

Aménagement de voie verte en bordure de la RD 82 – Saint-Yon

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique



SOMMAIRE

1. Objet et conditions de l'enquête.....	5	2.2.4 Procédure d'Occupation Temporaire.....	9
1.1 Cadre de l'enquête publique.....	5	2.2.5 Accord de l'ABF pour l'aménagement en site classé.....	9
1.2 But et conditions de l'enquête publique.....	5	3. Plan de situation du projet.....	10
1.2.1 But de l'enquête publique.....	5	4. Caractéristiques principales de l'opération et justification de son utilité publique.....	11
1.2.2 Conditions de l'enquête publique.....	5	4.1 Contexte et objectifs de l'opération.....	11
1.3 Procédure de Déclaration d'Utilité Publique.....	5	4.1.1 Contexte et enjeux.....	11
2. Textes régissant l'enquête publique et insertion de l'enquête dans les procédures administratives.....	6	4.1.2 Objectifs de l'opération.....	11
2.1 Textes régissant l'enquête.....	6	4.2 Description du projet.....	11
2.1.1 Textes réglementaires de référence.....	6	4.2.1 Parti d'aménagement retenu.....	11
2.1.2 Codes concernés.....	6	4.2.2 Programme des études et travaux.....	12
2.1.3 Textes relatifs à la protection de la nature.....	6	5. Condition d'insertion du projet dans l'environnement.....	13
2.1.4 Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux paysages.....	6	5.1 Etat initial de l'environnement.....	13
2.1.5 Textes relatifs à l'Eau.....	6	5.1.1 Enjeux physiques.....	13
2.1.6 Textes relatifs au bruit.....	7	5.1.2 Milieu naturel.....	16
2.1.7 Textes relatifs à la pollution de l'air et à la protection de la santé.....	7	5.1.3 Enjeux humains.....	18
2.1.8 Textes relatifs aux procédures, concertations, enquêtes publiques et études d'impact et à l'autorisation environnementale.....	7	5.1.4 Patrimoine et paysages.....	20
2.1.9 Autres textes.....	7	5.2 Effets présumés du projet sur l'environnement.....	22
2.2 Autorisations et procédures nécessaires à la réalisation du projet.....	8	5.2.1 Effets et mesures liés au milieu physique.....	22
2.2.1 Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité.....	8	5.2.2 Effets et mesures liés au milieu naturels.....	22
2.2.2 Autorisation environnementale.....	8	5.2.3 Effets et mesures liés au milieu humain.....	23
2.2.3 Archéologie préventive.....	9	5.2.4 Effets et mesures sur le patrimoine et le paysage.....	23
		5.2.5 Tableau de synthèse des impacts et mesures.....	25
		6. Réponse aux objectifs et justification de l'utilité publique du projet.....	26
		7. Annexe 1 : Plan de situation.....	27
		8. Annexe 2 : Vue en plan de l'aménagement.....	29

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Plan de situation du projet.....	10
Figure 2 : Profil en travers type de l'aménagement de la voie verte	12
Figure 3 : Extrait de la carte géologique au 1:50°000 sur le secteur de la RD 82.....	13
Figure 4 : Profil altimétrique de la voie en projet – source Géoportail.....	14
Figure 5 : Aires de captage – source Office International de l'Eau	14
Figure 6 : Extrait du PPRI de l'Orge et de la Sallemouille.....	15
Figure 7 : Synthèse du zonage naturel aux abords de la RD 82	16
Figure 8 : Extrait de la cartographie du SRCE Ile-de-France au droit de la RD 82	17
Figure 9 : Visualisation de l'enveloppe d'alerte zones humides au droit de la zone d'étude – Source : DRIEE	18
Figure 10: Evolution de l'occupation du sol entre 1990 (à gauche) et 2012 (à droite)	19
Figure 11 : Extrait de la carte de la qualité de l'air selon de l'indice de européen Citeair - Source Airparif.....	20
Figure 12 : Carte de localisation des éléments patrimoniaux aux abords de la RD 82.....	21
Figure 13 : Illustration de glissière mixtes bois-métal de sections rondes.....	24

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Tableau de synthèse des impacts et mesure	25
---	----

1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

1.1 CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le présent dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) concerne l'aménagement d'une voie de circulation douce le long de la RD 82, sur la commune de Saint-Yon, dans le département de l'Essonne (91).

Le projet présenté à l'enquête est porté par le Conseil Départemental de l'Essonne et accompagne le développement du réseau cyclable et de voies vertes du département dans le cadre de sa politique d'amélioration de la diversité et de la qualité des modes de déplacement sur son territoire, et notamment de la mise en œuvre du Plan départemental vélo adopté par l'Assemblée départementale du 28 mai 2018.

La procédure de déclaration d'utilité publique est requise pour ce projet car il s'agit d'un aménagement pour lequel le maître d'ouvrage n'est pas assuré de l'intégralité de la maîtrise foncière et de ce fait, le recours à l'expropriation est nécessaire.

1.2 BUT ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

1.2.1 But de l'enquête publique

Le but de l'enquête publique est d'informer le public de la nature du projet, ses effets bénéfiques attendus, ses impacts potentiels et de permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître ses observations.

Les documents soumis à l'enquête permettent aux personnes intéressées de connaître la nature, la localisation, les caractéristiques principales du projet ainsi que ses effets sur l'environnement.

Le public est ensuite invité à formuler ses observations, appréciations, suggestions ou contre-propositions pour faire évoluer le projet. Ces éléments sont consignés sur des registres mis à leur disposition ou adressés, par courrier ou par voie électronique, au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête.

1.2.2 Conditions de l'enquête publique

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par les articles L. 1, L. 110-1 et suivants, R. 111-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire

Le projet d'aménagement de voie cyclable, objet du présent dossier, n'entre pas dans le cadre des rubriques de l'annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement listant les projets soumis à étude d'impact ou examen au cas par cas.

