris

Qualité du signataire Chef de Projet

À La plaine Saint Denis

Fait le 1 / 4 / 05 / 20 / 25



Signature du (des) demandeur(s)

Annexe 3. Plan de situation 1/25 000



échelle : 1/25 000

Annexe 4. Photographies





Vue 1



Vue 2



Vue 3



Vue 4



Vue 5



Vue 6



Vue 7



LEGENDE VÉGÉTAUX

CONIFERES	28
PRUNIER (PRUNUS)	46
BOULEAU (BETULA)	5
ARBRE AUX QUARANTE ECUS (GINKGO)	32
FRENE (FRAXINUS)	14
ERABLE (ACER)	28
TOTAL EXISTANT	153
ARBRES ABATTUS RE PLANTÉES	11
ARBRES PLANTÉS POUR OMBRAGE PARKING	8
ARBRES EN CONTINUITÉ AVEC LA FORÊT À L'EST	10
PLANTATIONS FORESTIÈRE 1 500M²	90
HAIE VÉGÉTALE	
TOTAL PROJET	261

LEGENDE SURFACES

ESPAACES VERTS
VOIRIE LOURDE
VOIRIE LÉGÈRE
CHEMINEMENT PIÉTON
PARVIS ENTRÉE BUREAUX
BÂTIMENTS
EVERGREEN
PLACES VL PRÉ-ÉQUIPÉES ÉLECTRIQUES (15)
PLACES VL ÉQUIPÉES ÉLECTRIQUES (9) dont 3 Véhicules de service
PANNEAUX PHOTOVOLTAIQUES EN OMBRIÈRES

PONTAULT-COMBAULT
CONSTRUCTION D'UN CENTRE D'EXPLOITATION BUS
 53 Rue de Bruxelles
 77340 Pontault-Combault

Maître de l'ouvrage: **KEOLIS** Architecte: **JUXTA ARCHITECTES** Maître d'œuvre: **LSB INGENIERIE**

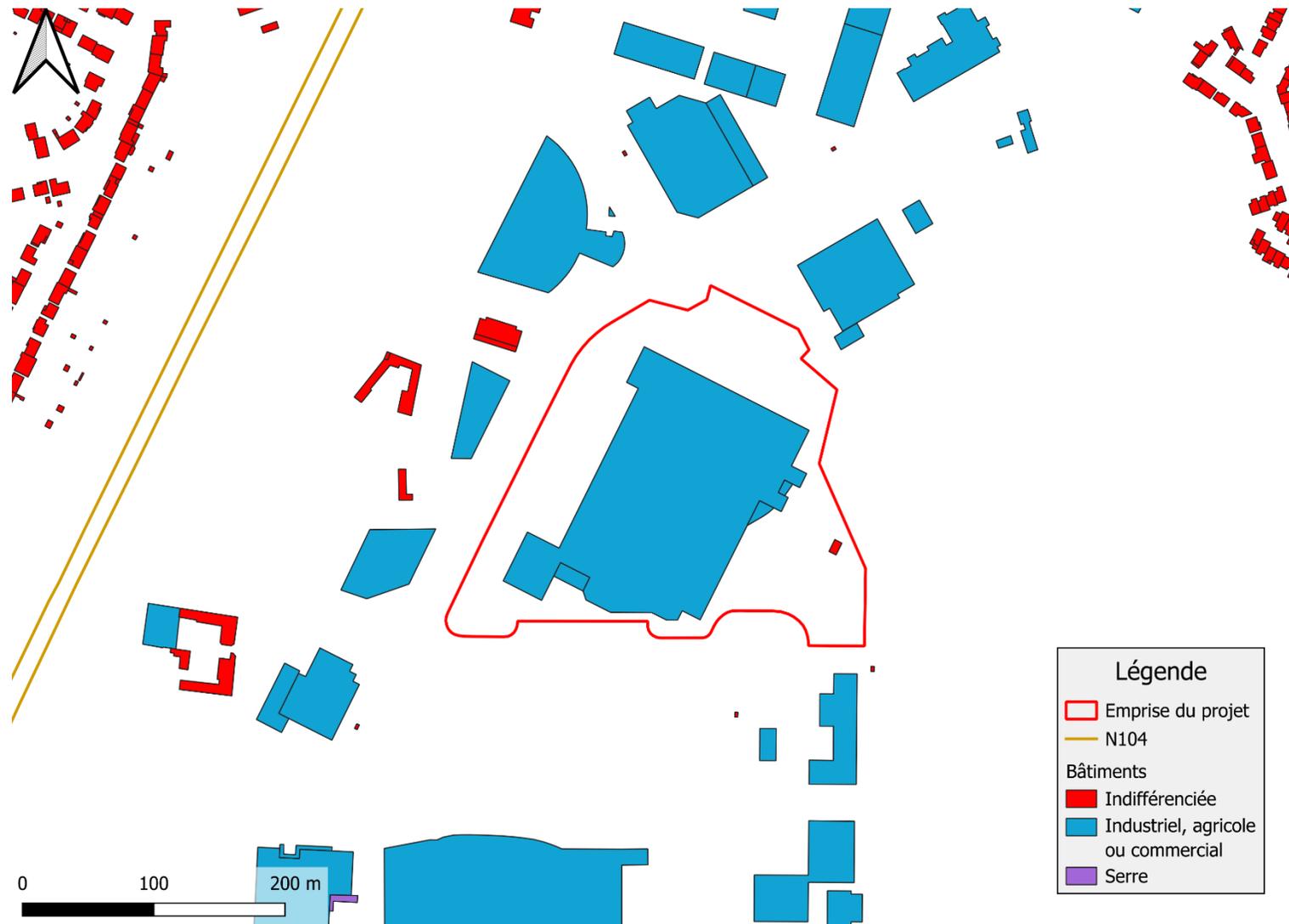
40 rue de l'Herminette 59262 SAINGHIN EN MELANTOS Tél: 03 20 87 66 03 E-mail: juxta-architectes.com

155 Av. du Général de Gaulle Ligne de Ploot 33160 ST MÈDARD EN JALLES Tél: 05 56 57 10 27 E-mail: contact@lsb.fr

ÉTAT PROJETÉ **PLAN MASSE, TOITURE & PLANTATIONS** **12**

Référence N° 25037	Phase PERMIS DE CONSTRUIRE	PC 2a	Echelle 1:400
AUTEUR	VERIFICATEUR	COMMENTAIRES	IND. Mai 2025

