



**PREFECTURE
REGION ILE DE
FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL
N°IDF-029-2025-01

PUBLIÉ LE 16 JANVIER 2025

Sommaire

Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt d'Ile de France /

IDF-2025-01-15-00006 - Arrêté relatif à l'octroi de crédits issus de la Planification écologique pour accompagner la territorialisation de la stratégie Écophyto 2030 en région Île-de-France?? (6 pages) Page 3

IDF-2025-01-15-00007 - Arrêté relatif à l'octroi de crédits issus de la Planification écologique pour accompagner la territorialisation de la stratégie Écophyto 2030 en région Île-de-France?? (11 pages) Page 10

Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France /

IDF-2025-01-07-00005 - Arrêté du 7 janvier 2025 portant déclaration de projet au titre de l'article L.126-1 du Code de l'environnement, de l'aménagement du carrefour de la Malmedonne sur le territoire des communes de Coignières, La Verrière et Maurepas (28 pages) Page 22

Direction régionale et interdépartementale de
l'environnement, de l'aménagement et des
transports d'Île-de-France

IDF-2025-01-07-00005

Arrêté du 7 janvier 2025 portant déclaration de
projet au titre de l'article L.126-1 du Code de
l'environnement, de l'aménagement du
carrefour de la Malmédonne sur le territoire des
communes de Coignièrès, La Verrière et
Maurepas



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement et des transports**

Direction des routes d'Île-de-France

**Arrêté du 7 janvier 2025 portant déclaration de projet au titre de l'article
L.126-1 du Code de l'environnement, de l'aménagement du carrefour de la
Malmedonne sur le territoire des communes de Coignièrès, La Verrière et
Maurepas**

Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de
l'aménagement et des transports d'Île-de-France

Direction des routes d'Île-de-France

en sa qualité de maître d'ouvrage déconcentré du ministère du partenariat
avec les territoires et de la décentralisation

**LE PREFET DE LA REGION ILE-DE-FRANCE,
PREFET DE PARIS
COMMANDEUR DE LA LEGION D'HONNEUR
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE**

Vu le Code de l'environnement, et notamment les articles L. 126-1 et R. 126-1 à R. 126-4 relatifs à la déclaration de projet ;

Vu le Code de l'urbanisme ;

Vu le décret du 22 juillet 2020 portant nomination de Monsieur Marc GUILLAUME en qualité de préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris ;

Vu la concertation préalable qui s'est tenue du 18 novembre au 20 décembre 2019 ;

Vu l'arrêté du préfet des Yvelines portant bilan de la concertation avec le public sur le projet de réaménagement du carrefour de la Malmedonne situé à l'intersection des communes de Maurepas, La Verrière, Coignièrès, et des routes RN10, RD13 et RD213 en date du 1^{er} septembre 2020 ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ;

Vu le Plan Local d'urbanisme des communes de Coignièrès et de Maurepas ;

Vu la décision du 29 décembre 2020, après examen au cas par cas en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu l'avis délibéré n° 2023-72 du 5 octobre 2023 de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) ;

Vu le mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage à l'avis de l'IGEDD du 22 janvier 2024 ;

Vu le courrier en date du 22 décembre 2023 par lequel le directeur régional et interdépartemental adjoint de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, directeur des routes d'Île-de-France, sollicite l'organisation d'une enquête publique préalable à la déclaration de projet de l'aménagement du carrefour de la Malmedonne sur le territoire des communes de Coignières, La Verrière et Maurepas ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 24-006 du 26 janvier 2024 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique du 23 février 2024 au 25 mars 2024, préalable à la déclaration de projet de l'aménagement du carrefour de la Malmedonne sur le territoire des communes de Coignières, La Verrière et Maurepas ;

Vu la délibération n° 20230207-06 du conseil municipal de Coignières en date du 7 février 2023 qui émet un avis favorable au dossier assorti de deux remarques ;

Vu la délibération du conseil municipal de Maurepas en date du 7 février 2023 qui émet un avis favorable au dossier dans les conditions émises lors du bilan de la concertation ;

Vu la délibération n° 2023-013 du conseil municipal de La Verrière en date du 15 février 2023 qui émet un avis favorable au dossier assorti de dix remarques ;

Vu les certificats des maires de Coignières, La Verrière et Maurepas attestant que l'arrêté a été régulièrement affiché ;

Vu les insertions de l'avis d'enquête dans les journaux « Le Parisien » et « Toutes les Nouvelles » en date du 31 janvier 2024 et du 28 février 2024 ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur en date du 23 avril 2024 qui émet un avis favorable assorti de trois recommandations et d'une réserve ;

Vu le mémoire en réponse du maître d'ouvrage élaboré consécutivement au rapport du commissaire enquêteur et publié sur le site internet de la direction des routes d'Île-de-France ;

Vu la convention de maîtrise d'ouvrage unique en date du 26/12/2024 pour la réalisation du projet d'aménagement du carrefour dénivelé de la Malmedonne à La Verrière, Maurepas et Coignières désignant la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines comme maître d'ouvrage unique, entre l'Etat, la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et le Département des Yvelines ;

Vu le courrier de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines en date du 4 septembre 2024 qui s'engage à réaliser un dossier technique pour concerter avec les riverains sur les problématiques techniques liés à la mise en place de protections phoniques puis, suite aux conclusions de cette concertation, à réaliser les travaux en conséquence en vue de levée la réserve ;

Considérant que depuis la signature de la convention de maîtrise d'ouvrage du 26/12/2024 la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines assure la maîtrise d'ouvrage du projet d'aménagement du carrefour de la Malmedonne sur le territoire des communes de Coignières, La Verrière et Maurepas ;

Considérant que ce projet constitue une opération de travaux soumise à enquête publique relative à une déclaration de projet, conformément aux dispositions des articles L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 du Code de l'environnement ;

Considérant que le carrefour de la Malmedonne est situé à l'intersection de trois communes, Coignières, Maurepas et La Verrière appartenant à la communauté d'agglomération de Saint-

Quentin-en-Yvelines, et que dans sa conception actuelle, le carrefour permet des échanges entre la RN10 et la RD213 vers le nord et entre la RN10 et la RD13 vers le sud, mais n'autorise aucune liaison directe entre le nord et le sud, ni pour les véhicules, ni pour les piétons ;

Considérant que de nombreux projets de renouvellement urbain sont en cours, que le territoire bénéficie d'une dynamique économique importante et que le projet de réaménagement du carrefour de la Malmedonne pourra contribuer à l'accompagnement de ces développements urbains et économiques en désenclavant les espaces ;

Considérant que l'opération projetée vise à désenclaver le territoire en améliorant les dessertes ainsi que tous les types de circulation ;

Considérant que les principaux objectifs visés par le projet sont les suivants :

- Renforcer les liaisons entre les secteurs situés au Nord et au Sud de la RN10,
- Améliorer et sécuriser les conditions de déplacement pour les modes actifs (piétons et cycles),
- Améliorer la lisibilité des fonctionnalités du carrefour pour l'ensemble des usagers (motorisés ou non),
- Redonner un caractère urbain à la RN10 et ses abords immédiats,
- Maintenir la fluidité du trafic sur la RN 10 et sur le secteur,
- Améliorer les entrées de villes et l'accès au pôle multimodal pour accompagner le développement du secteur et favoriser ainsi l'intermodalité ;

Considérant que, dans son avis du 5 octobre 2023, l'autorité environnementale a émis les recommandations suivantes :

- actualiser l'état initial avec des données plus récentes concernant : la qualité de l'air, la population, les projets d'aménagement et de transport, le trafic,
- étudier les possibilités de réduire les expositions des personnes à la pollution de l'air, pour les bâtiments longeant la RD 213 au nord de la RD 10,
- clarifier la description du calcul des émissions de gaz à effet de serre générées par l'aménagement, et préciser les mesures de réduction en particulier pour la phase de chantier,
- relever le niveau d'enjeu du dossier pour le bruit en revoyant la caractérisation de l'ambiance sonore existante et en améliorant la prise en compte des nuisances sonores de l'opération d'aménagement, notamment, par une étude plus approfondie des solutions de réduction à la source, et par une résorption plus ambitieuse des points noirs de bruit (PNB), le long de la RN10, au-delà de l'application des mesures réglementaires,
- compléter le dossier avec les modalités prévues concernant le suivi du trafic, de la qualité de l'air et du bruit générés par le projet, de manière à en vérifier l'incidence sur la santé humaine et à décrire les mesures correctrices éventuellement nécessaires ;

Considérant que, dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, la direction des routes d'Ile-de-France a apporté des données plus récentes d'Airparif (2022) sur l'état initial de la qualité de l'air, expliqué que les concentrations en 2030 et 2050 avec aménagement au droit de la section RD213 nord sont bien inférieures aux seuils réglementaires de la qualité de l'air, clarifié la description du calcul des émissions de gaz à effet de serre générées par l'aménagement, précisé les mesures d'évitement et de réduction envisagées en phase chantier et expliqué que le projet contribuait à la réduction du bruit pour les riverains de la RN10 compte tenu de la mise en place de protection contre le bruit sur une section de la RN10 et sur la section nord de la RD213 ;

Considérant que la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines s'est engagée à réaliser des mesures de suivi du trafic, des niveaux acoustiques et de la qualité de l'air après la mise en service du projet ;

Considérant qu'à l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a émis les trois recommandations suivantes :

- que le maître d'ouvrage étudie la possibilité de séparer physiquement les cheminements piétons et cyclistes,
- que le maître d'ouvrage étudie la possibilité d'une limitation de vitesse à 30 km/h avec le département des Yvelines, gestionnaire de cet axe de circulation (Malmedonne), ainsi qu'avec les communes de Maurepas et Coignières,
- que le maître d'ouvrage vérifie bien que les zones habitées soient le moins perturbées pendant la période des travaux par les transports d'engins de chantier et les poids lourds ;

Considérant que le commissaire enquêteur a émis la réserve suivante :

- que le maître d'ouvrage mette en place un écran acoustique (type mur anti-bruit) au lieu et place des protections de façade au niveau des habitations concernées sur la RD213 au droit de R9 du plan et ceci en concertation avec ces mêmes riverains ;

Considérant les réponses apportées par la Direction des routes d'Ile-de-France et par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines aux recommandations et à la réserve émises par le commissaire enquêteur ;

Sur proposition de la directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Ile-de-France ;

ARRETE :

Article 1^{er} : Le projet d'aménagement du carrefour de la Malmedonne sur le territoire des communes de Coignières, La Verrière et Maurepas est déclaré d'intérêt général au sens de l'article L.126-1 du Code de l'environnement.