Cependant, conformément à l'article 4 du décret n°77-1141 du 12 octobre 1997, la dispense de procédure d'étude d'impact suppose, dans le cadre de la présente notice, d'indiquer les incidences du projet sur l'environnement et les conditions dans lesquelles il satisfait aux préoccupations environnementales.

1.3 PROCEDURE DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

La procédure de Déclaration d'Utilité Publique constitue une phase fondamentale dans le processus d'élaboration d'un projet car elle permet de :

- ✓ marquer la validation technique, juridique et politique d'un projet,
- ✓ vérifier le bien-fondé et la qualité d'un projet, notamment au regard des impacts sur l'environnement physique, humain et naturel,
- ✓ accorder au maître d'ouvrage la possibilité d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation du projet,
- ✓ de mettre en compatibilité, le cas échéant, les documents d'urbanisme des communes concernées par l'opération.

2. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE ET INSERTION DE L'ENQUETE DANS LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES

2.1 TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

2.1.1 Textes réglementaires de référence

L'article L. 1 du Code de l'expropriation prévoit que l'expropriation, ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité.

L'article L.110-1 du Code de l'expropriation précise que « Lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du Code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier de ce Code ».

L'article L. 123-1 du Code de l'environnement stipule que « l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement [...]. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision ».

L'article L.153-54 du Code de l'urbanisme indique qu'une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9.

2.1.2 Codes concernés

- ✓ le Code de l'environnement,
- ✓ le Code de l'urbanisme,
- ✓ le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- ✓ le Code de la route,
- ✓ le Code général de la propriété des personnes publiques,

- ✓ le Code du patrimoine,
- ✓ le Code des transports,
- ✓ le Code de la santé publique,
- ✓ le Code Général des Collectivités Territoriales.

2.1.3 Textes relatifs à la protection de la nature

- ✓ Le Code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 214-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques),
 - L. 300-1 et suivants (relatifs aux espaces naturels),
 - L. 341-1 et suivants (relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),
 - L. 411-1 et suivants (relatifs au patrimoine naturel),
- ✓ la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, partiellement abrogée et codifiée, relative à la protection de la nature,
- ✓ la loi modifiée n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, modifiant le Code rural, le Code de l'urbanisme, le Code des collectivités territoriales, et partiellement codifiée au Code de l'environnement, les arrêtés régionaux et nationaux fixant les listes d'espèces animales ou végétales protégées.

2.1.4 Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux paysages

- ✓ Le Code du patrimoine et notamment ses articles :
 - L. 521-1 et suivants (relatifs à l'archéologie préventive),
 - L. 531-14 et suivants (relatifs aux découvertes fortuites),
 - L. 611-1 et suivants (relatifs aux monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables et qualité architecturale),
- ✓ le Code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 341-1 et suivants (monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),
 - L. 350-1 et suivants (relatifs aux paysages).

2.1.5 Textes relatifs à l'Eau

- ✓ Le Code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 214-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques),
 - R. 211-1 et suivants.

2.1.6 Textes relatifs au bruit

- ✓ le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 571-1 et suivants et R. 571-1 à R. 572-11 (bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre), transcription de l'article 12 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit,
- ✓ l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,
- ✓ l'arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,
- ✓ la circulaire du 12 juin 2001, relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des Points Noirs de Bruit,
- ✓ la circulaire du 25 mai 2004, relative au bruit des infrastructures de transport terrestre et à la résorption des points noirs bruits.

2.1.7 Textes relatifs à la pollution de l'air et à la protection de la santé

- ✓ le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 220-1 et suivants (relatifs à l'air),
- ✓ la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et notamment son article 19 complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement,
- ✓ la circulaire n° 2000-61 du 3 février 2000 relative au guide de lecture et d'analyse du volet sanitaire des études d'impact,
- ✓ le décret n° 2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 novembre 2000 et modifiant le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites,
- ✓ le décret n°2003-1085 du 12 novembre 2003 portant transposition de la directive 2002/3/CE du Parlement Européen et du Conseil du 12 février 2002 et modifiant également le décret n° 98-360 du 6 mai 1998,
- ✓ la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

2.1.8 Textes relatifs aux procédures, concertations, enquêtes publiques et études d'impact et à l'autorisation environnementale

- ✓ le Code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 122-1 et suivants relatifs aux études d'impact et aux évaluations environnementales,
 - L. 123-1 et suivants relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
 - L. 181-1 et suivants (Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017), R 181-1 et suivants (Décrets n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017),
- ✓ le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 103-2 et suivants relatifs à la concertation,
- ✓ le Code de l'expropriation et notamment ses articles R. 112-4 et suivants relatifs au contenu du dossier d'enquête publique,
- ✓ la circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993 prise pour l'application du décret n° 93-245 du 2 février 1993 relatif aux enquêtes publiques et au champ d'application des enquêtes publiques et modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 et l'annexe au décret n° 85-453 du 23 avril 1985,
- ✓ le décret n° 2003-767 du 1er août 2003 modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 sur les études d'impact pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature,
- ✓ la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux d'aménagement et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales pour ce qui concerne la concertation inter-administrative,
- ✓ le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
- ✓ le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale,
- ✓ l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

2.1.9 Autres textes

- ✓ la circulaire n°2002-63 du 22 octobre 2002 relative aux modalités d'élaboration et d'approbation des dossiers concernant les opérations d'aménagement sur des autoroutes en service, complétant et modifiant la circulaire du 27 octobre 1987 et la directive du 27 octobre 1987 relatives à la construction et à l'aménagement des autoroutes concédées,
- ✓ le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 511-1 et suivants relatifs aux installations classées pour l'environnement,
- ✓ le code Général des Collectivités Territoriales.

2.2 AUTORISATIONS ET PROCEDURES NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET

2.2.1 Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité

Le projet concerne des parcelles cadastrales privées. Afin d'assurer la maîtrise foncière, des acquisitions sont donc nécessaires. Dans le cas où la voie amiable ne pourrait aboutir, ces acquisitions seront réalisées par recours à la voie de l'expropriation sur le fondement de l'utilité publique du projet.