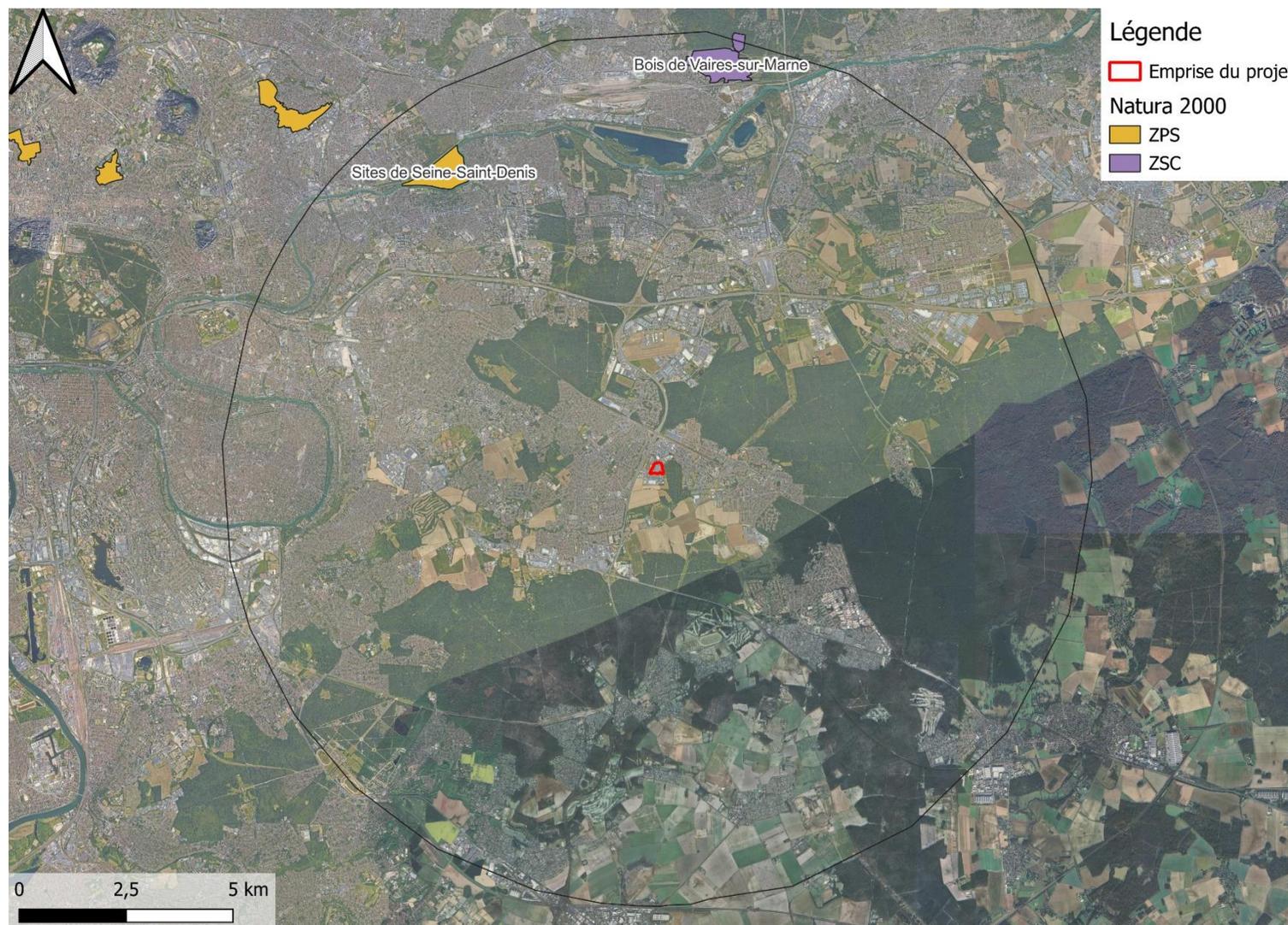
Annexe 6. Plan des abords du projet



Source : BD TOPO

Échelle : 1/5 000

Annexe 7. Plan de situation Natura 2000



Source : INPN

échelle : 1/150 000

VERDI

Annexe 8 Notice d'impact

REALISATION D'UN CENTRE D'EXPLOITATION DE BUS





SOMMAIRE



REALISATION D'UN CENTRE D'EXPLOITATION DE BUS	1
1 Présentation du projet	3
2 Sensibilité environnementale de la zone de projet	11
2.1 Milieux naturels	12
2.1.1 Sites Natura 2000	12
2.1.2 ZNIEFF	14
2.1.3 ENS	16
2.1.4 Continuités écologiques	16
2.1.4.1 Principes des Continuités Écologiques	16
2.1.4.2 Impact sur le secteur de projet	17
2.1.5 Impacts du projet sur les milieux naturels	19
2.2 Enveloppe d'alerte des zones humides	19
3 Caractéristique de l'impact potentiel du projet sur la santé humaine	21
3.1 Risques liés à l'eau	22
3.2 Aléa retrait-gonflement des argiles	23
3.3 Risques technologiques	26
3.4 Nuisances	26
4 Mesures mises en place & synthèse	29





1

PRESENTATION DU PROJET

La présente notice vise à définir les impacts et enjeux du projet de création d'un centre d'exploitation de bus sur la commune de Pontault-Combault.

Le site est situé à l'est de la commune, dans une zone d'activités, en zone UXb du PLU. Il est entouré par d'autres activités, ainsi que par un boisement à l'est. La surface du site d'étude est de 57 486 m² (parcelle OB2656), et contient un bâtiment d'environ 25 000 m².

Aujourd'hui non-exploité depuis 2020-2021, le bâtiment était anciennement occupé par des bureaux, une zone d'expédition, une ancienne zone imprimerie, ainsi que des locaux associés.

Le site a été repris par KEOLIS, et fera l'objet d'un projet de réaménagement, afin d'accueillir un centre d'exploitation de bus. Le site aura une capacité d'accueil de 120 bus.

Aucune démolition de bâtiment n'est prévue. Le projet prévoit plus précisément :

- ▶ Le réaménagement de l'ancienne imprimerie en remisage de bus ;
- ▶ Le réaménagement de la zone d'exposition en atelier de maintenance pour les bus (notamment une station de lavage en intérieur) ;
- ▶ Un aménagement paysager sur la zone enherbée à l'ouest ;
- ▶ La construction d'une station-service au nord de la zone d'étude.

Le site est majoritairement construit et imperméabilisé. Une grande section en friche non construite se trouve à l'ouest du site. On retrouve également des arbres entourant le site, ainsi que sur les places de stationnement à l'est du site. Le site est tout de même marqué par la proximité avec un boisement à l'est. Toutefois, le projet ne prévoit aucune construction extérieure, qui serait susceptible de dénaturer les surfaces.

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.

1.2 MISE EN ŒUVRE DU PROJET POUR L'ENVIRONNEMENT

1.2.1 TRAITEMENT DES ESPACES LIBRES

Il est prévu une augmentation de la surface de pleine terre proportionnelle à la surface équivalente écologique d'une végétalisation extensive de 40% de la toiture du bâtiment existant, par la diminution du parking VL et la suppression de voiries lourdes non nécessaires en entrée de site et à l'arrière du bâtiment.

La configuration du terrain permet de valoriser la biodiversité existante par une augmentation de celle-ci. Pour ce faire, la conception du projet vise plusieurs objectifs pour que les aménagements offrent une excellente qualité environnementale. Ils respectent les principes suivants :

- ▶ Préserver les espaces verts et les plantations existantes dans le cadre de l'implantation du COB,
- ▶ Plantation de nombreux arbres sur les espaces verts disponibles à l'Ouest du terrain, entre le bâtiment existant et la rue de Strasbourg, afin de constituer une plantation forestière. Les essences retenues sont celles existantes sur le site : arbres aux quarante écus, pruniers, érables, bouleaux, frênes et conifères,
- ▶ Transformation en espaces verts des zones imperméables existantes non nécessaires au fonctionnement du COB,
- ▶ Transformation du revêtement des places de parking VL afin de les rendre semi-perméables (type Evergreen).

Ainsi, le PLU requiert 219 arbres au titre de 1 arbre par tranche de 150 m² d'espaces libres (32 760 m² d'espaces libres sur le projet), et 31 arbres au titre de 1 arbre pour 4 places de stationnement VL, soit un total de 250 arbres. Il est mentionné dans le décret n°2023-1208 du 18 décembre 2023 portant application de l'article L. 171-4 du code de la construction et de l'habitation et de l'article L. 111-19-1 du code de l'urbanisme, article R.111-25-8 (loi n°2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergie renouvelables) que lorsque l'ombrage est assuré par des arbres, ils doivent être répartis sur l'ensemble du parc, à raison d'un arbre pour trois emplacements de stationnement.

Le décret requiert, pour les places ombragées par des arbres, 39 arbres au titre de 1 arbre pour 3 places de stationnement à ombrager, hors places sous ombrières photovoltaïques qui répondent déjà aux exigences du décret. Le projet prévoit 8 arbres surnuméraires par rapport aux exigences du PLU. Une partie de ceux-ci sont implantés sur le parking VL, permettant ainsi d'atteindre ce nombre de 31 arbres (en comptant ceux déjà existants).

La transformation en pleine terre des voiries lourdes non nécessaires au fonctionnement du COB permet aussi de créer de nouveaux espaces verts au Nord et au Sud et de diminuer l'imperméabilisation du site.

Les espaces engazonnés existants sont plantés d'arbres de hautes tiges. Tous les arbres existants sont conservés, à l'exception de 11 arbres qui seront abattus. Ils seront replantés mais cela est largement compensé car 109 nouveaux arbres sont plantés, répartis entre les 11 arbres de haute tige replantés sur le parking des véhicules légers et des véhicules de service, les 8 arbres permettant la complétude nécessaire pour ombrer les places VL et les 90 arbres regroupés en plantations forestières (pour un total de 1 500 m²).

1.2.2 TRAITEMENT PAYSAGER DES AIRES DE STATIONNEMENTS

Le traitement paysager des aires de stationnement des véhicules légers est existant et complété dans le cadre de l'implantation du COB sur le site. Le parking des véhicules légers existant et réduit à 120 places est directement liée à 35 arbres existants et vivants.

Les 11 arbres supprimés afin d'implanter la dalle déchets sont compensés par la plantation d'un arbre à proximité des 3 places des véhicules de services et de 10 arbres, là où il existe des manques d'arbres pour ombrager les places de parking ne bénéficiant plus d'ombre à cause d'arbres morts.

8 arbres ayant une large canopée sont plantés à proximité immédiate des places de stationnement produisant l'ombrage nécessaire aux véhicules stationnés (et ainsi correspondre à l'article R.111-25-8 du décret n° 2023-1208 du 18 décembre 2023).

1.2.3 STATIONNEMENT DES VEHICULES LEGERS

Les deux parkings véhicules légers existants totalisent 270 places de stationnements (22 places en façade Nord et 248 en façade Sud-Est).

Pour le bon fonctionnement du COB, 120 places de stationnements seront nécessaires. 150 places seront donc supprimées et 3 places pour les véhicules de services seront créés.

Il est prévu la création de surfaces perméables supplémentaires en aménageant notamment des espaces verts au droit de la suppression d'une partie du parking VL existant et de la voirie lourde non nécessaire à l'avant du bâtiment au Nord et à l'arrière du bâtiment au Sud.

La chaussée du parking VL est reprise pour accueillir les places semi-perméables et la nouvelle circulation, notamment pour les convoyeurs de fond. Les trois places de stationnement PMR, les six places sous ombrières photovoltaïques et sont traitées en enrobé noir dito voirie. Les autres places de stationnement (114 places) sont prévues en pavé-gazon infiltrants (Evergreen ou équivalent).

1.2.4 GESTION DES EAUX

La configuration du site, les éléments fournis par Île-de-France Mobilités ainsi que le PLU indiquent que les eaux de pluie du site sont gérées in situ grâce au bassin triangulaire de 565 m² au Sud-Est de la parcelle n° 2656 et aux deux bassins de 1 670 m² et 1 560 m² sur la parcelle adjacente n° 2594. Les surfaces des bassins sont approximatives, ayant été mesurées sur la représentation d'un plan IGN. Ces surfaces restent ainsi à confirmer par un relevé topographique.

La surface cumulée estimée des bassins est de 3 795 m².

Ces bassins permettent une rétention en zéro rejet des eaux pluviales (sous réserve des résultats de l'étude de perméabilité des sols) pour une pluie vicennale et un rejet au réseau public avec débit limité pour les pluies d'occurrence supérieure.