Article 2 : L'étude d'impact, l'avis de l'Autorité environnementale, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, ainsi que le résultat de l'enquête publique formalisé par le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur, sont pris en considération.

Article 3 : Conformément aux dispositions de l'article L.122-1-1 du Code de l'environnement, l'annexe 1 du présent arrêté mentionne les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi.

Les mesures relatives à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides, celles relatives aux espèces et habitats d'espèces protégées, celles relatives au patrimoine ainsi que celles relatives au défrichement pourront être adaptées, dans le respect des mêmes objectifs, par des prescriptions fixées par des arrêtés ultérieurs pris en application respectivement des articles L.214-1 et suivants, de l'article L.411-2, des articles L.341-1 et suivants du Code de l'environnement et des articles L.214-13 et L.341-1 et suivants du Code forestier.

Article 4 : Ces travaux seront réalisés conformément au dossier soumis à enquête publique qui peut être consulté à la direction des routes d'Île-de-France (DiRIF) de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement du territoire d'Île-de-France (DRIEAT), à la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, à la préfecture des Yvelines (DRCT / BENVEP) ainsi que dans les mairies de Coignières, La Verrière et Maurepas.

Article 5 : Afin de prendre en compte les recommandations et la réserve du commissaire enquêteur ainsi que les recommandations de l'Autorité environnementale, le maître d'ouvrage, la communauté de Saint-Quentin-en-Yvelines, s'engage à réaliser un dossier technique pour concerter avec les riverains sur les problématiques techniques liés à la mise en place de protections phoniques puis, suite aux conclusions de cette concertation, et le cas échéant, à réaliser les travaux en conséquence dans un calendrier similaire à celui du projet.

Article 6 : En application des dispositions de l'article R.126-3 du Code de l'environnement, la présente déclaration sera publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de Paris et sera affichée dans les mairies de Coignières, Maurepas et La Verrière ainsi qu'à la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

La présente déclaration de projet sera également consultable sur le site internet de la direction des routes d'Île-de-France et de la préfecture de Paris.

Article 7 : Conformément aux dispositions de l'article R.421-1 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Paris, dans un délai de deux mois à compter de sa publication, ou dans un délai de deux (2) mois à compter de la réponse du préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, si un recours gracieux a été introduit.

Ce recours doit être déposé par voie électronique au moyen de l'application Télérecours (<https://www.telerecours.fr/>) conformément aux dispositions de l'article R.414-1 du Code de justice administrative.

Article 8 : Le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, la directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, le directeur des routes d'Île-de-France, le président de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et les maires de Coignières, La Verrière et Maurepas sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Paris, le 7 janvier 2025,

Le préfet de la région d'Ile-de-France,

préfet de Paris

Signé

Marc GUILLAUME

ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION

DE PROJET DE L'AMENAGEMENT

DU CARREFOUR DE LA MALMEDONNE SUR LE TERRITOIRE

DES COMMUNES DE COIGNIERES, LA VERRIERE ET MAUREPAS

MESURES À LA CHARGE DU MAITRE D'OUVRAGE DESTINÉES À EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ HUMAINE, ET MODALITÉS DE SUIVI ASSOCIÉES

Préambule

La présente annexe présente par grandes thématiques, pour la phase chantier et la phase exploitation (situation après travaux), les mesures prévues destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.

En préambule, il est rappelé que le projet permet de mieux intégrer la RN10 dans son environnement urbain et remédie à la coupure urbaine qu'elle constitue. Le projet est réalisé dans un milieu déjà très anthropisé. Ainsi, de par sa localisation, son empreinte environnementale est réduite.

L'ensemble des thématiques liées aux mesures ERC sont présentées et détaillées dans le dossier d'étude d'impact (Pièce E du dossier d'enquête publique).

Les mesures n'ayant pas d'impacts et qui ne nécessitent aucune mesure ne sont pas détaillées dans la présente annexe.

Seuls les effets donc les impacts sont significatifs sont présentés.

A - PHASE TRAVAUX

1 – Organisation des travaux

Déchets

Le projet est générateur d'un volume de déchets qui devront être identifiés, qualifiés, gérés. Le projet étant excédentaire en matériaux, les terres excavées pourraient nécessiter d'être stockées sur le site temporairement avant d'être exportées via les filières adaptées (au niveau des actuels parkings).

De plus, le chantier à proprement parler engendrera un certain nombre de déchets spécifiques (entretien des véhicules, palettes, ferrailles, ...) dont la gestion est prise en charge par le Schéma d'Organisation, de Suivi et d'Élimination des Déchets (SOSED).

- Mesures de réduction :

Le stockage des déchets sera effectué dans des bennes étanches et bâchées, avant leur évacuation vers des filières de traitement adaptées.

Les déchets seront prioritairement valorisés ou recyclés dans des filières adaptées.

L'équilibre déblais-remblais ne pourra pas être atteint, les matériaux déblayés seront toutefois utilisés au maximum pour les remblais. Environ 10% des déblais seront réutilisés en remblais.

Les excédents de terre seront le plus possible réutilisés pour le modelage terrain et les aménagements paysagers.

Les zones de chantier seront nettoyées à la fin des travaux.

- **Cas particulier des déchets amiantés**

La libération de déchets d'amiante est générée lors des travaux de démontage de chaussée par sciage, carottage, fraisage ou tout procédé dispersant de la poussière.

Dans la mesure où la présence d'amiante serait révélée, la gestion des déchets de chantier contenant de l'amiante devrait faire l'objet d'une attention et de prescriptions particulières.

- Mesures d'évitement et de réduction :

Le pré-diagnostic amiante des chaussées est un préalable obligatoire pour le maître d'ouvrage. Les résultats de ces investigations seront transmis par le maître d'œuvre aux entreprises intervenant sur le chantier.

Le maître d'œuvre et les entreprises devront se reporter à la réglementation générale des déchets et à la réglementation spécifique amiante pour assurer la gestion, le transport et le traitement de ces déchets.

Déplacements des engins de chantier

Les camions de chantier emprunteront majoritairement la RN10 pour accéder au chantier.

- Mesures d'évitement et de réduction :

Si l'accès par la RN10 n'est pas, ponctuellement, possible, ils sortiront à l'échangeur voisin et emprunteront les grands axes du secteur. Le cas échéant, le maître d'ouvrage s'engage à optimiser et à réduire au maximum la gêne occasionnée aux riverains lors du chantier avec un important effort de communication en amont. Lors de la production du dossier d'exploitation sous chantier, en phase d'études de conception, des dispositions seront prises pour tenir compte de cette contrainte.

2 - Milieu physique

Climat et vulnérabilité du projet par rapport au changement climatique

Le climat ne présente pas de contrainte significative vis-à-vis du projet. La météorologie locale ne fait pas apparaître de phénomènes climatiques exceptionnels ou de microclimats particuliers dans l'aire d'étude.

Toutefois, le chantier peut être perturbé, voire arrêté, en cas d'évènements climatiques exceptionnels tels que le déficit pluviométrique, des longs ou forts épisodes pluvieux ou de grand froid.

Les effets directs des travaux sur le climat sont dus à l'émission de gaz à effet de serre (gaz d'échappement) par les engins de travaux et matériels à moteur thermique utilisés.

- ***Mesures de réduction :***

En règle générale, que ce soit pour l'évacuation des matériaux non réutilisables ou pour l'approvisionnement en matériaux, le transport par mode routier sera utilisé. Pour limiter la production de gaz à effet de serre, il conviendra d'organiser au mieux le chantier et de procéder à un choix de matériaux limitant les consommations énergétiques (réutilisation des matériaux de chaussée dans les futurs revêtements, ...).

En cas de sécheresse des sols, des arrosages réguliers limiteront l'envol des poussières issues des chantiers. Dans le cas d'évènements climatiques exceptionnels, des mesures seront appliquées par le Coordinateur de la Sécurité et de la Protection de la Santé (CSPS), en lien avec les autorités compétentes. Il s'agit notamment de veiller à ce que les produits potentiellement polluants soient mis à l'abri, ou encore veiller à ce qu'il n'y ait pas d'envol ou de chute de matériel.

Géologie, sol et sous-sol

Les effets du projet sur le sol et le sous-sol sont de nature variée. Ils peuvent générer des effets de tassement, de modification de la structure des premières couches géologiques du sol, de stabilité du sol (via les déblais et les remblais), des risques de pollution, ...