Suite à la détermination des emprises nécessaires à la réalisation du projet, le maître d'ouvrage procède à une enquête parcellaire qui vise à définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et d'appeler leurs propriétaires à faire valoir leurs droits.

A l'issue de l'enquête, le Préfet de l'Essonne prendra un arrêté déclarant cessibles les parcelles ou parties de parcelles nécessaires au projet.

A défaut d'accord amiable avec les propriétaires concernés, la procédure judiciaire d'expropriation sera menée conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Dans ce cas, c'est au juge judiciaire qu'il reviendra de prendre une ordonnance d'expropriation et de fixer les montants des indemnités à verser aux propriétaires.

2.2.2 Autorisation environnementale

L'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 met en place une nouvelle autorisation environnementale. Cette autorisation a pour but d'intégrer une procédure d'instruction et de délivrance harmonisée entre différentes législations (autorisation loi sur l'eau, installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), réserves naturelles, sites classés ou en instance de classement, Natura 2000, défrichement, etc.).

Le décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 fixe les modalités de procédure et d'instruction de la procédure d'autorisation environnementale.

L'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale est le préfet du département dans lequel est situé le projet.

2.2.2.1 Procédure dite Loi sur l'eau, au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement

La Loi sur l'Eau est aujourd'hui codifiée aux articles L. 214-1 et suivants, et aux articles R. 214-1 et suivants du Code de l'environnement.

La nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du Code de l'environnement définit précisément les opérations soumises à autorisation ou à déclaration suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques.

Un diagnostic zone humide réalisé en avril 2019 a mis en évidence l'absence de zone humide sur l'ensemble de la zone d'étude. En l'absence de zone humide, le projet n'est pas concerné par la rubrique 3.3.1.0 de la nomenclature des IOTA.

La nécessité d'une procédure loi eau au titre de la rubrique 3.3.1.0. a pu être écartée.

Aucune demande d'autorisation ni de déclaration au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement n'est donc nécessaire.

2.2.2.2 Demande de dérogation au titre des articles L. 411-2 et suivants du Code de l'environnement (espèces protégées)

Les articles L. 411-1 et L. 411-2 du Code de l'environnement fixent les principes de protection des espèces et prévoient notamment l'établissement de listes d'espèces protégées. Ainsi, on entend par « espèces protégées » toutes les espèces visées par les arrêtés ministériels et départementaux de protection.

Les arrêtés (faune et flore) interdisent, en règle générale :

- ✓ l'atteinte aux spécimens (la destruction, la mutilation, la capture, ou l'enlèvement, des animaux quel que soit leur stade de développement, et de tout ou partie des plantes),
- ✓ la perturbation intentionnelle des animaux dans le milieu naturel,
- ✓ la dégradation des habitats, et en particulier les éléments physiques ou biologiques réputés nécessaires à la reproduction ou au repos de l'espèce considérée,
- ✓ la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation commerciale ou non, des spécimens prélevés dans le milieu naturel.

Conformément à l'article L. 411-2 des dérogations à ces interdictions peuvent être accordées.

2.2.3 Archéologie préventive

L'ensemble du territoire français est soumis à la loi sur l'archéologie préventive du 17 janvier 2001, modifiée par les lois du 1^{er} août 2003 et 9 août 2004.

Conformément aux dispositions du Livre V du Code du patrimoine, une opération de diagnostic archéologique peut être prescrite par le préfet. A l'issue de ce diagnostic, des sites ou vestiges archéologiques pourraient être identifiés à l'emplacement des aménagements. Dans ce cas, le préfet peut prescrire des fouilles, une conservation totale ou partielle du site archéologique, ou encore une modification de la consistance du projet.

2.2.4 Procédure d'Occupation Temporaire

Cette procédure est susceptible d'être diligentée pour l'utilisation d'emplacements nécessaires aux installations, pistes ou aux dépôts provisoires de chantier.

Ce type de procédure fait l'objet d'un arrêté préfectoral conformément à la loi du 29 décembre 1982, relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution de travaux publics.

2.2.5 Accord de l'ABF pour l'aménagement en site classé

Cette procédure est régie par les articles L.341-1 et suivants du Code de l'Environnement.

L'aménagement au sein d'un site classé nécessite d'obtenir l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) dans la mesure où les travaux sont de nature à modifier l'aspect du site classé.

3. PLAN DE SITUATION DU PROJET

La voie verte en projet se situe le long de la RD 82. Le projet est situé sur la commune de Saint-Yon dans le Département de l'Essonne (91).

Le projet vise à poursuivre le cheminement des piétons et des cycles entre le hameau de Feugères et la gare de Breuillet Village, via la RD 19 sur un linéaire de 300 m.

Une première section de voie verte, sécurisée et adaptée à la circulation existe déjà en côté ouest de la RD 82 entre le hameau de Feugères et la rue de Breux. L'opération projetée consiste donc à réaliser la liaison entre la rue de Breux et le chemin de la Fontaine, voie communale, lui-même en interaction avec la RD 19.



Figure 1 : Plan de situation du projet

4. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPERATION ET JUSTIFICATION DE SON UTILITE PUBLIQUE

4.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPERATION

4.1.1 Contexte et enjeux

Le projet s'inscrit dans le cadre du développement du réseau essonnien de circulations douces à travers le territoire de l'Essonne et la diversification des modes de déplacement, conformément au Plan Vélo adopté en 2018.

Plus localement, le projet d'aménagement d'une voie cyclable le long de la RD 82 s'insère dans la continuité de l'aménagement de la voie verte existante entre le hameau de Feugères et la rue de Breux, réalisée en 2005. L'opportunité du projet se justifie notamment par le caractère quotidien des déplacements hameau de Feugères – Breuillet (gare et centre), d'une distance de 2 km qui peut facilement être envisagé en circulation douce. L'infrastructure actuelle, au droit de la RD 82 est cependant inadaptée à ce mode de circulation et pose notamment des problèmes de sécurité des usagers.