Le dimensionnement des modes de gestions des eaux pluviales prévus sur le projet est le suivant :

- ▶ Bassins de rétention à ciel ouvert d'une capacité d'environ 3 660 m³
- ▶ Débit de fuite maximum de 1 l/(sec.ha) soit un débit maximum de 5,75 l/s pour le site
- ▶ Optimisation de la surface de pleine terre de la parcelle
- ▶ Zone de stationnement VL semi-perméable permettant un drainage des eaux de ruissellement (Evergreen ou équivalent)

Le projet réalisé par Keolis augmente la perméabilisation du site en réduisant les voiries lourdes au Nord, le parking VL et en mettant en place un revêtement perméable de type Evergreen notamment. La gestion existante des eaux pluviales est donc non modifiée.

Afin de traiter au mieux les eaux pluviales collectées en surface des zones de parkings VL et des voiries lourdes, des séparateurs à hydrocarbures équipés de débourbeurs seront mis en place avant chaque entrée d'une solution compensatoire.

De plus, un séparateur débourbeur sera dédié pour l'aire de lavage des bus, ainsi qu'un séparateur à hydrocarbures pour l'air gazole.

Les eaux pluviales collectées en toiture de la zone Expédition sont récupérées dans une cuve de récupération des eaux pluviales. Cette cuve a une capacité de 10 m³ et est placée hors sol à côté des cuves de traitement des eaux de lavage.

Ces eaux récupérées sont réutilisées pour la station de lavage ; le traitement des eaux se fait via la boucle de lavage.

La capacité de la cuve de récupération des eaux de pluie permet le lavage des bus pendant 3,79 à près de 7,6 jours :

- ▶ Volume d'eau nécessaire pour le lavage par un portique = 200 à 400 litres/bus
- ▶ 66 véhicules exploités sur le site x 200 à 400 litres *10% = 1 320 à 2 640 litres/jour

1.2.5 STATION DE LAVAGE

Le COB est doté d'une station de lavage permettant le lavage des véhicules, avec brosse de toit et lavage châssis, implantée sur une dalle avec un caniveau central de récupération des eaux de lavage. La station de lavage sera utilisée tous les jours.

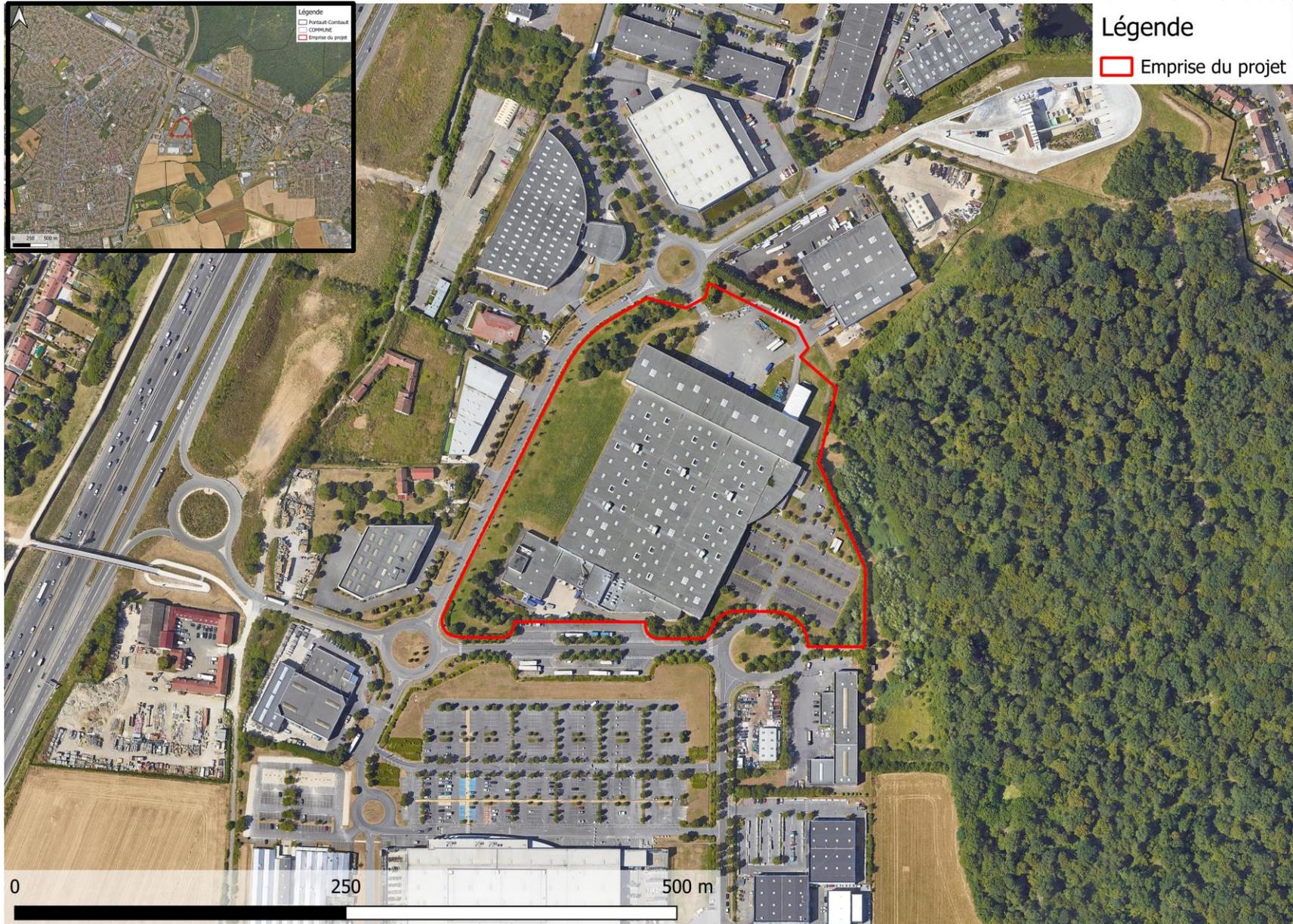
La station de lavage et le recyclage des eaux sont dimensionnés suivant les besoins du site.

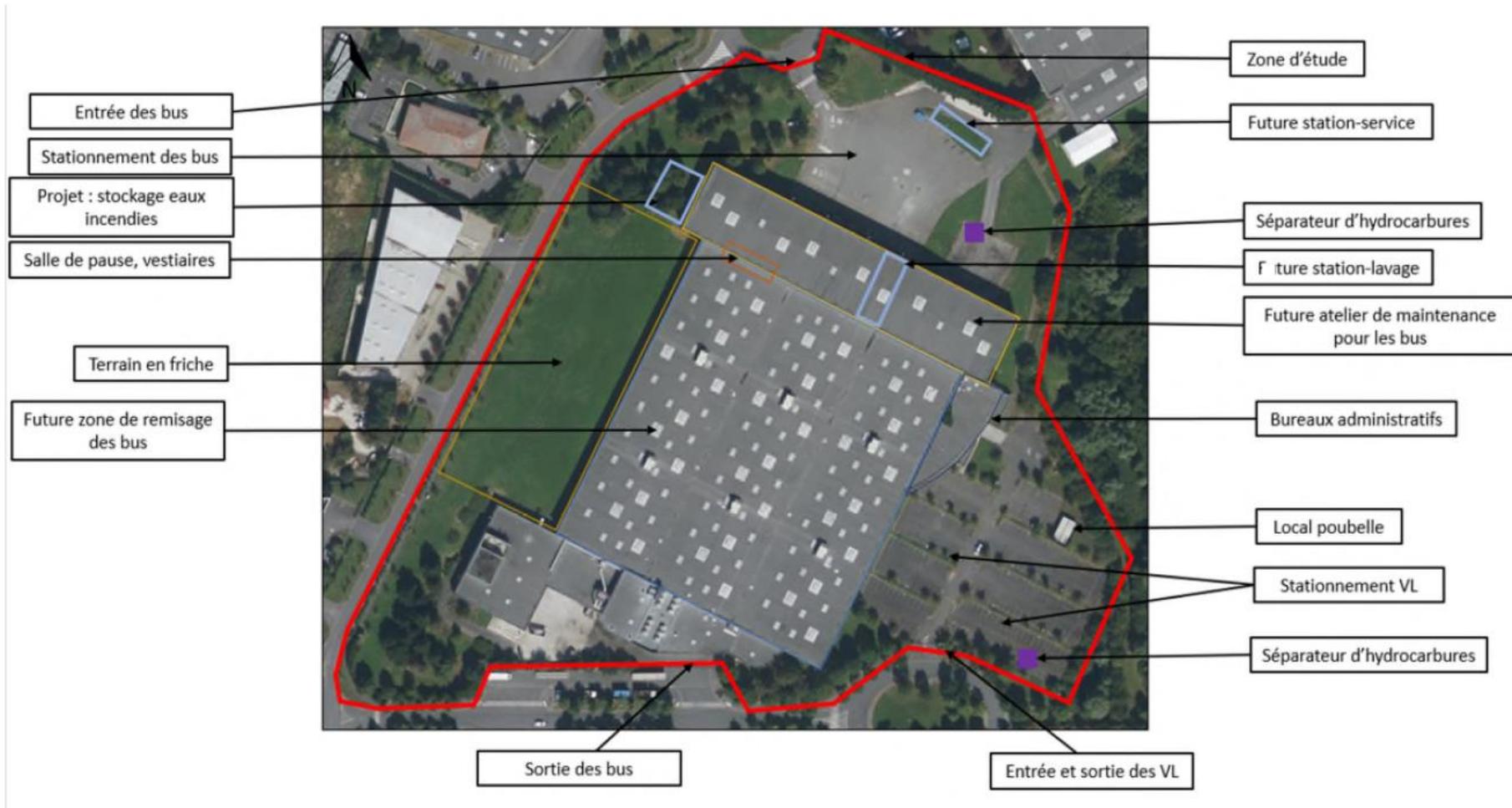
Les eaux de lavage sont recyclées à près de 90%, soit au-delà de l'objectif de 70% fixé par Île-de-France Mobilités. L'eau non recyclée est celle qu'emporte le bus en sortant de la machine ou qui est évaporée/éclaboussée hors de la dalle de récupération. Keolis profite de la grande surface de toiture de la zone Nord du bâtiment pour récupérer les eaux de pluie et ainsi les utiliser pour l'appoint en eau nouvelle pour la station de lavage, en compensation des 10% ne pouvant être recyclés.