Le chantier engendrera la production de déblais (matériaux issus des travaux de creusement), qui impliqueront :

- Des matériaux à mettre en dépôt avant leur réutilisation ;
- Des matériaux à évacuer car non réutilisables ;
- Un besoin en matériaux (structure de chaussée notamment).

Lors des travaux, le risque de pollution des sols sera largement augmenté.

En effet, les véhicules utilisés dans le cadre du chantier ainsi que les aires de chantier, constitueront les principales sources potentielles de pollution des sols et notamment au travers d'éventuelles fuites accidentelles (carburant, huile de moteur, eaux de lavage, ...) lors de la maintenance des engins, de la circulation des véhicules, des stockages de matériaux potentiellement polluants ou pollués au droit du chantier, des aires de lavage, ...

- ***Mesures d'évitement et de réduction :***

Les mesures éventuellement prises suite aux études géotechniques et mises en place en phase travaux assureront la stabilité des ouvrages et n'engendreront pas d'impact sur la stabilité des sols limitrophes du projet.

- Réalisation des terrassements

La réalisation des déblais concernant les différentes formations ne présentera pas de difficultés particulières d'extraction.

Concernant le drainage en phase chantier, des venues d'eau en période pluvieuse peuvent apparaître exceptionnellement. Elles seront collectées en périphérie et évacuées.

Des dispositions spécifiques seront adaptées au cas par cas pour assurer à tout moment le maintien au sec de la plateforme.

Les matériaux et matériels seront stockés sur des aires spécialement aménagées et étanches, afin d'éviter toute pollution.

- Réutilisation des matériaux

Les matériaux non réutilisables (structures de chaussée existantes) seront, selon la qualité identifiée, envoyés en dépôt ou acheminés vers des centres de traitement. Le stockage des matériaux s'effectuera, à chaque fois que cela sera possible, dans des milieux de faibles sensibilités écologiques, hors zones inondables et en les éloignant des riverains.

- Pollution des sols

Afin de prévenir les risques de pollution des sols durant la période de chantier, des dispositions particulières seront mises en œuvre par les entreprises appelées à intervenir :

- Etablissement des installations nécessaires à la réalisation des travaux (parc de stockage et d'entretien du matériel, dépôts de matériaux, ...) sur des sites aménagés à cet effet pour éviter tout risque de pollution des sols (imperméabilisation des aires de chantier avec recueil des eaux sur des zones définies non sensibles) ;
- Entretien régulier des véhicules utilisés sur le chantier pour limiter les fuites d'hydrocarbures ou d'autres polluants. L'entretien s'effectuera dans un périmètre défini au préalable et aménagé de manière à limiter les risques ;
- Prescriptions météorologiques et de dosage pour le chaulage des matériaux.

Ces dispositions particulières seront consignées dans les cahiers des charges qui seront remis aux entreprises travaillant sur le site.

Les sites occupés par les emprises de chantier seront nettoyés et remis dans leur état initial à l'issue des travaux.

Eaux souterraines / Eaux superficielles

Le projet est situé dans le périmètre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands. Deux schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) sont également présents sur la zone d'étude : ceux de l'Orge-Yvette et de la Mauldre. Le projet devra être compatible avec les prescriptions du SDAGE en vigueur et des SAGE :

- Réduire l'usage de phytosanitaire ;
- Mettre en place une gestion des eaux pluviales efficaces permettant de réduire le risque lié au ruissellement urbain.

➤ **Les eaux souterraines**

Des nappes perchées peuvent être présentes. De ce fait, des relevés piézométriques ont été réalisés en 2021 au cours des premières études géotechniques afin de quantifier l'eau souterraine présente au droit du projet.

Les terrassements étant au maximum de 7,5 m de profondeur dans le cas du décaissement de la RN10, ceux-ci n'auront pas d'impact sur la nappe des Sables de Fontainebleau (à 12 m de profondeur).

Aucun pompage ne sera nécessaire dans celle-ci.

• **Mesures de réduction :**

Différentes mesures seront donc à respecter tout au long de la réalisation des travaux :

- Les travaux (notamment les terrassements) seront réalisés lors des périodes climatiques les plus favorables ;

- En cas d'arrivées d'eau au moment des terrassements, celles-ci devront être pompées et évacuées (ou captées en amont). Ceci pourra être le cas du fait des ruissellements lors de périodes pluvieuses si les pentes de terrassement ne sont pas adaptées ;
- Des piézomètres complémentaires pourront être mis en place pendant la durée du chantier pour surveiller le niveau de la nappe, en particulier pendant les travaux de décaissement et de terrassement ;
- Considérer le fait que la nappe de Fontainebleau soit en charge dans le choix du mode de blindage des fouilles pour éviter de la toucher ;
- Les dispositions spécifiques prévisibles seront adaptées au cas par cas pour assurer à tout moment la mise au sec de la plate-forme ;
- Toute zone décomprimée fera l'objet d'un traitement spécifique, si elle doit recevoir un élément de l'ouvrage à porter (purge, compactage) ;
- Des ouvrages d'assainissement provisoires seront installés. Les ouvrages de collecte et d'assainissement définitifs seront mis en place le plus tôt possible ;
- Le site sera nettoyé et remis en état après chantier ;
- Les produits polluants seront stockés à l'abri de la pluie et dans des conditions telles qu'ils ne pourront être mélangés et polluer le sol et le sous-sol ;
- Les engins de chantier seront stationnés et entretenus sur des aires spécialement aménagées et imperméabilisées ;
- La base de chantier comme l'ensemble des engins seront équipés de kit de dépollutions accidentelles.

➤ **Les eaux superficielles**

L'organisation du chantier en général (baraquements, aires de stationnement des véhicules et des engins de chantier) engendre une modification des conditions d'écoulement de l'eau, notamment liée au compactage ou à l'imperméabilisation des sols ou à la concentration des rejets.

Ces impacts sont négligeables et sont qualifiés de temporaires car ils se cantonnent à la durée des travaux. De plus, aucun cours d'eau n'est présent à proximité du projet, limitant très fortement les impacts potentiels.

• Mesures de réduction :

Les dispositions prises pendant la phase chantier constituent une mesure de réduction des impacts des ruissellements au cours de cette phase, sur le plan quantitatif et qualitatif.

Un Plan de Secours en cas de pollution accidentelle ou d'incident sera mis en place avant le démarrage des travaux. Il précisera, en fonction du type de pollution ou d'incident, la procédure de traitement à suivre (personnes et organismes à alerter, moyens disponibles sur le chantier pour le traitement) et indiquant les informations de gestion de la crise avant, pendant et après :

- kits d'intervention mis à disposition sur le chantier par les entreprises ;
- services de secours à alerter immédiatement ;
- récupération des produits déversés aussi vite que possible et évacuation en décharges agréées ;
- décapage des sols contaminés.

3 – Incidences négatives notables résultant de la vulnérabilité du projet face aux risques d'accident ou de catastrophes majeurs.

Risque météorologique

Le secteur d'étude se situe dans une zone climatique tempérée à dominante océanique. Il est exposé au même titre que le territoire national aux risques climatiques tels que les tempêtes, les orages, la neige, ...

Le projet n'est pas de nature à augmenter le risque météorologique. En revanche, les conditions météorologiques peuvent influencer le chantier. Les phénomènes météorologiques concernent, d'après la classification faite par Météo France : vent violent ; vague, submersion ; orages ; pluie-inondation ; canicule ; grand froid ; neige-verglas.

- Mesures d'évitement :

Les entreprises en charge des travaux consulteront la carte de vigilance élaborée par Météo France deux fois par jour. Cette procédure a un triple objectif :

- Donner aux autorités publiques, à l'échelon national, départemental et zonal, les moyens d'anticiper une crise majeure par une annonce plus précoce et d'avantage ciblée des phénomènes majeurs ;
- Fournir au préfet, aux maires et aux services opérationnels les outils de prévision et de suivi permettant de préparer et de gérer une telle crise ;
- Assurer simultanément l'information la plus large possible des médias et de la population en donnant les conseils ou consignes de comportement adaptés à la situation ;

La carte de vigilance peut être consultée sur le site internet de Météo France : www.meteofrance.fr. Aux couleurs définies à partir de critères quantitatifs, correspondent des phénomènes météorologiques attendus et des conseils de comportement adaptés.

Risque d'inondation

Le périmètre ne fait pas l'objet d'un plan de prévention du risque inondation (PPRI). Cependant, le tracé du projet étant globalement imperméabilisé, il y a des risques d'inondation par **ruissellement pluvial urbain**.

La zone d'étude n'est pas impactée par le débordement d'un cours d'eau ni par les remontées de nappe, le phénomène de ruissellement urbain est à prendre en compte en priorité.

- Mesures de réduction :

D'une manière générale, les dispositifs d'assainissement provisoires mis en place dans les secteurs faisant l'objet de travaux, avec en particulier les bassins de décantation, permettront de réduire les apports d'eau issus du chantier et des réseaux urbains d'eaux pluviales. Les travaux n'auront donc pas d'impact notable en termes de risque d'inondation.

Risque mouvement de terrain

La commune de La Verrière possède un Plan de Prévention des Risques de Mouvements de Terrain (PPRMT). Ce risque est situé à proximité du carrefour de la Malmédonne. La conduite d'étude géotechnique incluant une reconnaissance du sous-sol sera nécessaire.

- Mesures de réduction :

Une découverte fortuite d'une cavité souterraine pourrait intervenir durant le chantier. Si tel est le cas, les services du Conseil Départemental des Yvelines seront immédiatement avertis. Des études spécifiques seront alors nécessaires afin de déterminer le risque d'effondrement et la façon de le traiter.