L'aménagement d'une infrastructure dédiée aux circulations douce permettra d'augmenter la compétitivité de ces modes de déplacement par rapport au transport motorisé, actuellement prédominant pour le même trajet.

Actuellement, la voie verte existante le long de la RD 82, au sud de la rue de Breux est adaptée à la circulation douce et sécurisée par la présence d'une glissière bois. Coté RD 19, le chemin de la fontaine, parallèle à la RD 82, offre un passage sécurisé, isolé de la circulation de la RD 82. Seule la section séparant la rue de Breux du Chemin de la Fontaine est aujourd'hui inadaptée à la circulation douce, en raison notamment de la faible largeur de l'accotement et de son caractère peu praticable, rendant dangereuse les circulations piétonnes et cycles mêlées aux flux routiers.

4.1.2 Objectifs de l'opération

L'objectif de l'opération est de poursuivre la voie verte existante, afin de mailler et sécuriser le parcours des piétons et cycles depuis Feugères jusqu'à la gare de Breuillet, incitant ainsi au développement des modes doux.

Actuellement, la contrainte sécuritaire (absence d'accotement ou de trottoir) apparaît comme un frein majeur au développement des modes doux sur cet axe. Ainsi, la mise en sécurité des usagers apparaît également comme objectif majeur de l'opération.

4.2 DESCRIPTION DU PROJET

4.2.1 Parti d'aménagement retenu

Il est prévu de réaliser la voie verte sur la rive ouest de la RD 82, dans le prolongement de la voie verte existante. Cette rive de la voie est en effet celle sur laquelle est déjà implantée la circulation douce au Sud de la route de Breux, cette position permettra donc d'établir une continuité entre ces deux circulations.

La future voie verte est implantée légèrement en contrebas de la chaussée existante, avec un talus de remblai permettant de rattraper le terrain naturel de la parcelle cultivée.

D'une largeur de 3m sur l'accotement ouest de la chaussée, la voie verte est implantée en moyenne à 2m du bord extérieur de la chaussée.

Les caractéristiques de l'aménagement sont conformes aux recommandations du CERTU, qui préconise l'indépendance du réseau cyclable par rapport au réseau routier, un nombre réduit de croisements avec le réseau routier, et enfin un dimensionnement adapté, soit une largeur minimum de 3m.

En terme de sécurité routière, le guide de l'aménagement des routes principales (ARP) prévoit pour une route telle que la RD 82, l'aménagement en bord de route d'une bande dérasée de 1,75 m. En raison des contraintes foncières et des besoins en largeur de piste, la bande dérasée a été réduite à 0,5m et équipée d'un dispositif de retenu (de type glissière bois W4), auquel s'ajoute une berme (accotement) de 1,5 m de large. Les dispositifs de retenue auront également pour fonction de protéger les usagers de la voie verte et de prévenir les automobilistes en cas de sortie de route.

Afin de permettre l'usage de la voie verte aux personnes à mobilité réduite, la pente du profil en long de la voie n'excédera pas 4%.

L'aménagement envisagé pour la voie verte est illustré à l'annexe 2.

Le profil en travers type est illustré ci-après.

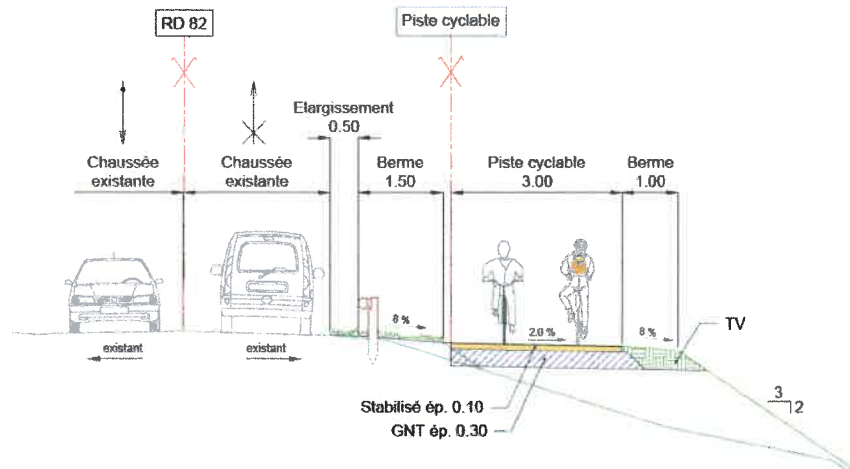


Figure 2 : Profil en travers type de l'aménagement de la voie verte

4.2.2 Programme des études et travaux

A l'issue de la présente enquête publique, la définition de l'aménagement sera précisée par des études de projet.

Ces études se dérouleront durant l'année 2019, pour un objectif de commencement des travaux en janvier 2021, dépendant de la maîtrise foncière.

La période de travaux étant estimée à deux mois, la mise en service de la voie cyclable pourrait ainsi être envisagée à partir du premier semestre 2021.

5. CONDITION D'INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT

Les caractéristiques du projet n'imposant pas la réalisation d'une procédure d'étude d'impact, le présent diagnostic est réalisé conformément à l'article 4 du décret n°77-1141 du 12 octobre 1997. Ce diagnostic a pour objectif de décrire précisément les effets prévisibles du projet sur les différentes thématiques de l'environnement à savoir le milieu physique, le milieu naturel et le milieu humain. Il décrit de même les mesures et dispositions particulières prévues au projet afin d'en limiter l'impact.

5.1 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

5.1.1 Enjeux physiques

5.1.1.1 Géologie et reliefs

Géologie

La figure 1 présente le contexte géologique du secteur du projet. La présence d'argiles sur une grande partie du périmètre est susceptible de générer des contraintes techniques dues aux caractéristiques de ce matériau. Le risque lié au phénomène de retrait et gonflement des argiles est étudié en partie 5.2.1.