Récupérées dans le caniveau central de la zone de lavage, puis envoyées dans les cuves de traitement et de recyclage via une pompe de relevage enterrée sous voirie devant le bâtiment.

Le système de recyclage est constitué comme suit :

- ▶ Débourbeur
- ▶ Déshuileur
- ▶ Réacteur biologique à biomasse
- ▶ Cuve de relevage
- ▶ Filtration sur sable
- ▶ Chloration
- ▶ Stockage







2

SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE DE LA ZONE DE PROJET

2.1 MILIEUX NATURELS

2.1.1 SITES NATURA 2000

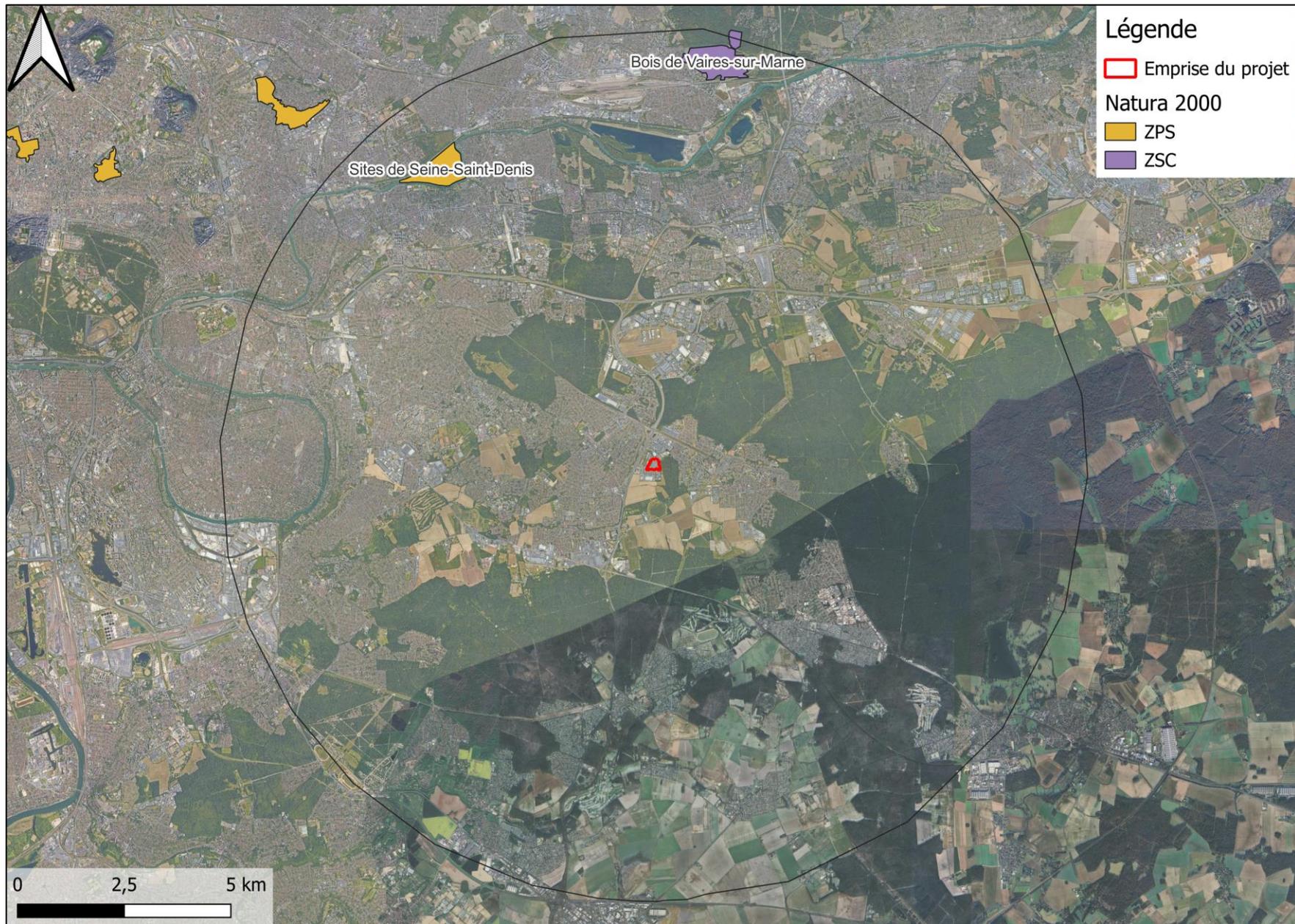
Le réseau des sites Natura 2000 est un outil fondamental de la politique européenne de la préservation de la biodiversité. Ces sites sont désignés pour protéger un certain nombre d'habitats et d'espèces représentatifs de la biodiversité européenne. La liste précise de ces habitats et espèces est annexée 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 Pontault-Combault. Les plus proches du site d'étude sont les suivants :

Type	Nom	Distance
ZPS	Sites de Seine Saint-Denis	8 km
ZSC	Bois de Vaires-sur-Marne	9 km

Au regard des distances importantes entre le site est les zonages Natura 2000 celui-ci, ainsi qu'au regard de la nature des travaux qui n'aura que peu d'impacts sur les milieux extérieurs, le projet n'aura pas d'incidence sur ces zonages.



Sites Natura 2000 à proximité du projet ©Verdi

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 :

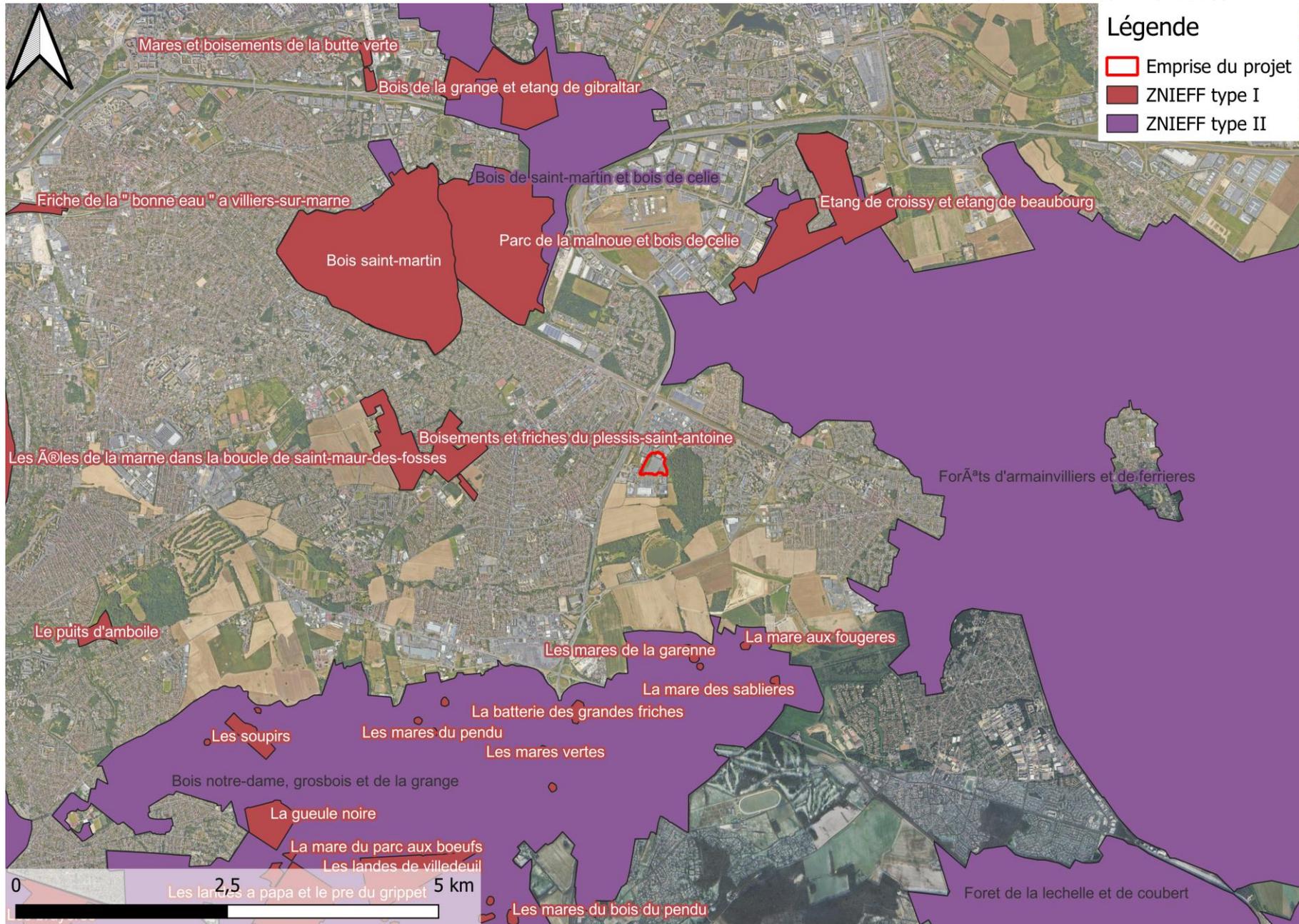
- ZNIEFF de type I : Ce sont des espaces de taille généralement réduite, homogènes sur le plan écologique, et qui abritent des espèces ou des habitats d'intérêt patrimonial.
- ZNIEFF de type II : Ce sont des ensembles de grands espaces naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques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

Les ZNIEFF les plus proches (à moins de 2 km) du site d'étude sont :

Type	Nom	Distance
2	Forêt d'Armainvilliers et de Ferrières	800 m
1	Boisements et friches du Plessis-Saint-Antoine	1,8 km
2	Bois Notre-Dame, Grosbois et de la Grange	1,8 km
1	Les mares de la Garenne	2 km

L'interaction entre ces ZNIEFF et la zone de projet reste limitée au regard de l'occupation actuelle du site vis-à-vis de ces zonages majoritairement boisés. Cependant le site pourrait se situer sur un axe important permettant de relier les différents massifs, notamment en raison de la présence de la friche et d'arbres sur le secteur. Le projet n'a en revanche pas pour impact de détruire des arbres ou d'imperméabiliser des surfaces végétalisées. L'incidence sera donc très faible.