Retrait/gonflement des argiles

Globalement, la zone d'étude est soumise à un aléa moyen concernant le risque de retrait-gonflement des argiles. Ce risque est lié à l'affleurement des formations argileuses. A noter que ce risque concerne essentiellement les constructions d'habitat individuel. Il n'y a, a priori, pas de

préconisations particulières pour la réalisation d'une infrastructure de transport, sauf d'assurer la stabilité des ouvrages d'art.

- Mesures de réduction :

Du fait de la lenteur et de l'amplitude des déformations du sol, il s'agira exclusivement de dispositions constructives qui pourront être de deux ordres :

- Minimisation du risque d'occurrence et de l'ampleur du phénomène, avec par exemple la maîtrise des rejets d'eau dans le sol (eaux pluviales notamment) pour réduire les variations et les concentrations d'eau ;
- Adaptation des ouvrages, de façon à s'opposer au phénomène et ainsi minimiser autant que possible les désordres (par exemple, avec l'adaptation des fondations).

Transport de Matières Dangereuses (TMD)

Le projet pourra avoir des impacts sur le transport des matières dangereuses par voie routière, liés à la modification des conditions de circulation.

Des canalisations de transport de gaz sont également présentes sur la zone d'étude : le projet ne devrait toutefois pas avoir d'impact sur ces canalisations.

- Mesures de réduction :

Des itinéraires pourront être adaptés. Un plan provisoire de circulation sera mis en place en concertation avec les gestionnaires de voirie, et la Préfecture ou les communes.

Sites et sols potentiellement pollués

Les analyses de sol ont mis en évidence la présence de rares anomalies en métaux (dont le mercure potentiellement volatil), des concentrations en hydrocarbures totaux (HCT) (dont les volatils et semi-volatils), des concentrations en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) (dont les volatils), en benzène-toluène-éthylbenzène-xylènes (BTEX) (toluène volatil), en monoéthylène-glycol et en méthanol, ainsi que des traces en polychlorobiphényle (PCB).

Le risque de pollution des sols par déversement accidentel est également présent.

- Mesures d'évitement et de réduction :

Les terres polluées en hydrocarbures totaux identifiées lors de l'étude de pollution et qui seront remaniées par le projet, seront excavées. Ces terres seront traitées et évacuées dans des filières adaptées : installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND) pour les remblais et les terres présentant des indices organoleptiques suspects et/ou des dépassements vis-à-vis des critères de l'arrêté du 12/12/2014 et installations de stockage des déchets inertes (ISDI) pour les terres, exemptes de déchets et d'indices organoleptiques suspects, ne présentant aucun dépassement vis-à-vis des critères de l'arrêté du 12/12/2014, sous réserve d'acceptation du centre de stockage.

Une attention particulière sera portée lors des travaux de terrassement afin d'éviter l'envol de poussière.

Le stockage des matériaux, des produits et des engins de chantier se fera sur des aires étanches, à l'écart des sites sensibles.

Le stockage des déblais issus du chantier se fera dans des bennes étanches avant évacuation vers des filières adaptées.

Les aires de chantiers seront nettoyées et remises en état à la fin des travaux.

Des kits antipollution seront disponibles.

Le pré-diagnostic amiante des chaussées est un préalable obligatoire pour le maître d'ouvrage. Les résultats de ces investigations seront transmis par le maître d'œuvre aux entreprises intervenant sur le chantier.

Le maître d'œuvre et les entreprises devront se reporter à la réglementation générale des déchets et à la réglementation spécifique amiante pour assurer la gestion, le transport et le traitement de ces déchets.

4 - Milieu Naturel

Habitats naturels, faune et flore

Les principaux impacts potentiels du projet sur cette thématique sont les suivants :

- Destruction/altération d'habitats ;
- Destruction d'individus de faune et de flore ;
- Développement d'espèces végétales invasives ;
- Dérangement/perturbation visuelle et sonore des espèces animales ;
- Diminution de l'espace vital des espèces ;
- Interruption de biocorridors.

Les principales opérations qui pourraient générer ces impacts sont les suivantes :

- Décapage des terrains superficiels et imperméabilisation des sols
- Circulation des engins en période de chantier,
- Travaux et éclairage nocturnes.

Ces impacts deviennent généralement nuls peu de temps après la fin de la construction. Ces impacts dureront uniquement lors de la phase de chantier.

- Mesures d'évitement :
- Respect de l'emprise :

Afin de limiter au maximum les impacts sur les milieux adjacents en phase travaux, l'emprise du projet devra être respectée.

Ainsi, aucune intrusion, même temporaire, dans les milieux naturels riverains ne sera réalisée. Il s'agira en particulier de ne pas circuler, de ne pas stationner et de ne pas stocker de matériel ou d'engin en dehors d'une zone préalablement définie.

- Baliser et éviter les secteurs à Fenouil sauvage :

Une station de Fenouil sauvage a été observée en bordure d'une des bretelles nouvellement créées. Afin de la préserver au maximum, cette station devra être balisée par une personne compétente à sa reconnaissance avant la réalisation des travaux dans ce secteur et la zone balisée devra être mise en défens. Les engins ne devront ni circuler ni stationner dans cette zone et aucun stockage de matériaux ne devra avoir lieu.

- Mesures de réduction :
- Travaux en dehors des périodes de sensibilité :

Afin d'éviter et de réduire la destruction d'individus et les dérangements sonores et visuels de la faune fréquentant les milieux naturels situés sur et en bordure du projet, les travaux (notamment les opérations lourdes de décapage) seront réalisés en dehors de la période sensible de reproduction d'un maximum d'espèces, c'est à dire entre septembre et mars. A minima, les travaux devront commencer pendant cette période, afin de créer un phénomène d'effarouchement empêchant les espèces de nicher sur la zone de travaux, et pourront se poursuivre plus tard dans l'année.

- Précautions lors de l'abattage d'arbres et d'arbustes :

Si l'abattage d'arbres ou d'arbustes est nécessaire, une date d'intervention hivernale permettra de s'affranchir de tout risque de destruction accidentelle d'individus non volants ou d'œufs d'oiseaux éventuellement présents dans les arbres ou les fourrés. La période de moindre impact, recommandée pour ces travaux, correspond globalement aux mois de septembre à novembre inclus, c'est-à-dire après la reproduction de la majorité des espèces et avant leur entrée en hibernation.

- Travaux nocturnes :

Les travaux seront réalisés de jour, afin de ne pas interférer avec les espèces aux mœurs nocturnes ou crépusculaires, notamment les chiroptères, les rapaces et les insectes nocturnes. Ainsi, l'éclairage, les travaux et la circulation nocturnes seront proscrits.

Toutefois, en période hivernale (de fin décembre à début février), les espèces les plus sensibles hibernent : les amphibiens ne se déplacent plus la nuit, ils hibernent dans le sol ou dans une souche, etc. ; les chauves-souris ne se déplacent plus la nuit non plus : elles hibernent dans les bâtiments, dans les grottes et dans les cavités arboricoles ; les papillons de nuit hibernent au stade œuf. Seuls les rapaces nocturnes présentent une certaine activité nocturne en hiver. Le cas échéant, il sera possible d'éclairer 1 heure avant le lever et une heure après le coucher du soleil, en période hivernale (de début décembre jusqu'à la mi-février).

- Prévention et maîtrise des pollutions aux hydrocarbures :

L'effet de pollution par accident sera anticipé par la sensibilisation du personnel et par la mise en place des mesures habituelles de chantier, comme (liste non exhaustive) :

- Utiliser des aires étanches mobiles sur lesquelles se feront toutes les manipulations d'approvisionnement en hydrocarbure des engins. L'écoulement des eaux de ruissellement (pollution de métaux lourds et d'hydrocarbures) de cette aire devra être maîtrisé et contrôlé ;
- Stocker les produits polluants (tels que les huiles) dans des bacs étanches ;
- Réaliser le lavage des engins sur des aires étanches ;
- Éloigner les facteurs de risque des secteurs à enjeux ;
- Mettre en place un système adapté de type kit antipollution qui permettra de récolter, en cas de fuite, l'huile, les hydrocarbures... Des kits antipollution devront être disponibles à tout moment.
- Enlever immédiatement par un décapage de la zone polluée à l'aide de petits matériels (de type pelle manuelle, ou mini pelleuse mécanique). Le bloc de terre décapée devra être entreposé sur une zone imperméable prévue à cet effet.

• Mesures d'accompagnement :

- Sensibilisation du personnel :

Comme le prévoit le schéma organisationnel du plan de respect de l'environnement (SOPRE), chaque agent intervenant sur le chantier sera sensibilisé au risque d'impact environnemental pouvant être généré sur ou à proximité du périmètre exploité. Le personnel sera également initié aux bonnes pratiques de chantier, comme par exemple couper le moteur d'un véhicule dès lors que celui-ci est à l'arrêt durant plus de 2 minutes. À cet effet, les mesures d'insertion environnementales proposées dans ce rapport devront être communiquées à toute entreprise intervenant sur le chantier. Le chef de chantier sera garant du respect et de la mise en œuvre des mesures proposées. Il est aussi possible d'organiser des journées de sensibilisation qui seront réalisées par une personne compétente en la matière, notamment un écologue habitué à cette problématique.

- Suivi de chantier :

Dans le but de s'assurer de la bonne mise en place des mesures précédemment décrites, un suivi de chantier sera réalisé sur le site du projet. Ce suivi sera réalisé par une personne compétente en écologie qui veillera à la bonne mise en place des mesures et conseillera les agents de chantier. Un rapport de suivi sera réalisé et transmis aux autorités compétentes. Un passage tous les 3 mois, du début à la fin de la réalisation des travaux, permettra de juger convenablement de l'avancée des travaux et du respect des mesures préconisées.