-  Argile plastique (Sparnacien) et sableuse (Yprésien)
-  Marnes blanches de Pantin, Marnes bleues d'Argenteuil, Calcaires de Champigny, Marnes infragypseuses, Calcaires de Saint-Ouen (Bartonien supérieur et moyen, Ludien et Marinésien)

Figure 3 : Extrait de la carte géologique au 1:50'000 sur le secteur de la RD 82

Relief

Le secteur de la RD 82 est compris dans le bassin versant de l'Orge dont le territoire est modelé par les vallées de ses affluents. Le territoire présente ainsi un dénivelé de plus de 100 m entre le plateau et le fond de vallée.

Plus localement, la voie en projet est comprise dans la vallée de la Renarde, affluent de l'Orge, où elle est réalisée perpendiculairement à l'axe de la pente. La variation altimétrique est d'environ 7 mètres, soit une pente moyenne de 4% entre les deux extrémités de la voie.

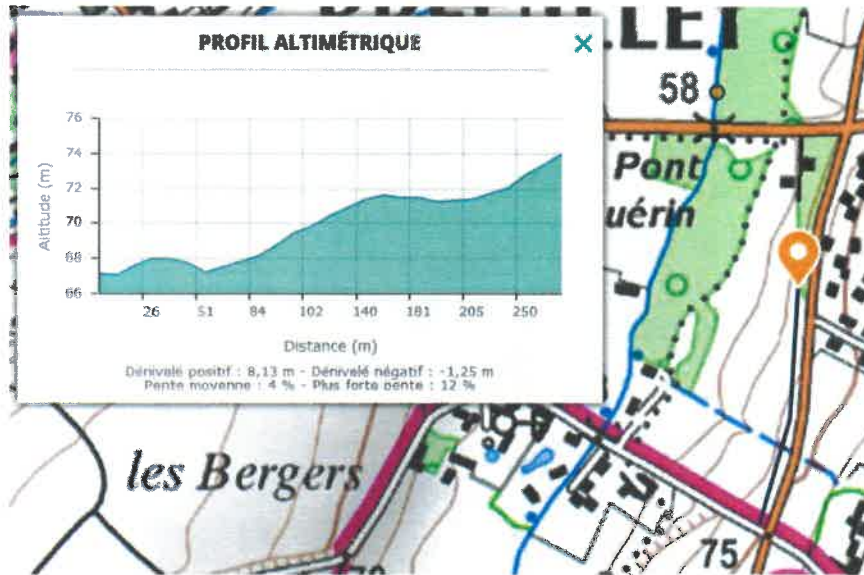


Figure 4 : Profil altimétrique de la voie en projet – source Géoportail

5.1.1.2 La ressource en eau

Les eaux superficielles

Comme indiqué précédemment, la future voie verte est comprise dans le bassin versant de la Renarde, affluent de l'Orge, dont le cours d'eau se situe à environ 150m en contrebas du projet. Ce cours d'eau n'est pas intercepté par le projet, en revanche, un fossé traversant la RD 82 en souterrain et se déversant dans la Renarde est identifié dans la base de données de l'IGN.

La fonctionnalité écologique de ce fossé est limitée en raison de l'absence d'eau la majeure partie du temps, cependant il joue un rôle dans la gestion des ruissellements sur le coteau.

Les eaux souterraines

La masse d'eau souterraine située au niveau de la RD 82 est la masse d'eau « Multicouche craie du Séno-turonien et calcaires de Beauce libres ». Cette nappe présente une vulnérabilité importante en raison d'une forte infiltration des eaux dans la nappe. Elle est d'ailleurs particulièrement soumise aux pressions liées à l'agriculture, qui causent une dégradation de la qualité chimique des eaux. Ainsi, l'objectif d'atteinte du bon état global de la nappe a été reporté jusqu'en 2027, d'après le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands.

Les eaux souterraines au droit du projet ne sont pas concernées par la problématique d'alimentation en eau potable. En effet, le captage d'alimentation en eau potable (AEP) le plus proche de la zone d'étude, d'après la banque nationale des prélèvements en eau (BNPE) est le captage de Saint-Maurice – Moncouronne – Pihale, à environ 4km. Son aire d'alimentation de captage n'est pas interceptée par le projet.



Figure 5 : Aires de captage – source Office International de l'Eau

Politique de gestion de la ressource en eau sur le territoire

La zone d'étude du projet est située dans le bassin hydrographique Seine-Normandie au sein duquel la gestion de la ressource en eau est encadrée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands.

Le secteur d'étude est couvert par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du bassin de l'Orge et de l'Yvette, approuvé le 2 juillet 2014 par arrêté interpréfectoral. Ce document assure l'application des dispositions du SDAGE à travers un programme d'action et un règlement.

D'après l'article L.212-5-2 du code de l'environnement, le règlement de ce SAGE, ainsi que ses documents cartographiques, sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution d'installation, ouvrage, travaux.

Dans le cas du SAGE du Bassin de l'Orge et de l'Yvette, le règlement se compose de trois articles :

Article 1 : Préservation du lit mineur et berges des cours d'eau

Article 2 : Préservation des zones de frayères

Article 3 : Préservation des zones humides identifiées prioritaires

A noter qu'un fossé, identifié sur la base de donnée IGN est intercepté par le projet. L'article 1 du règlement précise toutefois qu'en l'absence d'eau la majeure partie de l'année, le fossé identifié n'est pas considéré comme cours d'eau. **Le projet est donc compatible avec l'article 1 du règlement du SAGE.**

N'étant pas de nature à impacter des zones de frayères, le projet est également compatible avec l'article 2 du règlement.