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.

La commune de Pontault-Combault ne compte cependant pas d'ENS sur son territoire.

2.1.4 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.

2.1.4.1 Principes des Continuités 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 Seine-et-Marne, 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.

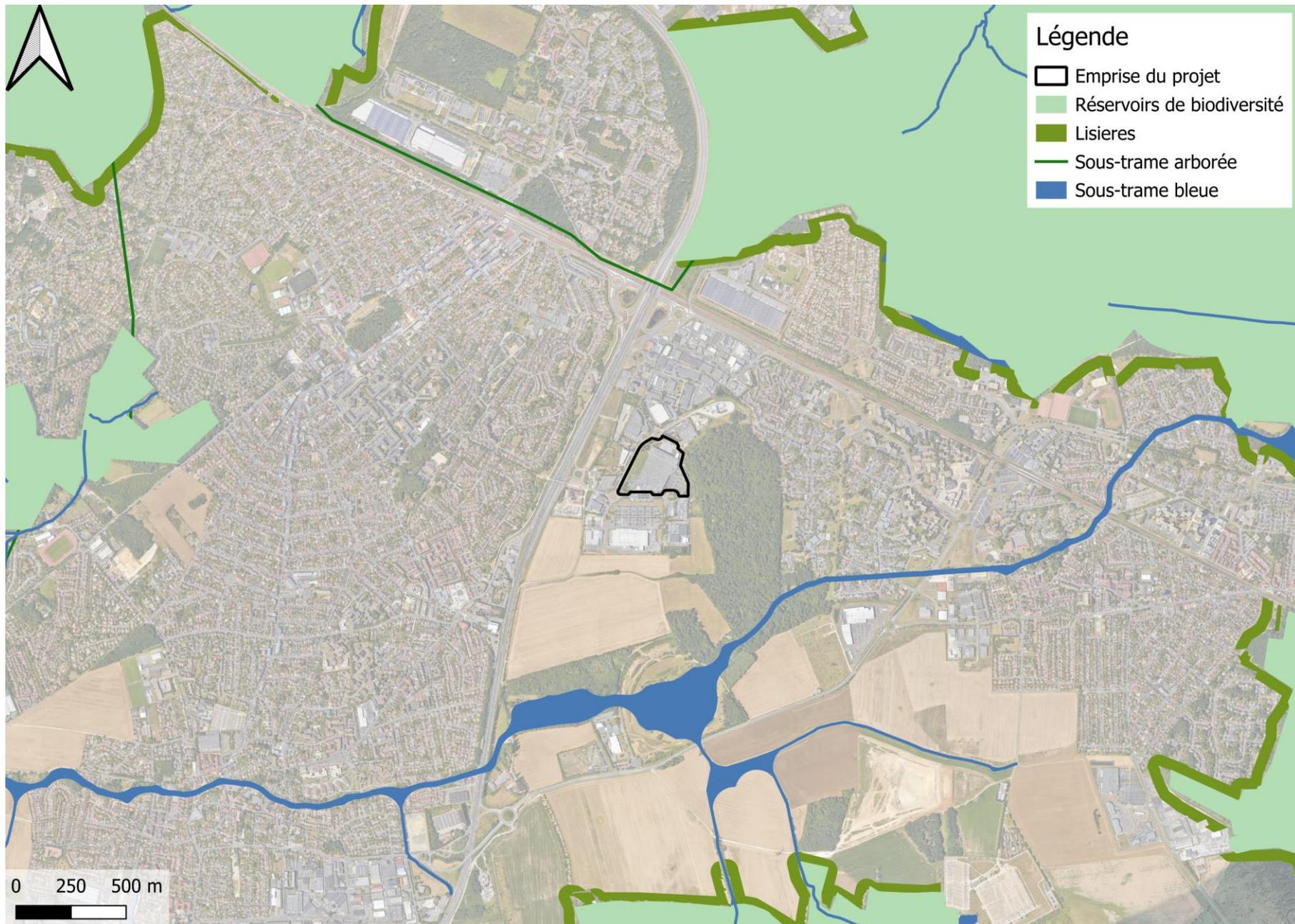
2.1.4.2 Impact sur le secteur de projet

La commune de Pontault-Combault est directement impliquée dans ces efforts de conservation. Les continuités écologiques autour de la commune préservent non seulement 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 du département que de la commune, 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.

La commune comporte plusieurs réservoirs de biodiversité, et corridors écologiques qui les relie. Aucun de ces éléments ne se trouvent sur le site d'étude. Toutefois, un réservoir de biodiversité se trouve à environ 600 mètres au nord du site d'étude, et un cours d'eau se trouve à 600 mètres au sud.

En raison de la nature des travaux et de la distance avec les continuités écologiques présentes sur la commune, le projet n'aura aucun impact sur les continuités écologiques. Au contraire le projet de part l'augmentation des surfaces de pleine terre et de la plantation d'arbres notamment aux abords du bois situés à l'est du site, aura un impact positif sur les continuités écologiques



2.1.5 IMPACTS DU PROJET SUR LES MILIEUX NATURELS

Les milieux naturels les plus proches (sites Natura 2000 et ZNIEFF), sont relativement éloignés. Il faut toutefois prendre en compte la présence du boisement à l'est du projet, qui n'est pas identifiés par les différents zonages, mais qui représente malgré tout un lieu de vie pour la faune locale, qui peut se retrouver sur le périmètre du projet.

Le projet ne prévoit pas de nouvelles constructions, et aucune nouvelle imperméabilisation. Les espaces verts et les plantations existantes seront conservées. Les impacts sur les zones naturelles seront donc faibles. De plus, le projet prévoit la plantation de 11 nouveaux arbres, d'environ 1500 m² de plantations forestières sur la friche à l'ouest du site, ainsi que la plantation de haies végétales. Tout arbre abattu dans le cadre du projet sera replanté. Ces plantations contribueront à créer des habitats pour la faune de passage sur le secteur (en plus de contribuer à la qualité paysagère du projet).

2.2 ENVELOPPE 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.

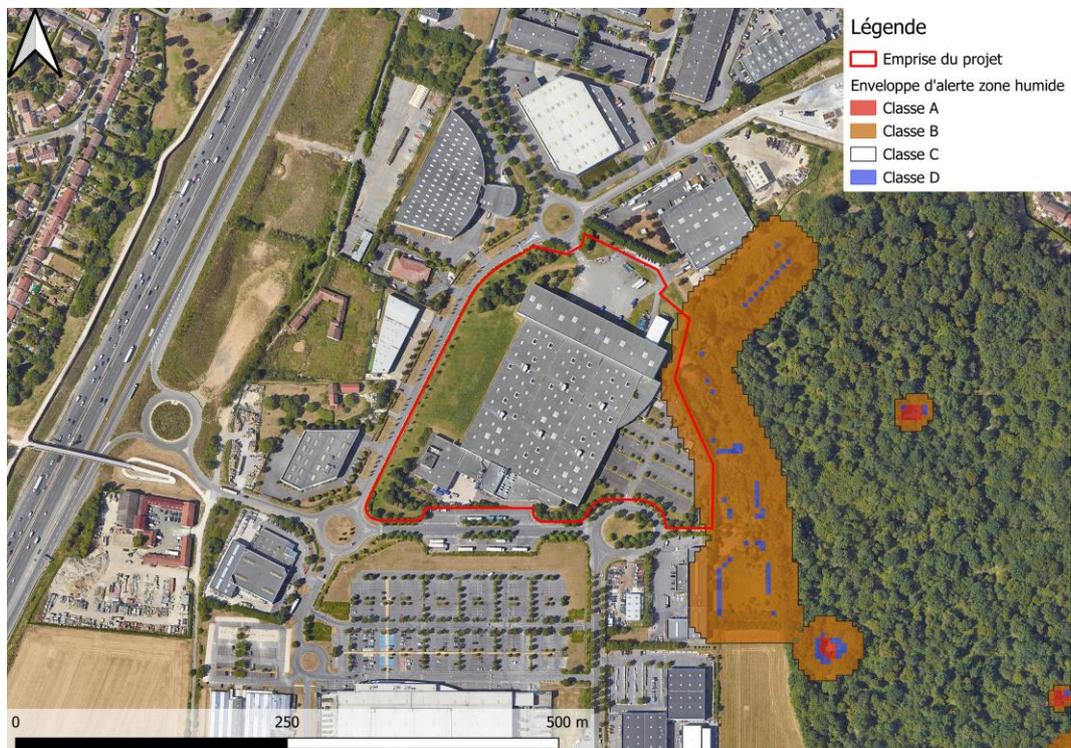
Ces milieux jouent un **rôle écologique majeur** : régulation de la ressource en eau, épuration naturelle, prévention des inondations, réservoirs de biodiversité... Leur préservation est donc essentielle dans un contexte de pression croissante liée à l'urbanisation.