5 - Paysage, patrimoine et loisirs

Paysage

Les vues ainsi que les perceptions paysagères seront temporairement modifiées et perturbées par les engins de chantiers, l'ambiance paysagère du site de projet ne sera donc pas esthétique lors de la phase chantier. Toutefois, le projet étant limité par sa taille, le paysage global du secteur d'étude rapproché ne sera pas affecté. Bien que les nuisances visuelles soient réelles pendant les travaux (algeco, engins de chantier, grues, palissades...), celles-ci resteront ponctuelles et limitées dans le temps.

- Mesure de réduction :

L'impact sur le paysage lors de la phase travaux peut difficilement être réduit. Ces effets sont relativement négatifs, mais ordinaires lors de tout chantier.

Afin de minimiser l'impact du chantier, plusieurs mesures de réduction peuvent être mises en place :

- Les positionnements des installations et zones de stockages seront définis afin d'en limiter l'impact visuel ;
- Une organisation rationnelle des trafics (approvisionnement ou sortie) et du stationnement lié au chantier sera recherchée ;
- Les entreprises chargées des travaux veilleront à maintenir le chantier et ses abords propres et à évacuer les déchets pour éviter toute pollution visuelle ;
- L'impact visuel des installations de chantier sera limité au maximum et ne sera que temporaire (durant la période des travaux).

Archéologie

C'est au moment des travaux que d'éventuels sites archéologiques, aujourd'hui inconnus, peuvent être découverts bien que d'après la direction régionale des affaires culturelles (DRAC), compte tenu de la localisation et de l'importance du projet, il n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique.

- Mesure d'évitement

En cas de découverte fortuite de vestige archéologique, le chantier sera arrêté de façon à préserver le patrimoine archéologique susceptible d'être impacté par le projet.

- Mesures de réduction :

Lors de l'exécution des travaux, et notamment lors des phases de terrassement, des précautions particulières devront être prises au regard de la découverte fortuite de gisements archéologiques.

Dans cette configuration, les entreprises et le maître d'œuvre auront devoir et ordre de suspendre les travaux et d'informer les services compétents de l'archéologie pour évaluer la pertinence et l'exploitation des éventuelles découvertes conformément à la législation en vigueur.

Le planning des travaux sera dans ce cas modifié en conséquence des découvertes et de leur importance.

Tourisme et loisirs

La réalisation des travaux entraînera des effets temporaires directs sur les activités de loisirs présentes à proximité. Il s'agit principalement de nuisances sonores et d'émissions de poussières. L'accessibilité aux différents lieux sera maintenue.

- Mesures de réduction :

Des règles d'organisation du chantier seront mises en place : respects des périodes de fonctionnement, utilisation de matériels conformes à la législation, information du public, mise en place de mesures de sécurité, fléchage des itinéraires, ...

6 - Milieu humain et socio-économique

Contexte sociodémographique

La phase de travaux de l'aménagement du carrefour de la Malmedonne va occasionner l'emploi d'une main d'œuvre qualifiée, qui pourra nécessiter la création de nouveaux emplois.

- Mesures de réduction
- S'assurer des conditions de desserte des habitations (mise en place de déviation si cela est nécessaire) ;
- Des actions de communication et de sensibilisation auprès du public et des riverains seront mises en place. Une concertation aura lieu en phase de préparation de chantier ;
- L'accès au chantier sera réglementé et l'accès interdit à toute personne étrangère aux entreprises travaux. Les horaires de chantier seront respectés, ainsi que les règles de bonnes pratiques, afin de limiter les nuisances sonores ;
- L'aspersion des sols sera réalisée par temps sec afin de limiter l'envol de poussières ;
- Le site sera remis en état après les travaux.

L'ensemble des mesures de circulation mises en place (signalisation, déviations, etc.) respectera les lois,

Codes, règlements et décrets en vigueur : Code de la Route, arrêtés ministériels, préfectoraux, municipaux, etc. De même, il est rappelé que toute modification, même de très courte durée, du dispositif existant de circulation urbaine ou périurbaine est conditionnée par un arrêté municipal de police qui doit être instruit par les services techniques compétents des collectivités.

Emplois et activités économiques

➤ *Effets directs temporaires à court terme*

Des difficultés d'accès et des perturbations des conditions de circulation sur l'ensemble de la RN10, de la RD213 et de la RD13 pourront être observées pendant la phase travaux. Les commerces et salariés des entreprises présentes le long de ces axes pourront être temporairement gênés par les émissions de poussières et les nuisances sonores issues du chantier.

➤ *Effets indirects temporaires*

Par ailleurs, le chantier aura un impact positif sur l'emploi : plusieurs postes seront créés pendant les travaux. Des retombées positives sont à attendre sur les commerces locaux avec l'arrivée des employés du chantier comme potentiels clients pour le déjeuner entre autres.

- Mesures de réduction :

Les accès aux entreprises et aux commerces seront maintenus pendant toute la durée du chantier afin de permettre la continuité de leur activité. Des aires de livraison temporaire sur les secteurs impactés seront créées si nécessaires. De plus, une concertation aura lieu en phase de préparation de chantier.

Grands équipements et établissements sensibles

Les travaux ne devraient pas entraîner de perturbations de l'accès aux grands équipements et établissement sensibles.

- Mesures de réduction :

Les accès à la gare seront maintenus pendant les travaux.

Des actions de communication seront menées auprès du public.

La réglementation relative aux horaires des chantiers sera respectée.

7 – Urbanisme réglementaire, servitudes d'utilité publique et réseaux

Mode d'occupation des sols

Pour les besoins du chantier, des emprises devront être installées sur le domaine public (voirie, espace public) ou sur des parcelles privées.

En phase travaux, les impacts sur le foncier sont donc faibles puisque temporaires.

- Mesures de réduction :

Les occupations des sols temporaires seront organisées conformément aux dispositions relatives à la procédure d'occupation temporaire définie par la loi du 29 décembre 1892.

Des conventions devront être passées avec les différents propriétaires des espaces publics ou privés au niveau des parcelles pour lesquelles le maître d'ouvrage n'a pas la maîtrise foncière.

Afin de minimiser l'impact du chantier, plusieurs mesures de réduction peuvent être mises en place :

- Un accès réglementé aux aires de chantier et aux bases travaux ;
- Une organisation rationnelle des trafics (approvisionnement ou sortie) et du stationnement, liés au chantier ;
- L'organisation et la tenue du chantier afin de minimiser les impacts visuels liés aux dépôts de matériaux et les salissures liées aux passages des engins ;
- Une remise en état du site sera réalisée à la fin de chaque tranche de travaux.

Servitudes d'utilité publique

Plusieurs servitudes concernent directement les emprises du projet et peuvent représenter des contraintes techniques. Les principales sont liées :

- A la ligne électrique aérienne
- A une canalisation de transport de gaz
- Au plan de prévention des risques de mouvements de terrain
- Au monument historique inscrit et son périmètre de protection.

- Mesures de réduction :

Les servitudes ont été prises en compte dans le cadre de l'élaboration du projet. Les prescriptions relatives aux servitudes seront respectées durant la phase chantier (conservation d'une distance minimale, respect des précautions constructives...).

Réseaux techniques

Le sous-sol est encombré de nombreux réseaux. Le tracé de ces réseaux, reporté à partir de documents plus ou moins fiables, n'est donné qu'à titre indicatif. Un point précis devra être réalisé avec chaque gestionnaire de réseau afin de localiser de façon plus précise les ouvrages existants dans le cadre de la suite de l'étude.

Le risque en phase travaux réside dans le fait de détériorer, voire de couper les canalisations existantes, ceci pouvant entraîner une gêne plus ou moins importante pour les riverains et les services gestionnaires sur le secteur d'étude et un risque d'accident. Les ruptures éventuelles peuvent également engendrer des risques pour les ouvriers sur les chantiers.

- Mesures de réduction :

La présence de réseaux a été prise en compte dans la conception du projet dans la mesure où un premier recensement des réseaux de concessionnaires dans la déclaration de travaux (DT) a été effectué.

Avant le démarrage des études détaillées, des investigations complémentaires et une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) seront réalisés.

L'ensemble des dévoiements ou des protections de réseaux sera réalisé avec l'accord et sous le contrôle des concessionnaires de ces réseaux.

Les aménagements à prévoir pour assurer la continuité du service en limitant les coupures au strict minimum seront étudiés avec soin et en concertation avec les concessionnaires.

En cas de coupures temporaires de réseaux, les populations susceptibles d'être concernées seront informées au préalable.

L'accès aux différents ouvrages sera maintenu libre pendant toute la durée des travaux.

Si des canalisations ou réseaux doivent être déplacés, durant la période des travaux, ils seront remis en place à leur position initiale ou maintenus à leur nouvel emplacement après la phase chantier.

8 – Organisation des déplacements et infrastructures de transport

Réseau viaire

Les contraintes créées par les travaux concernent essentiellement l'occupation d'emprises de terrain ou de voiries. La réalisation des travaux s'accompagnera de modifications de la circulation réglementant le partage et l'usage de la voie publique.

La phase chantier d'un tel projet est ainsi forcément une phase délicate, car elle modifie les habitudes des riverains et des usagers du réseau viaire.