Enfin, les voies cyclables en projet ne sont pas situées au droit de zones humide prioritaires, d'après la cartographie fournie à l'article 3 du règlement. **Le projet est donc également compatible avec l'article 3 du règlement.**

5.1.1.3 Les risques naturels

Les aléas géologiques

Le secteur d'étude est soumis à un risque de séisme de niveau 1 d'après le BRGM, soit très faible. Aucun événement de mouvement de terrain (affaissement, effondrement, chute de pierre, éboulement ou glissement de terrain) et aucune cavité n'a été recensée au sein de la communes de Saint-Yon et des communes proches.

Le risque lié à l'aléa retrait et gonflement d'argiles est en revanche moyen à fort sur l'ensemble du linéaire de projet.

Aucun Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) n'est en vigueur sur le secteur.

Les aléas hydrologiques

La cartographie des plus hautes eaux connues (PHEC) recense les niveaux de crues les plus hauts atteints au droit des communes riveraines des grands cours d'eau d'Ile-de-France dont l'Orge. Le projet est situé hors zone de crue de l'Orge. Cette cartographie n'identifie cependant pas les

niveaux de crues des affluents de l'Orge et notamment de la Renarde, cours d'eau situé à environ 150 m du projet.

En revanche, la commune de Saint-Yon est concernée par le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de l'Orge et de la Sallemouille, approuvé par arrêté inter préfectoral le 16 juin 2017. Toutefois, le périmètre du projet est entièrement situé en dehors de la zone réglementée. Le projet n'est donc pas concerné par les restrictions d'aménagement et autres contraintes imposées par le règlement du PPRI.

Enfin, bien que la bibliographie n'identifie pas de risque particulier au droit du périmètre de projet, il est à noter la traversée d'un fossé. Ce fossé sert d'axe de ruissellement sur le coteau et assure donc la gestion de l'écoulement des eaux jusqu'à la Renarde lors d'épisodes pluvieux.

LEGENDE

Zonage réglementaire

- Zone rouge
- Zone orange
- Zone saumon
- Zone ciel
- Zone verte

Élément de repérage

- X Limites communales
- Lit mineur et plan d'eau
- Cote de la ligne d'eau pour la crue de référence
- Localisation du projet

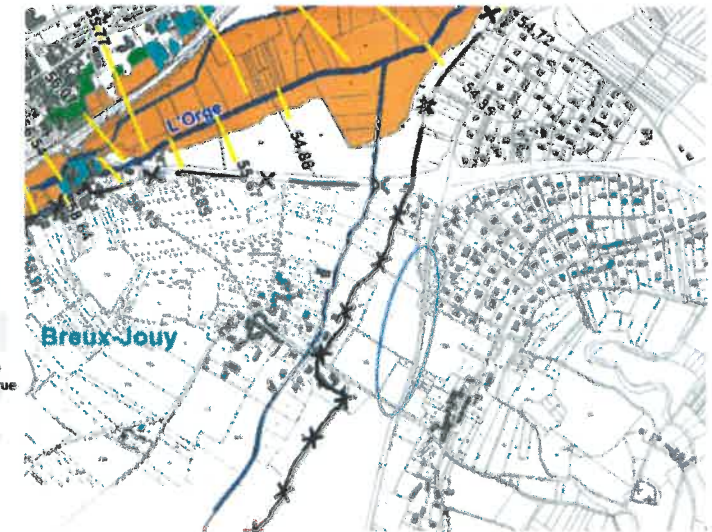


Figure 6 : Extrait du PPRI de l'Orge et de la Sallemouille

5.1.2 Milieu naturel

5.1.2.1 Le zonage réglementaire et d'inventaire

Natura 2000

Aucun site Natura 2000 n'est compris au sein du périmètre d'étude, le plus proche est la ZPS « Massif de Rambouillet et zones humides proches », située 15 km de la voie verte en projet.

Site sous arrêté préfectoral de protection de biotope

Le site le plus proche du projet est le site des « Etangs de Baleine et Brûle-doux » situé à près de 15 km de la voie en projet, sur la commune d'Angervilliers.

Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Le projet est inclus dans le périmètre de la ZNIEFF de type II « Vallée de l'Orge de Dourdan à Arpajon et ses affluents ».

La ZNIEFF inclut le cours d'eau de l'Orge, la Renarde et la Rémarde, ainsi que les milieux attenants à savoir des boisements, prairies et pelouses.

Les cours d'eau cette ZNIEFF ont un rôle important car ils abritent une faune piscicole d'intérêt particulier.

La ZNIEFF regroupe en outre trois vallées, dont celle de la Renarde dans laquelle est situé le projet. Les pentes de ces vallées abritent des habitats diversifiés hébergeant de nombreuses espèces de plantes, de chiroptères et d'oiseaux remarquables dont certaines sont protégées.

Le territoire de la ZNIEFF et plus particulièrement les abords de cours d'eau sont particulièrement menacés par la Renouée du Japon, espèce exotique envahissante colonisant une partie de la vallée de la Renarde.



Figure 7 : Synthèse du zonage naturel aux abords de la RD 82

5.1.2.2 Le réseau de continuités écologiques

Les continuités écologiques sur le secteur et plus largement en région Ile-de-France sont identifiées par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Ce document détermine la trame verte et bleue constituée d'une part de réservoirs biologiques, zones favorables à l'accueil, au développement et à la reproduction des espèces et d'autre part de corridors écologiques, qui correspondent à des continuités d'habitats reliant les réservoirs biologiques.

La RD 82 est entièrement comprise au sein d'un réservoir de biodiversité.