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.

Des zones humides probables se trouvent à l'est de l'emprise du projet. Aucun aménagement conséquent n'est prévu sur cette partie du site. Au contraire le projet prévoit sur les zones concernés de désartificialisé le sol à destination d'espace vert de pleine terre.



Zones humides ©Verdi

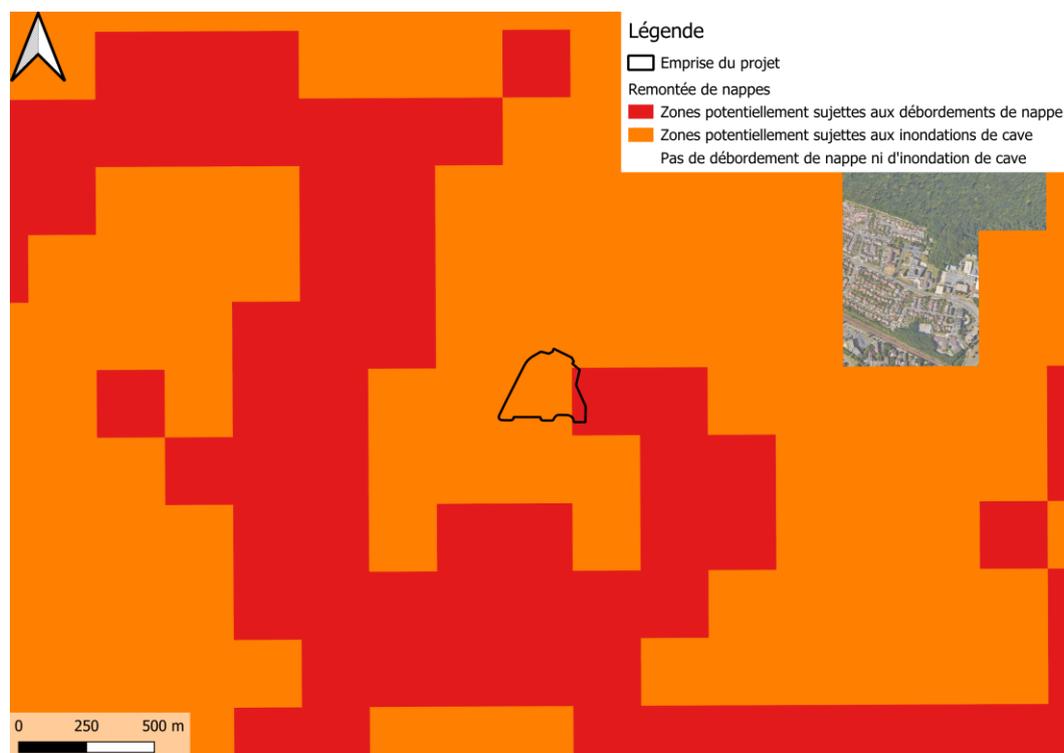


3

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

3.1 RISQUES LIES A L'EAU

Le risque lié aux inondations de caves est présent sur l'entièreté du secteur du projet.



Risque de remontée de nappes ©Verdi

La commune n'est pas concernée par un Plan de Prévention des Risques d'Inondation.

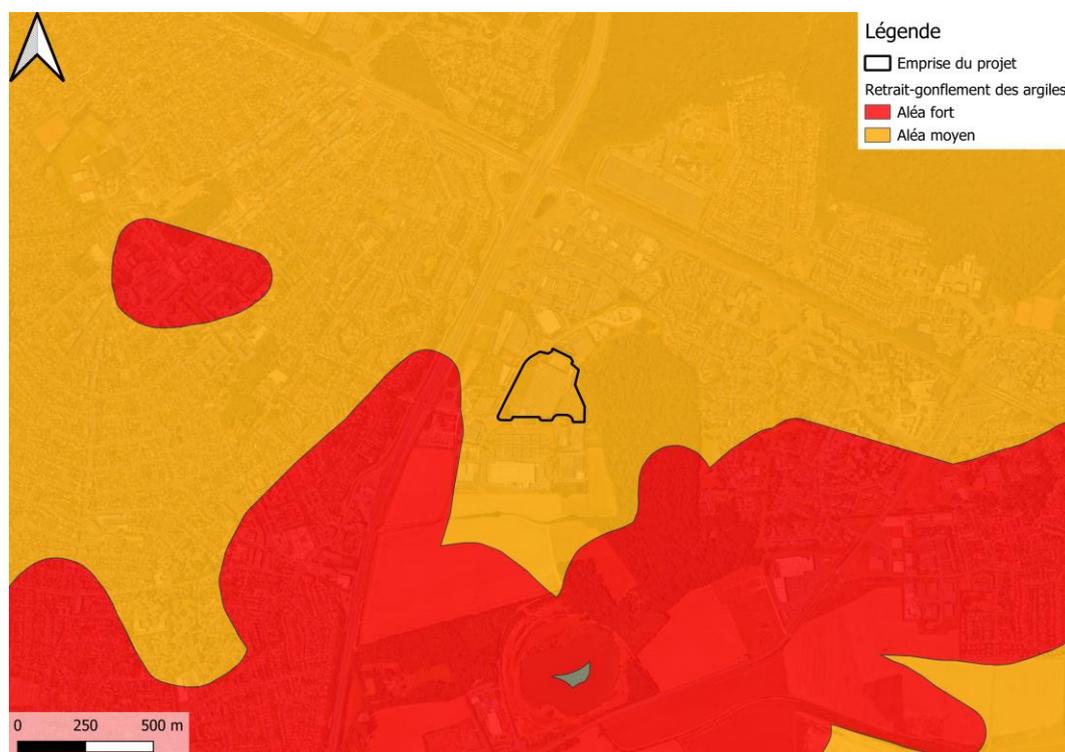
Le projet prévoit d'augmenter la surface d'espaces de pleine terre. Cela représente une surface correspondant à environ 40% de la surface de la toiture du bâtiment existant. En effet, une partie du parking véhicules légers, ainsi que les voiries lourdes non nécessaires (en entrée de site et à l'arrière du bâtiments), seront désimperméabilisées et végétalisées. De plus, les places de stationnement du parking des véhicules légers feront l'objet d'un changement de revêtement, afin de les rendre semi-perméables (type Evergreen).

Le projet aura donc une incidence positive sur les risques liés à l'eau, puisque le ruissellement sera réduit.

3.2 ALEA RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES

Selon les données Géorisques/BRGM la zone de projet se trouve en aléa moyen par rapport à son exposition au retrait et gonflement des argiles.

Dans ces milieux, l'adaptation des fondations ainsi que le contrôle des eaux pluviales sont un enjeu important.



Exposition au risque de retrait-gonflement des argiles ©Verdi

Les recommandations de la DRIEAT sur les constructions sur terrain argileux en Île-de-France seront prises en compte.

Les constructions sur terrain argileux en Île-de-France

Juillet 2014



Comment faire face au risque de retrait-gonflement du sol ?



Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

Les constructions sur terrain argileux en Île-de-France

Le risque de retrait-gonflement des sols argileux

Le phénomène



Un sol argileux change de volume selon son humidité comme le fait une éponge ; il gonfle avec l'humidité et se resserre avec la sécheresse, entraînant des tassements verticaux et horizontalement, des fissurations du sol.

L'assise d'un bâtiment installé sur ce sol est donc instable.

En effet, sous la construction, le sol est protégé de l'évaporation et sa teneur en eau varie peu au cours de l'année ce qui n'est pas le cas en périphérie.

Les différences de teneur en eau du terrain, importantes à l'aplomb des façades, vont donc provoquer des mouvements différentiels du sol notamment à proximité des murs porteurs et aux angles du bâtiment.

Des désordres aux constructions

Comment se manifestent les désordres ?

- Fissuration des structures
- Distorsion des portes et fenêtres
- Décollement des bâtiments annexes
- Dislocation des dallages et des cloisons
- Rupture des canalisations enterrées



Quelles sont les constructions les plus vulnérables ?

Les désordres touchent principalement les constructions légères de plain-pied et celles aux fondations peu profondes ou non homogènes.

Un terrain en pente ou hétérogène, l'existence de sous-sols partiels, des arbres à proximité, une circulation d'eau souterraine (rupture de canalisations...) peuvent aggraver la situation.

Des dommages nombreux et coûteux pour la collectivité

En région Île-de-France :

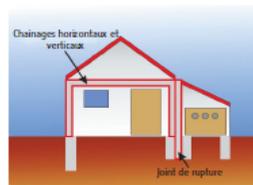
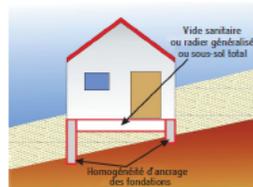
- plus de 500 communes exposées à ce risque
- 1,3 milliard d'euros dépensés pour l'indemnisation des sinistres sur la période 1999 - 2003
- deuxième cause d'indemnisation au titre des catastrophes naturelles (CATNAT) à la charge de la collectivité publique, derrière les inondations
- 96% des sinistres concernent les particuliers
- coût moyen d'un sinistre (franchise incluse) : 15 300€¹

¹- source CGEDD, mai 2010

Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Que faire si vous voulez...

construire



Précisez la nature du sol

Avant de construire, il est recommandé de procéder à une reconnaissance de sol dans la zone d'aléa figurant sur la carte de retrait-gonflement des sols argileux (consultable sur le site www.argiles.fr), qui traduit un niveau de risque plus ou moins élevé selon l'aléa.