La méthodologie de réalisation de ces travaux n'est pas encore fixée. Cependant, le principe général est de conserver une 2x2 voies sur la RN 10 pendant toute la durée des travaux, en créant des chaussées temporaires.

- Mesures d'évitement et de réduction :

- Pour la circulation du réseau viaire

La dimension des emprises de chantier sera limitée au strict nécessaire afin de ne pas engendrer un impact trop important sur la voirie et les espaces publics. L'entretien et le nettoyage des voies impactées seront assurés durant toute l'activité du chantier.

Les travaux comprennent la réalisation de voiries définitives. Ils seront phasés dans le temps de manière à limiter au maximum les impacts sur la circulation des véhicules.

L'ensemble des mesures de circulation mises en place (signalisation, déviations, etc.) respectera les lois, codes, règlements et décrets en vigueur : code de la route, arrêtés ministériels, préfectoraux et municipaux, etc.

La mise en place d'un plan de circulation applicable pendant la phase travaux sera établie par le maître d'œuvre et l'entreprise travaux. Il précisera notamment les itinéraires de substitution et la signalétique adaptés afin de limiter les impacts liés à la réalisation du chantier.

A chaque niveau d'intervention, le public sera averti en temps et en heure des modifications de circulation mises en place pour permettre le bon déroulement des travaux. L'accès des services publics et des secours sera maintenu et reporté sur les plans d'aménagement du site lors de l'avancement des travaux et des conditions de circulation, en accord avec ces services pour qu'ils mettent leurs plans d'intervention à jour.

Lorsqu'une rue sera barrée, les dispositions pour le maintien d'accès des véhicules pompiers et ambulances seront agréées préalablement. Les éventuelles perturbations dans la collecte des ordures ménagères feront l'objet d'un accord préalable avec les services concernés.

Après travaux, les chaussées seront rétablies dans leur situation initiale ou conformément au projet

de requalification et celles qui ont été ponctuellement détériorées au niveau des emprises chantier seront remises en état.

- Pour les engins de chantier

Il est interdit pour les engins de circuler en dehors des emprises prévues par le projet. En cas d'impossibilité dûment constatée, la circulation pourra uniquement s'effectuer sur les axes imposés par le maître d'ouvrage.

Des dispositifs de sécurité seront mis en place pour gérer la circulation des camions de chantier sur les voies publiques.

Pour la desserte du chantier ou l'accès à l'aire de chantier, la circulation des engins de chantier devra créer le moins de perturbations possibles : décalage des horaires dans la journée afin d'éviter des accumulations sur la voirie locale.

La signalisation des itinéraires empruntés par les engins de chantier et les véhicules des fournisseurs sera réalisée en amont de l'usage après l'obtention des autorisations délivrées au terme d'un dossier établi et déposé par l'entrepreneur, instruit par les services compétents du gestionnaire de la voirie et de la police. Un plan de circulation sera établi.

- Modes actifs

Une piste cyclable à sens unique est présente le long de la RN10 et ne sera pas maintenue pendant les travaux. Un itinéraire de substitution sera prévu.

La passerelle permettant de traverser la RN10 sera maintenue le plus longtemps possible. Ensuite, après démontage de la passerelle piétonne, la circulation piétonne sera rétablie sur le nouvel ouvrage créé, ou sur une passerelle provisoire.

Toutes les contraintes de chantier seront examinées pour permettre aux modes actifs de circuler dans les meilleures conditions possibles.

Néanmoins, les vélos seront amenés à emprunter les déviations mises en place en fonction des phases d'avancement des travaux. Les modifications seront mises en cohérence avec les plans de circulation.

Aussi, des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers seront mises en place pour alerter le plus tôt possible les clients des modifications d'itinéraires.

9 – Consommation énergétique

Consommation de produits pétroliers

Au cours de travaux, les engins de chantier consommeront des produits pétroliers pour fonctionner. A ce stade de l'étude du projet, il n'est pas possible d'estimer le nombre de camions journaliers pendant la phase de travaux et de quantifier l'impact sur la consommation de produits pétroliers nécessaires au chantier.

- Mesures de réduction et d'évitement :

Il est préconisé d'optimiser les rotations de camions sur site, afin de minimiser les consommations de carburant.

Consommation électrique

Au cours des travaux, les outils et engins de chantier consommeront de l'électricité pour fonctionner. A ce stade de l'étude du projet, il n'est pas possible d'estimer la consommation d'électricité pendant la phase de travaux et de quantifier l'impact de cette consommation nécessaire au chantier.

- Mesures de réduction et d'évitement :

Il est préconisé d'optimiser l'usage d'engins électriques afin de minimiser les consommations d'électricité.

10 – La santé publique

Ambiance sonore

En phase travaux, les déplacements et l'utilisation des engins peuvent être une cause non négligeable de bruit. Il est donc important de prendre en considération toutes les sources de bruit que le chantier émettra afin de prendre des dispositions particulières pour les réduire au maximum. Par ailleurs, les installations de chantier (centrales à béton...) seront aussi à l'origine du bruit lié aux groupes électrogènes et compresseurs et aux ateliers d'entretien (essais de moteur, matériel de réparation).

Les bâtiments habités à proximité du carrefour sont les zones les plus sensibles aux bruits des chantiers.

- Mesures de réduction :

De manière générale, les entreprises devront mettre en œuvre le maximum de précautions afin de respecter la tranquillité du voisinage.

Les dispositions suivantes seront prises en vue de réduire les nuisances sonores des travaux :

- L'adoption d'engins et de matériels conformes aux normes en vigueur sur le bruit et disposant de certificats de contrôle, permettant de réduire les niveaux de bruits émis ;
- Le choix de l'implantation des équipements sur le site des travaux (éviter les zones pavillonnaires, les établissements sensibles) ;
- L'adaptation des matériels et modes opératoires des travaux ;
- Autres dispositions de lutte contre le bruit de chantier à la source : limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier sur les pistes, capotage du matériel bruyant, etc. ;
- Le réemploi des matériaux sur place permet également de limiter la circulation des engins et donc de limiter également les nuisances liées au bruit et à la pollution de l'air.

Par ailleurs, les entreprises qui réaliseront les travaux devront déposer en mairie et à la préfecture, un mois avant le démarrage des travaux, un dossier « bruit de chantier » (conformément à l'article 8 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995) qui présentera les mesures envisagées pour atténuer le bruit.

Les horaires de chantier seront définis conformément au règlement sanitaire départemental et aux arrêtés préfectoraux et communaux en vigueur. De plus, une programmation horaire adaptée sera mise en œuvre notamment pour les opérations les plus bruyantes. Les riverains et les actifs seront tenus informés en permanence, par voie de presse ou d'affichage en mairie, de la durée et du rythme des travaux.

Qualité de l'air

Les travaux engendreront des impacts liés au fonctionnement des équipements à moteur thermique (camions, engins de chantier) et aux envols de poussières.

- Mesures de réduction :

En ce qui concerne les poussières émises, celles-ci seront dues à la fragmentation des particules du sol ou du sous-sol. Elles seront d'origines naturelles et essentiellement minérales. Les émissions particulières des engins de chantier seront négligeables compte tenu des mesures prises pour leur contrôle à la source (engins homologués).

De plus, l'émission des poussières sera fortement dépendante des conditions de sécheresse des sols et du vent. Le risque d'émission est en pratique limité aux longues périodes sèches, peu fréquentes compte tenu de la climatologie du site. Des mesures permettent en revanche de contrôler l'envol des

poussières (comme l'arrosage des pistes par temps sec) et donc la pollution de l'air ou les dépôts sur la végétation aux alentours qui pourraient en résulter.

En ce qui concerne l'émission des gaz d'échappement issus des engins de chantier, celle-ci sera limitée, car les véhicules utilisés respecteront les normes d'émission en vigueur en matière de rejets atmosphériques. Les effets de ces émissions, qu'il s'agisse des poussières ou des gaz, sont négligeables compte tenu de leur faible débit à la source et de la localisation des groupes de populations susceptibles d'être le plus exposés.

Vibrations

Ponctuellement et temporairement, les travaux de génie civil, les engins circulants et les travaux de terrassements peuvent entraîner des vibrations. La gêne due aux vibrations est variable.

Le risque que des dommages aux constructions apparaissent existe.

Il n'existe pas de réglementation spécifique au chantier mais il est possible de s'appuyer sur la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Des habitations sont présentes à proximité du carrefour : les impacts en phase chantier de cette thématique sont donc forts.

- Mesures de réduction :

A titre préventif et si nécessaire, les mesures seront les suivantes :

- Recours à une organisation du chantier fixant les conditions d'information des riverains, de réalisation des déblais, des remblais, des ouvrages d'art, les plans de transport des matériaux, le suivi du respect des « règles de l'art », les horaires de chantier, en préconisant le choix des matériels les moins nuisibles ;
- Réalisation d'états des lieux préalables sur les bâtiments à proximité des travaux, en fonction de la nature de la construction, en présence d'un huissier ;
- Mise en place de témoins de suivi des fissures existantes, voire de capteurs de vibrations pour les cas spécifiques ;
- Contrôle périodique sur les bâtiments, en cours des phases de chantier, et traitement immédiat des plaintes éventuelles. En fonction de l'état des lieux, l'entrepreneur devra définir les méthodes et natures des engins nécessaires à la réalisation des travaux pour éviter toute pathologie sur les bâtis existants. Concernant les travailleurs, tout comme le bruit, l'employeur est tenu au titre du code du travail de mettre en place des mesures de prévention aux vibrations ;

Les mesures à prendre pour le contrôle vibratoire seront spécifiées plus en détails dans les documents associés aux différents marchés de travaux.