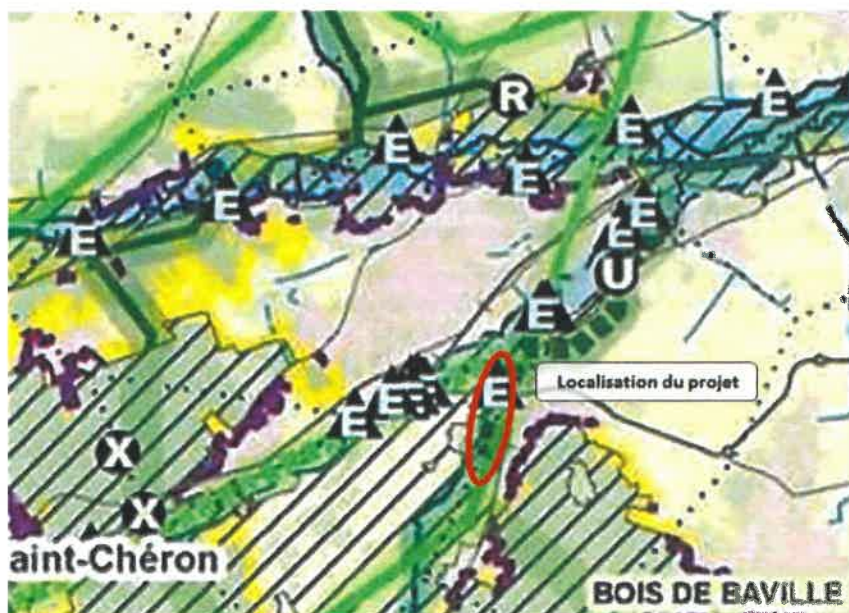


Figure 8 : Extrait de la cartographie du SRCE Ile-de-France au droit de la RD 82

CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

Réservoirs de biodiversité

Autres espaces d'intérêt écologique hors Ile-de-France

Autres espaces d'intérêt écologique hors Ile-de-France

Corridors de la sous-trame arborée

Corridors fonctionnels diffus au sein des réservoirs de biodiversité

Corridors fonctionnels entre les réservoirs de biodiversité

Corridors à fonctionnalité réduite entre les réservoirs de biodiversité

Corridors de la sous-trame herbacée

Corridors fonctionnels des prairies, friches et dépendances vertes

Corridors à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes

Corridors des milieux calcaires à fonctionnalité réduite

Corridors et continuum de la sous-trame bleue

Cours d'eau et canaux fonctionnels

Cours d'eau et canaux à fonctionnalité réduite

Cours d'eau intermittents fonctionnels

Cours d'eau intermittents à fonctionnalité réduite

Corridors et continuum de la sous-trame bleue

ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS

Obstacles des corridors arborés

Infrastructures tronçonnantes

Obstacles des corridors calcaires

Coupures urbaines

Obstacles de la sous-trame bleue

Obstacles à l'écoulement (ROE v3)

Point de fragilité des corridors arborés

Routes présentant des risques de collisions avec la faune

Passages contraints au niveau d'un ouvrage sur une infrastructure linéaire

Passages difficiles dûs au mitage par l'urbanisation

Passages prolongés en cultures

Clôtures difficilement franchissables

Points de fragilité des corridors calcaires

Coupures boisées

Coupures agricoles

Points de fragilité des continuités de la sous-trame bleue

Secteurs riches en zones et mouillères recoupés par des infrastructures de transport

Milieux humides alluviaux recoupés par des infrastructures de transport

5.1.2.3 Zones humides

Des enveloppes d'alerte de zones humides potentielles ont été identifiées aux abords des cours présents à proximité du projet.

Ce type de zonage n'a pas de valeur réglementaire, en revanche, il identifie des zones susceptibles de contenir des zones humides avérées. En cas d'intervention au sein de ces enveloppes d'alerte, il convient de vérifier la présence effective d'une zone humide selon les critères de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié, à savoir :

- Le critère pédologique ;

- Le critère phytosociologique.

Au droit de la RD82, une grande partie de la voie verte en projet se trouve au sein de l'enveloppe d'alerte zone humide.



Figure 9 : Visualisation de l'enveloppe d'alerte zones humides au droit de la zone d'étude – Source : DRIEE

Des investigations complémentaires ont été menées afin de vérifier la présence effective de zones humides au droit du projet.

Pour rappel, dans le cas d'une végétation non spontanée, le seul critère pédologique permet de déterminer le caractère humide de la zone étudiée.

Dans le cas présent, l'emprise projet correspond à des terres agricoles. La végétation n'y étant pas spontanée, seul le critère pédologique est déterminant.

L'étude pédologique n'ayant pas mis en évidence la présence de sols caractéristiques des zones humides, l'ensemble de la zone d'étude est dépourvue de zone humide.

5.1.3 Enjeux humains

5.1.3.1 Occupation du sol et urbanisme

Occupation du sol

Selon la carte du Mode d'Occupation du Sol, d'après le Corine Land Cover dans sa version de 2012, le territoire accueillant le projet est à l'interface entre les milieux agricoles et prairiaux de la vallée de la Renarde et les quartiers urbains de Saint-Yon.

Cette cartographie illustre la segmentation entre les différentes zones urbaines, à savoir, au droit de la zone d'étude, l'urbanisation de Breuillet et celle de Saint-Yon, laissant supposer de nombreux échanges et justifiant également l'aménagement d'une liaison cyclable et piétonne.

L'évolution de l'occupation du sol le secteur entre 1990 et 2012 met notamment en évidence un étalement progressif du milieu urbain sur le secteur de Saint-Yon.

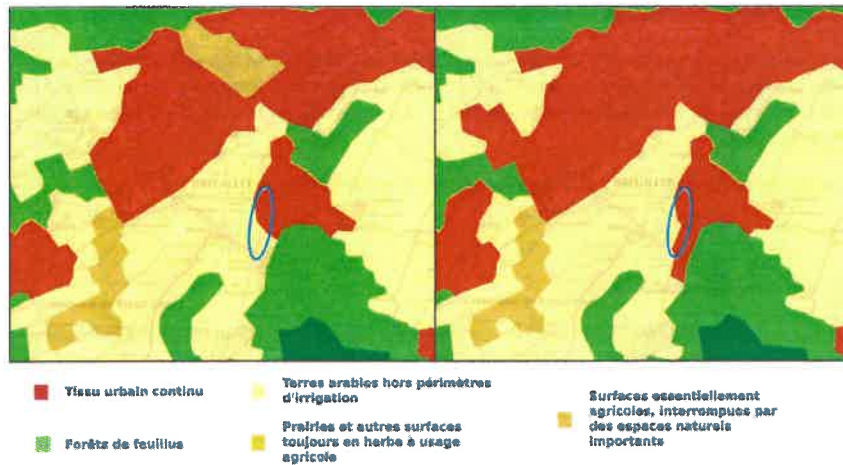


Figure 10: Evolution de l'occupation du sol entre 1990 (à gauche) et 2012 (à droite)

Urbanisme

La voie verte en projet se situe intégralement sur la commune de Saint-Yon. Cette commune dispose d'un PLU, approuvé le 6 juillet 2018.