Une telle analyse, réalisée par un bureau d'études spécialisé, doit vérifier la nature, la géométrie et les caractéristiques géotechniques des formations géologiques présentes dans le proche sous-sol afin d'adapter au mieux le système de fondation de la construction.

Si la présence d'argile est confirmée, des essais en laboratoire permettront d'identifier la sensibilité du sol au retrait-gonflement.

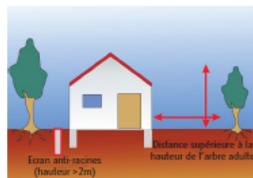
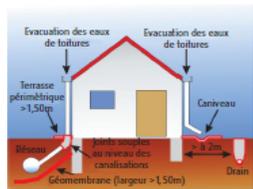
Réalisez des fondations appropriées

- Prévoir des fondations continues, armées et bétonnées à pleine fouille, d'une profondeur d'ancrage de 0,80 m à 1,20 m en fonction de la sensibilité du sol ;
- Assurer l'homogénéité d'ancrage des fondations sur terrain en pente (l'ancrage aval doit être au moins aussi important que l'ancrage amont) ;
- Éviter les sous-sols partiels, préférer les radiers ou les planchers porteurs sur vide sanitaire aux dallages sur terre plein.

Consolider les murs porteurs et désolidariser les bâtiments accolés

- Prévoir des chaînages horizontaux (haut et bas) et verticaux (poteaux d'angle) pour les murs porteurs ;
- Prévoir des joints de rupture sur toute la hauteur entre les bâtiments accolés fondés différemment ou exerçant des charges variables.

aménagement, rénové



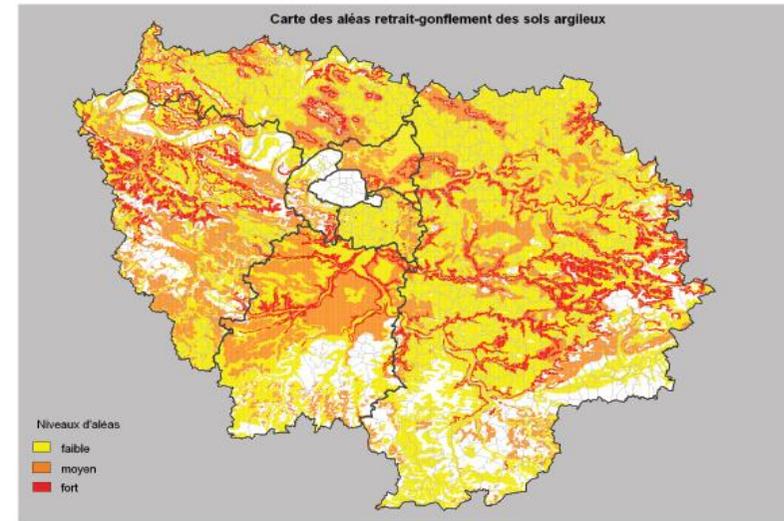
Éviter les variations localisées d'humidité

- Éviter les infiltrations d'eaux pluviales (y compris celles provenant des toitures, des terrasses, des descentes de garage...) à proximité des fondations ;
- Assurer l'étanchéité des canalisations enterrées (joints souples au niveau des raccords) ;
- Éviter les pompages à usage domestique ;
- Envisager la mise en place d'un dispositif assurant l'étanchéité autour des fondations (troitir périphérique anti-évaporation, géomembrane...);
- En cas d'implantation d'une source de chaleur en sous-sol, préférer le positionnement de cette dernière le long des murs intérieurs.

Réalisez des fondations appropriées

- Éviter de planter des arbres avides d'eau (saules pleureurs, peupliers ou chênes par exemple) à proximité ou prévoir la mise en place d'écrans anti-racines ;
- Procéder à un élagage régulier des plantations existantes ;
- Attendre le retour à l'équilibre hydrique du sol avant de construire sur un terrain récemment défriché.

L'aléa retrait-gonflement des sols argileux en Ile-de-France



Vous pouvez vous renseigner auprès de votre mairie, de la préfecture ou des services de la direction départementale des territoires et la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie.

Vous trouverez aussi des informations utiles sur Internet aux adresses suivantes :
 Portail de la prévention des risques majeurs du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables : <http://www.developpement-durable.gouv.fr> - <http://www.prim.net>
 Bureau de Recherches Géologiques et Minières : <http://www.brgm.fr> - <http://www.argiles.fr>
 Agence qualité construction : <http://www.qualiteconstruction.com>
 Caisse centrale de réassurance : <http://www.ccr.fr>

Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France
 Service Prévention des risques et des nuisances
 10 rue Crillon - 75194 Paris cedex 04
 Tél : 01 71 28 46 52
www.driei.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr



Crédits photo : Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM), CEREMA

3.3 RISQUES TECHNOLOGIQUES

Le site d'étude est un site classé ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) en Déclaration pour les activités suivantes : ateliers de charge d'accumulateurs, stockage de papier, stockage de palettes, filmage des magazines. Cette classification est due au risque d'incendie induit par l'activité de l'imprimerie.

Les risques associés à l'ancienne activité d'imprimerie ne sont plus d'actualité. Toutefois, le site devra être classé ICPE pour sa future activité de stockage de carburant.

A l'ouest du site, la société Giacomini est également identifiée comme une ICPE en enregistrement soumise à autorisation pour son activité de commerce de gros excepté automobile et motorcycle.

Il n'y a pas d'autres risques technologiques significatifs présents sur ou à proximité du site d'étude.

Une étude de pollution a été menée par la société ABO ERG ENVIRONNEMENT en 2025. L'étude a révélé des pollutions en hydrocarbures totaux et HAP.

Toutefois, puisque le site est à usage industriel, et que la source de pollution est confinée sous l'enrobé bitumineux, l'étude ne préconise pas de travaux de dépollution du site.

Ces travaux pourraient s'avérer nécessaire si des travaux de désimperméabilisation des sols ont lieux sur les zones concernées par ces pollutions. Les zones concernées par des pollutions ne sont toutefois pas concernées par de la désimperméabilisation dans le projet.

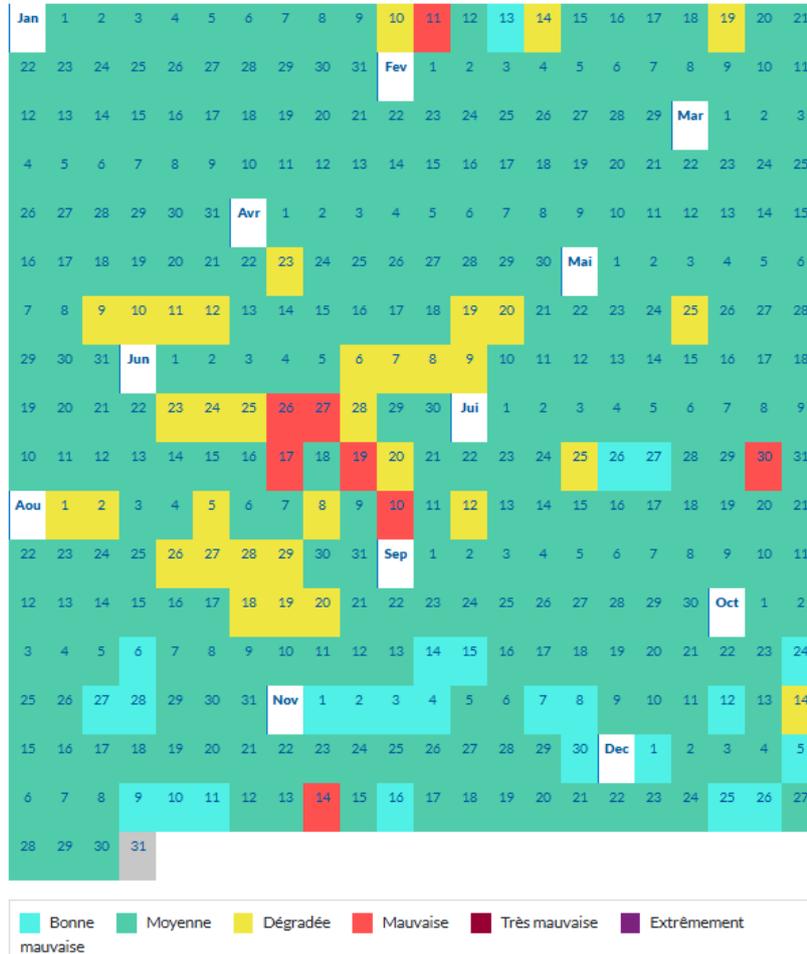
3.4 NUISSANCES

Airparif met à disposition des bilans annuels de pollution au NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5} permettant ainsi de connaître la moyenne annuelle de chaque polluant sur un territoire donné. Cela permet de comparer les données aux valeurs réglementaires mais également aux objectifs fixés par la région. AirParif calcul à partir de ces données un indice de qualité de l'air, qui permet d'estimer la qualité de l'air pour chaque jour sur une commune donnée (voir figure 10).

La qualité de l'air est moyenne sur la commune la majeure partie de l'année. En raison de la position de la commune en Île-de-France, la qualité de l'air est parfois dégradée, voire mauvaise. Hormis à cause des émissions de pollutions induites par les travaux, le projet n'induit pas une dégradation particulière de la qualité de l'air.