Emissions lumineuses

L'éclairage des chantiers pourrait occasionner une gêne pour les riverains et la faune, notamment pour les chiroptères et l'avifaune. L'impact sera toutefois limité dans la mesure où les opérations de chantier ne sont pas prévues de nuit et le secteur est déjà éclairé la nuit.

- Mesures de réduction :

Les sources lumineuses seront intégrées au mieux (adaptation pour les riverains et pour l'avifaune nocturne).

Par ailleurs, le décret n°2011-831 du 12 juillet 2011 relatif à la prévention et à la limitation des nuisances lumineuses (en application de l'article 173 du Grenelle 2), définit les installations lumineuses et les équipements concernés, ainsi que les différents types de zones sur lesquelles des prescriptions seront déclinées pour tenir compte des enjeux du territoire concerné. Ainsi, les prescriptions, qui seront définies par arrêté, s'appliqueront notamment aux installations destinées à l'éclairage du chantier à l'extérieur.

L'éclairage des chantiers de nuit est nécessaire au fonctionnement de ceux-ci et à la sécurité du personnel. Toutefois, des travaux de nuit ne sont pas prévus sur l'ensemble du chantier, ce qui limitera les nuisances lumineuses pour le voisinage. Les entreprises devront respecter les prescriptions relatives à la prévention et à la limitation des nuisances lumineuses.

Hygiène et salubrité publique

Pendant l'exécution des travaux, la circulation des engins desservant le chantier sera susceptible de disperser de la terre sur les voiries.

En période sèche, l'émission de poussières pourra être générée par les mouvements de terre et la circulation des engins de chantier.

- Mesures de réduction :

Aucun dépôt de matériaux ne sera toléré en dehors des emprises du chantier. Lors de l'exécution des travaux, les entreprises prendront toutes les précautions nécessaires pour éviter la pollution de l'air liée aux poussières notamment par l'arrosage si nécessaire.

En ce qui concerne l'émission des gaz d'échappement issus des engins de chantier, celle-ci sera limitée car les véhicules utilisés respecteront les normes d'émission en vigueur en matière de rejets atmosphériques.

En cas de nécessité, les engins et les voiries seront nettoyés par les entreprises. L'entrepreneur doit prendre les dispositions utiles pour assurer l'hygiène des installations de chantier destinées au personnel. Dans le cas des sanitaires, ils pourront être soit raccordés au réseau des eaux usées, soit vidangés par une entreprise spécialisée.

Risque amiante / HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques)

La création des voies de circulation nécessite des interventions sur les couches de chaussées en place (démontage de sections de voiries existantes). Certains enrobés mis en œuvre antérieurement peuvent contenir des constituants aujourd'hui interdits, Il s'agit de l'amiante et des HAP.

Préalablement au chantier, le maître d'ouvrage doit caractériser les enrobés concernés.

- Mesures de réduction :

Le maître d'ouvrage devra réaliser avant le commencement des travaux :

- L'identification préalable et l'évaluation des risques (à partir des ressources documentaires existantes ou de travaux spécifiques de repérage à partir de carottages par exemple) ;
- En fonction de l'identification, la définition du type de travaux à réaliser, du cadre juridique applicable, des conditions d'organisation du chantier, du niveau de compétence requis des entreprises ;
- L'établissement du cahier des charges et du règlement de la consultation correspondant, prenant en compte les aspects techniques, sécurité, protection de la santé des intervenants et gestion des déchets, en y joignant les documents permettant le repérage des matériaux ciblés.
- En cas de présence d'amiante, si le principe de l'enlèvement de l'enrobé est conservé, les dispositions à prendre pour réaliser les travaux sont définies par les articles R.4412 - 94 à 148 du code du travail (décret du 4 mai 2012 modifié par le décret 2013 - 594 du 5 juillet 2013) qui traite de tous les types d'opération et les arrêtés d'application ;
- L'enrobé enlevé ne peut être réutilisé. Il doit être stocké en centre d'enfouissement adéquat.

Pour réaliser des travaux de retrait ou de confinement de matériaux contenant de l'amiante friable, les entreprises doivent être obligatoirement titulaires d'une certification de qualification, qui atteste de leur capacité technique à réaliser ces opérations. Elles doivent pouvoir assurer la qualité finale des travaux, dans le respect des réglementations en matière d'information des occupants et de mise en place des consignes de sécurité. Elles doivent par ailleurs adresser à l'inspection du travail une déclaration de travaux au moins un mois avant le démarrage du chantier.

En ce qui concerne les HAP, les fortes teneurs en HAP peuvent provenir de la présence de goudron (le goudron provient de la distillation de la houille, alors que le bitume provient de celle du pétrole), fluxants ou autres dérivés houillers présents dans certains liants d'enduisage ou de couche d'accrochage. Leur présence à une teneur élevée limite la réutilisation des agrégats d'enrobés en recyclage à chaud dans des enrobés.

B – PHASE EXPLOITATION

1 - Milieu physique

Eaux superficielles et eaux souterraines

Le projet n'interfère pas avec la nappe phréatique.

Au niveau de la zone d'étude, en secteur très urbanisé, les surfaces sont imperméabilisées et assainies (stockage par un bassin enterré et traitement puis rejet vers le réseau du gestionnaire - communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines - SQY). De plus, la nappe des sables de fontainebleau est suffisamment profonde pour ne pas entrer en contact avec la trémie, ce qui limite grandement le risque d'atteinte de la nappe.

Aucun captage d'alimentation en eau potable (AEP) n'est recensé au sein de la zone d'étude, ce qui limite d'autant plus la sensibilité de la nappe.

La zone d'étude n'est traversée par aucun cours d'eau. Toutefois, la commune de La Verrière appartient au bassin versant de l'Orge et de l'Yvette et les communes de Coignières et Maurepas appartiennent au bassin versant de la Mauldre.

- Mesures d'évitement et de réduction :

Le projet sera en conformité avec les objectifs du SDAGE du Bassin de la Seine (préserver la qualité des eaux, améliorer les réseaux collectifs d'assainissement, renforcer la prise en compte des eaux pluviales...) les eaux de ruissellements seront stockées dans un bassin enterré et traitées puis rejetées dans le réseau d'assainissement. L'assainissement sera conforme au règlement d'assainissement communautaire des Yvelines. Aucun rejet ne sera fait au milieu naturel (ni infiltration, ni rejet dans les eaux de surface) en raison de la faible surface d'emprises disponibles et de l'ouvrage en déblai.

2 - Vulnérabilité du projet face aux risques d'accidents ou de catastrophes majeurs

Risque d'inondation

Le projet est soumis au risque d'inondation par ruissellement urbain.

- Mesures d'évitement et de réduction

Le projet de requalification ayant lieu sur une voirie existante, il dispose déjà du système d'assainissement mis en place lors de la création de la RN10, RD13 et RD213. Des adaptations sont cependant prévues afin d'intégrer totalement le projet (création de nouvelles bouches d'engouffrement, adaptation d'ouvrage existant, relevage des eaux de la RN10 ...).

Les nouveaux regards créés au niveau du point bas seront également raccordés au réseau existant.

Transport de Matières Dangereuses (TMD)

L'aire d'étude est soumise au risque TMD par voies ferroviaire, routière et par canalisation.

La voie ferroviaire n'est pas concernée par le projet mais se trouve à proximité. Et la RN10 est un itinéraire pour les TMD. De plus, plusieurs canalisations de gaz sont présentes au sein de la zone d'étude.

- Mesures d'évitement et de réduction :

Le projet n'augmentera pas ce risque.

3 - Milieu naturel

Effets sur les espaces remarquables et les continuités écologiques

Le projet n'intercepte aucun espace naturel remarquable et n'aura aucune incidence indirecte sur les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et les Espaces Naturels Sensibles (ENS) situés au Nord et au Sud du projet.

Etant situé en milieu très urbanisé, le projet ne représente pas un obstacle pour la Trame Verte et Bleue.

Habitats naturels et flore

La gestion des aménagements paysagers, notamment l'utilisation de produits phytosanitaires, pourrait avoir un impact sur les habitats et la flore.

- Mesures d'évitement :

Non-utilisation de produits phytosanitaires : libérés dans l'environnement, les pesticides vont éliminer les organismes contre lesquels ils sont utilisés. Mais la plupart de ces produits vont également toucher d'autres organismes que ceux visés au départ, de manière directe (absorption, ingestion, respiration, etc.) ou indirecte (via un autre organisme contaminé, de l'eau polluée, ...). Les effets sur la biodiversité, et notamment la flore et la faune terrestres et aquatiques, sont donc indéniables. Depuis 2020, l'utilisation de produits phytosanitaires est interdite pour l'entretien des espaces verts. Ainsi, les nouveaux espaces verts ne sont pas traités, préservant la diversité faunistique et floristique du secteur. Ces habitats pourraient être favorables au Fenouil commun qui apprécie les abords des habitations, terrains vagues et site rudéralisés.

Il est à noter que 9 arbres et 8 buissons doivent être abattus au niveau du côté droit de la RD213 en raison de son élargissement, lieu où a été observé du Moineau domestique en reproduction.

Faune

Le projet d'aménagement du carrefour de la Malmedonne n'est à l'origine d'aucun des impacts génériques par rapport à la situation actuelle :

- Fragmentation des habitats ayant pour conséquences la diminution ou la modification des habitats utilisables, le morcellement des habitats en mosaïque, l'augmentation des distances entre les habitats résiduels, la difficulté des organismes à se disperser par l'effet barrière de l'infrastructure et l'altération des continuités écologiques, ... (impact direct permanent) ;
- Mortalité routière (impact direct permanent) ;
- Dégradation des milieux aquatiques et humides (impact direct permanent) ;

- Dérangement : bruit lié au trafic routier, éclairage de l'infrastructure (impact direct permanent).