Le projet prévoit un abri de 25 m², afin d'encourager les mobilités actives. Des places de stationnement avec bornes électriques sont également prévues. Ces mesures permettront de réduire les émissions de pollutions provenant du transport.

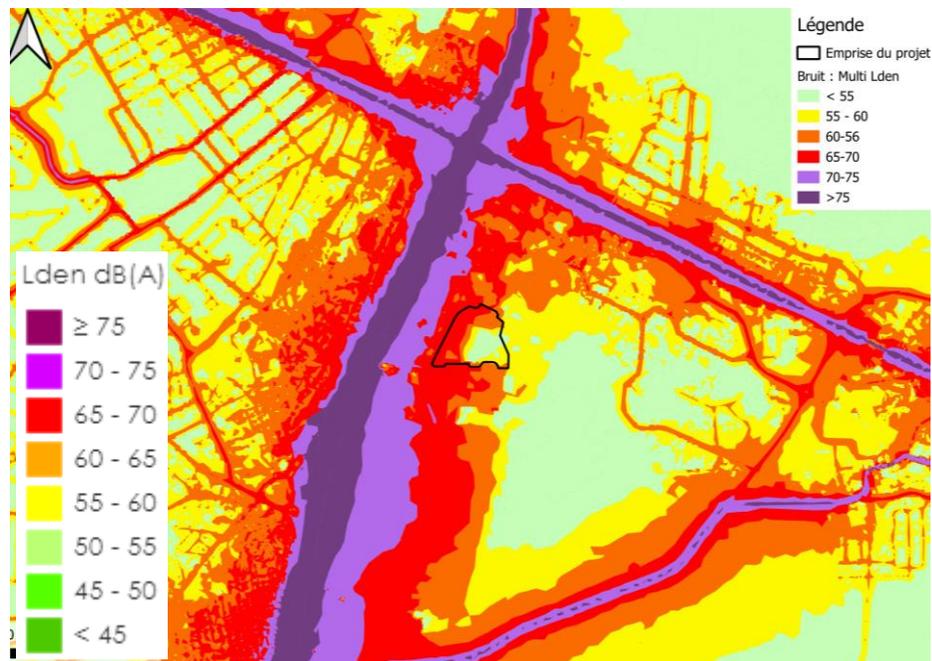
Indice de qualité de l'air 2024 à "Pontault-Combault"



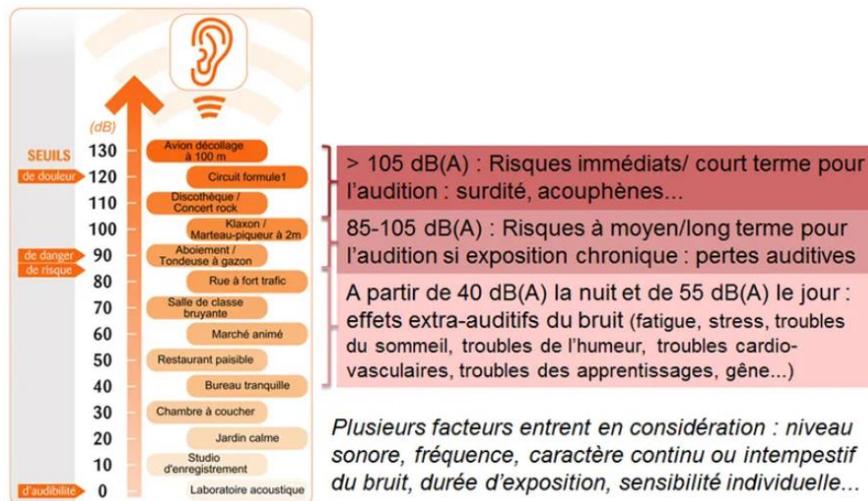
Qualité de l'air © AirParif

Bruitparif est un « centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Île de France », Il s'agit d'une association sans but lucratif dont une des missions est l'observation de l'environnement sonore en Île de France. Les valeurs sont données en utilisant l'indice Lden, il s'agit d'un indicateur de bruits cumulés pour une journée complète.

Le site est exposé à des nuisances sonores relativement importantes provenant principalement du trafic routier le long de la rue de Strasbourg. Ces nuisances peuvent atteindre 70 dB(A). L'OMS indique qu'à partir de 45-50 dB(A) des effets extra-auditifs peuvent se manifester. A partir de 80 dB(A) on atteint le seuil de risque pour l'audition.



Nuisances sonores © BruitParif



Niveaux de risques d'exposition aux nuisances sonores © OMS

Le projet aura pour effet de déplacer les nuisances liées au trafic des bus (nuisances lumineuses, nuisances sonores, émissions de pollutions...). Cependant, aucune habitation n'est susceptible d'être impactée par ces nuisances. Les plantations d'arbres et de haies contribueront à réduire les impacts des nuisances sonores et lumineuses. De plus le projet participe à la réduction de ces nuisances sonore et amélioration de la qualité de l'air puisqu'il permet l'utilisation de bus électriques (70 bus) et de bus roulant au gaz naturel (50 bus).



4

MESURES MISES EN PLACE & SYNTHÈSE

Mesures	Détails
Place de la nature dans le projet	Les espaces verts et les plantations existantes seront conservées. De plus, le projet prévoit la plantation de 11 nouveaux arbres, d'environ 1500 m ² de plantations forestières sur la friche à l'ouest du site, ainsi que la plantation de haies végétales. Tout arbre abattu dans le cadre du projet sera replanté. Ces plantations contribueront à créer des habitats pour la faune de passage sur le secteur (en plus de contribuer à la qualité paysagère du projet).
Places de stationnement perméables	Le projet prévoit une réduction importante du nombre de place de stationnement passant de 270 à 120 places. Les places de stationnement du parking des véhicules légers feront l'objet d'un changement de revêtement, afin de les rendre semi-perméables (type Evergreen). Ces places représentent une surface de 1 388 m ² .
Désimperméabilisation	Le projet prévoit d'augmenter la surface d'espaces de pleine terre. Cela représente une surface correspondant à environ 40% de la surface de la toiture du bâtiment existant. En effet, une partie du parking véhicules légers, ainsi que les voiries lourdes non nécessaires (en entrée de site et à l'arrière du bâtiments), seront désimperméabilisées et végétalisées. La surface totale d'espaces verts de pleine terre sera d'environ 25 000 m ² .
Développement des transports en commun	Le projet s'inscrit dans une stratégie nationale de développement des transports en commun, afin de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport, et de favoriser un accès aux mobilités pour tous. Les bus fonctionneront à l'énergie électrique et au gaz naturel, ce qui participe à limiter la pollution et améliorer la qualité de l'air.
Locaux vélos	Le projet prévoit 25 m ² d'abris vélos, afin d'encourager les mobilités actives, et de réduire les émissions de pollutions et les nuisances sonores provenant du transport.
Places de stationnement avec bornes de recharges	Le projet prévoit 16 places pré-équipées électriques, et 9 places équipées pour véhicules électriques.
Ombrières photovoltaïques	Une surface de 115 m ² des stationnements extérieurs sera recouverte par une ombrière photovoltaïque, afin de favoriser la production d'énergies renouvelables.
Zones humides	Le projet prévoit de désimperméabiliser les zones potentiellement en zone humide afin de les transformer en espace de pleine terre, cela va donc contribuer à potentiellement améliorer la fonctionnalité des zones humides.
Réhabilitations	La partie bureaux est rénovée afin de répondre à la labélisation « BBC Effinergie ». Cette rénovation s'inscrit dans une logique de sobriété énergétique, en plus d'améliorer le confort des usagers.
Séparateurs à hydrocarbures	Afin de traiter au mieux les eaux pluviales collectées sur les zones de parkings véhicules légers et des voiries lourdes, des séparateurs à hydrocarbures équipés de débourbeurs seront mis en place avant chaque entrée d'une solution compensatoire. De plus, un séparateur débourbeur sera dédié pour l'aire de lavage des bus, ainsi qu'un séparateur à hydrocarbures pour l'air gazole.

Toutes les mesures seront prises en compte lors de la réalisation du projet.

Le site d'étude présente des enjeux au niveau des espaces naturels. En effet, une part importante de l'emprise est composée d'espaces de pleine terre. De plus, de nombreux arbres (153) se trouvent sur le site. Celui-ci se trouve d'ailleurs en lisière d'un boisement, le site étant clôturé cela limite la présence d'espèces animales sur le site d'étude. Le site d'étude présente en revanche peu d'impacts relatifs aux zonages d'inventaires (ZNIEFF, ENS) et réglementaires (sites N2000). Il y a toutefois des corridors écologiques qui passent proche du site d'étude, qui peut jouer un rôle dans la liaison entre les réservoirs de biodiversité présents sur la commune. Pour finir, des zones humides probables se trouvent à l'est du site d'étude.

Bien que des enjeux soient présents, l'impact est faible en raison de la nature des travaux. En effet, il n'est prévu aucune nouvelle construction ou imperméabilisation. Au contraire, le projet prévoit la plantation d'arbres, la mise en place de places de parking semi-perméables, ainsi que la désimperméabilisation d'une surface importante.

En ce qui concerne les enjeux au niveau des impacts sur les populations humaines, le secteur est concerné par des risques naturels (retrait-gonflement des argiles et inondations de caves), ainsi que par des risques technologiques (le site faisant l'objet d'un classement ICPE). Le site est également concerné par des pollutions, mais celles-ci ne présentent pas un danger en raison de l'utilisation du site, et de la localisation des pollutions.

Le projet prévoit des mesures d'évitement et de réduction qui visent à prendre en compte ces risques et nuisances. Ainsi l'impact résiduel de ces nuisances sera faible à négligeable.