- Mesures de réduction :

- Éclairage du site :

Le projet prévoit l'installation d'éclairages raisonnés sur le barreau et sur la RN10. La sécurité des usagers doit être prise en compte et une bonne visibilité est importante. Afin de préserver la faune nocturne, ils devront respecter quelques principes simples décrits ci-après :

- Faible proportion d'UV ;
- Éclairage dit « indirect » ;
- Si possible, régulation du niveau d'éclairement en fonction des impératifs de sécurité.

- Mesures d'accompagnement :

- Suivi des plantations

Dans le but de s'assurer de l'efficacité des mesures préconisées en faveur de la faune et de la flore, un suivi sera réalisé. Ce suivi permettra de s'assurer que la croissance des plantations des aménagements paysagers soit bien assurée et qu'elle devienne favorable à la réimplantation de la faune.

Un protocole devra être mis en place afin de standardiser ce suivi. Il devra être conçu et mis en place avec un partenaire compétent en la matière. Un rapport devra être fourni et envoyé à l'autorité environnementale lors de chaque suivi.

Ce suivi sera mis en place pour la durée de 10 ans, un passage tous les ans pendant 5 ans, puis un la dixième année. Ces passages spécifiques seront complémentaires à l'entretien du service espace vert de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ce suivi permettra en outre d'ajuster les mesures écologiques en fonction des observations de terrain.

4 - Cadre de vie

Ambiance sonore

La comparaison des situations AVEC PROJET et SANS PROJET en 2030 et 2050 montre une diminution des niveaux acoustiques en situation AVEC PROJET par rapport à la situation SANS PROJET : diminution jusqu'à 6 dB(A).

Les niveaux de bruit en 2050 avec projet sont légèrement plus faibles que ceux de 2030 avec projet.

Le projet améliore donc l'exposition des bâtiments avoisinants la RN10 par rapport à la situation « au fil de l'eau » à l'horizon futur.

Ainsi, le projet n'est pas qualifié de modification ou transformation significative : il n'y a pas d'obligation réglementaire à protéger les bâtiments pour le maître d'ouvrage.

Cependant, les niveaux de bruit après aménagement restent supérieurs aux seuils caractérisant un Point Noir de Bruit (PNB).

- Mesures de réduction :

Le maître d'ouvrage résorbera les PNB concernés par le projet.

Dans le cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran ou de merlon acoustique), les objectifs de réduction pour les PNB sont de ne pas dépasser en façade de bâtiment 65 dB(A) sur la période diurne et 60 dB(A) sur la période nocturne.

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, les objectifs de réduction pour les PNB sont de ne pas dépasser à l'intérieur des pièces principales des bâtiments 40 dB(A) de jour et 35 dB(A) de nuit.

Des isolations de façades seront réalisées concernant les habitations le long de la RD213 qui sont impactées par l'arrivée du projet.

Emission lumineuse

Le secteur du carrefour de la Malmédonne est fortement urbanisé et des éclairages sont présents à proximité : RD213, RD13 et RN10 notamment. La nouvelle voirie sera également éclairée mais cela n'engendrera pas de pollutions lumineuses supplémentaires.

Les sources lumineuses pouvant occasionner ponctuellement une gêne sur la population mais également sur les espèces concernent les luminaires qui serviront à éclairer la voirie. Les nouveaux aménagements concernant l'éclairage seront susceptibles d'améliorer la situation actuelle.

- Mesures de réduction :

Les éclairages artificiels au moment de la conception du projet et du choix des équipements connexes à la voirie, le choix des éclairages publics portera préférentiellement vers des dispositifs éclairant strictement la chaussée et les trottoirs, évitant ainsi l'éclairage diffus vers les bâtiments et l'environnement du site.

Les effets du projet sur les émissions lumineuses sont faibles en phase exploitation.

5 – Santé

Qualité des eaux

La circulation routière est susceptible de polluer les eaux tant superficielles que souterraines, de façon chronique, saisonnière ou accidentelle.

La pollution accidentelle résulte d'un déversement éventuel de produit dangereux lors d'un accident de la circulation.

Les hydrocarbures représentent près de 50% des produits dangereux. Du point de vue de la santé humaine, ils correspondent soit à des produits de faible toxicité, mais rendant l'eau impropre à la consommation, soit à des produits de toxicité aiguë.

- Mesures de réduction :

Les principes d'assainissement qui seront mis en œuvre afin de préserver la qualité des eaux (stockage dans un bassin enterré, traitement puis rejet dans le réseau du gestionnaire).

Pollution des sols

La contamination du sol est due à la présence de polluants qui ont été dispersés et déposés sur le sol.

La principale source de pollution des sols pourrait être le déversement accidentel de produits dangereux.

- Mesures de réduction :

En cas de déversement accidentel, les services de secours seront immédiatement appelés pour intervenir le plus rapidement possible sur la source polluante.

Un ouvrage de collecte et de traitement (ouvrage siphoné, volume mort) des eaux sera mis en place avant rejet dans le réseau gestionnaire.

Bruit

Les calculs de bruit par modélisation ont mis en évidence dans l'étude d'impact une amélioration du niveau sonore grâce au projet : importante dans la partie centrale, mais limitée, voire légèrement négative en certains points, notamment aux extrémités du projet.

Le projet aura une incidence positive pour les habitations le long de la RN10 avec une diminution des niveaux de bruits allant jusqu'à 6 dB(A). Cependant, des Points Noirs de Bruit sont toujours présents et les niveaux de bruits augmentent le long de la RD213 de 1 à 4 dB(A).

- Mesures de réduction :

Dans le cadre de la politique de rattrapage des points noirs du bruit du réseau national (circulaire interministérielle du 25 mai 2004), il faut résorber ces PNB.

Dans le cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran ou de merlon acoustique), les objectifs de réduction pour les PNB sont de ne pas dépasser en façade de bâtiment 65 dB(A) sur la période diurne et 60 dB(A) sur la période nocturne.

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, les objectifs de réduction pour les PNB sont de ne pas dépasser à l'intérieur des pièces principales des bâtiments 40 dB(A) de jour et 35 dB(A) de nuit.

Des isolations de façades seront réalisées concernant les habitations le long de la RD213 qui sont impactées par l'arrivée du projet.

GENERAL _ LES MODALITES DE SUIVI DES MESURES ET DE LEURS EFFETS

Une présentation des principales modalités de suivi des mesures d'accompagnement, ainsi que des modalités de suivi de leurs effets dans le temps est réalisée dans ce chapitre.

Un dispositif de suivi des mesures en faveur de l'environnement et plus généralement de la prise en compte de l'environnement dans le projet pourra être mis en place dans le cadre du projet.

Les objectifs de ce suivi sont avant tout de vérifier la pertinence et l'efficacité des mesures mises en place, et de proposer éventuellement des adaptations.

Les modalités de suivi des mesures et de leurs effets mises en œuvre sont présentées ci-dessous. Il s'agit d'une liste indicative et non exhaustive.

Management environnemental de chantier :

- Mise en place d'un Plan environnemental pendant le chantier ;
- Nomination d'un coordinateur de chantier.

Démarche environnementale et management de l'opération :

- Mise en place d'une équipe pluridisciplinaire ;
- Autoévaluation périodique de projet et bilan de l'opération à la livraison faisant état des performances atteintes et mesurées sous forme de bilan environnemental.

Suivi des mesures en faveur de la ressource en eau :

- Au cours de la phase chantier : surveillance des eaux souterraines, gestion d'une pollution accidentelle...
- A la livraison : contrôle des ouvrages d'assainissement périodiques et après chaque événement pluvieux exceptionnel, suivi des pollutions accidentelles...

Suivi des mesures en faveur des réseaux :

- Contrôle périodique de l'étanchéité des réseaux et dispositifs hydrauliques ;
- Contrôle périodique des ouvrages d'assainissement pluvial.

Suivi des mesures en faveur du paysage et du milieu naturel :

- Organiser un suivi du développement et de l'entretien des aménagements paysagers ;
- Mettre en œuvre un suivi des plantations et réaliser un bilan vert après la livraison du projet ;
- Établir une évaluation écologique comprenant l'état initial, une évaluation de l'impact du projet, la définition des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation et le bilan final écologique réalisé un an après la mise en service de l'aménagement (à réaliser en phase avant-projet ou projet).

Suivi des mesures de réduction et de leurs effets

Dans le but de s'assurer de l'efficacité des mesures préconisées dans ce rapport en faveur de la faune et de la flore, un suivi des plantations sera réalisé.

Un protocole devra être mis en place afin de standardiser ce suivi. Il devra être conçu et mis en place avec un partenaire compétent en la matière. Un rapport devra être fourni et envoyé à l'autorité environnementale lors de chaque suivi.

Ce suivi sera mis en place pour la durée de 10 ans, un passage tous les ans pendant 5 ans, puis un passage la dixième année.

Ce suivi permettra en outre d'ajuster les mesures écologiques en fonction des observations de terrain.

Autres suivis postérieurement à la mise en service

Le maître d'ouvrage s'engage à réaliser des mesures de suivi du trafic, des niveaux acoustiques et de la qualité de l'air sur la zone d'étude 1 an et 5 ans après la mise en service du projet de manière à en vérifier l'incidence sur la santé humaine.