Le projet est compris dans le secteur Ap de la zone A du PLU de Saint-Yon. La zone A correspond aux zones à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique, ou économique, des terres agricoles. Le secteur Ap correspond plus précisément aux espaces agricoles de la vallée et du plateau, à forte valeur paysagère et écologique.

Malgré, le caractère particulier que revêt cet espace, le règlement du secteur Ap n'émet aucune contrainte vis-à-vis de l'aménagement d'une voie verte.

5.1.3.2 Cadre de vie et nuisances

Ambiance sonore

L'ambiance sonore dans le secteur de la RD 82 est faiblement dégradée. En effet, d'après la cartographie stratégique du bruit en Essonne, la voie bruyante la plus proche est la RN 20, située à 3 km du projet. Sur ce secteur la voie verte est aménagée en bordure d'une zone pavillonnaire.

Qualité de l'air

En marge de l'agglomération parisienne, la qualité de l'air de la zone d'étude est relativement peu dégradée.

L'illustration présentée en page suivante est un extrait de la carte de la qualité de l'air produite par airparif selon les critères de calcul de l'indice européen Citeair. Cet indice agrège les valeurs de NO₂, CO, O₃, SO₂ et les microparticules de PM₁₀ et PM_{2,5}.

Cette carte met en évidence l'influence de la RD82 dans la production de polluants atmosphériques. L'aménagement d'une voie pour les circulations douces en bordure de ces axes permettrait d'augmenter la compétitivité des modes doux pour les trajets entre les différentes communes et en rabattement vers les transports en commun.

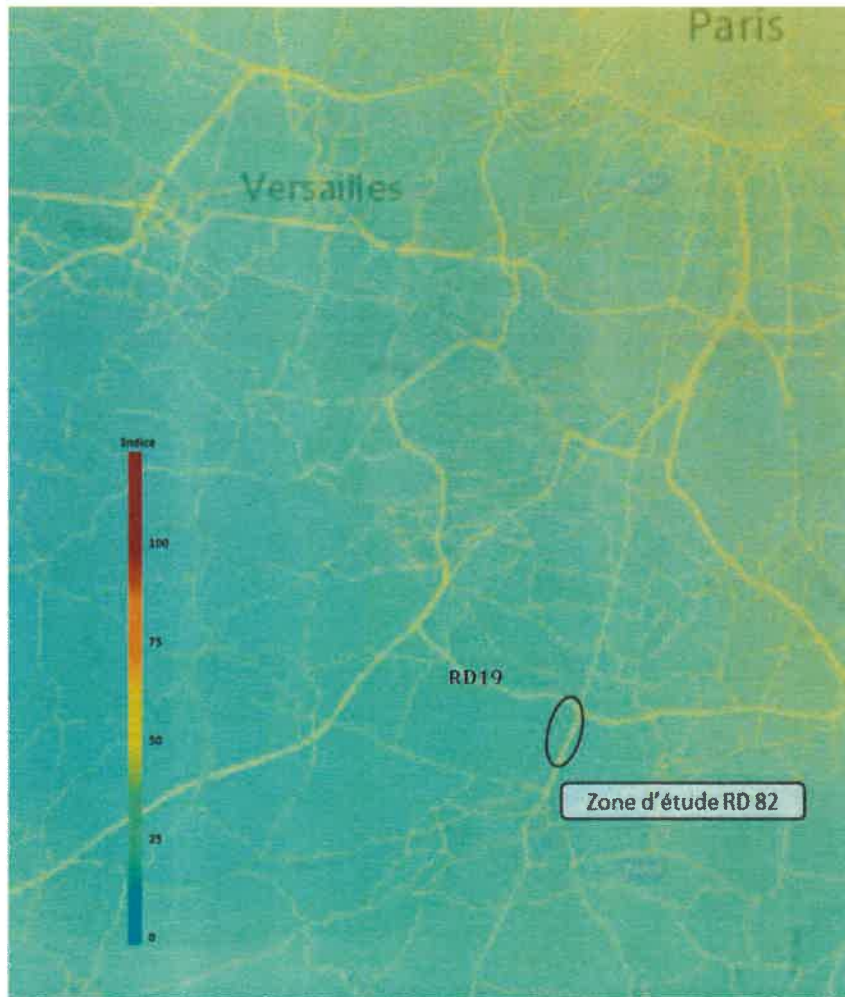


Figure 11 : Extrait de la carte de la qualité de l'air selon de l'indice de européen Citeair - Source Airparif

5.1.3.3 Risques industriels et technologiques

Aucun périmètre de protection du risque technologique (PPRT), ni aucune installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) n'est en vigueur à proximité de la zone d'étude. L'ICPE la plus proche est le bâtiment SICTOM de l'Hurepoix située à environ 3,2 km du projet, sur la commune d'Egry.

Aucun site ou sol pollué n'est non plus recensé sur la zone d'étude.

5.1.4 Patrimoine et paysages

Le projet est compris dans un secteur comprenant deux édifices inscrits à l'inventaire des monuments historiques.

Les monuments concernés sont l'église de Saint-Yon et l'ancienne léproserie de la Madeleine, tous deux situés à environ 2 km à l'est du projet. Le projet est donc hors périmètre de protection de ces deux monuments (500m autour de chacun des bâtiments), de plus, il n'existe aucune co-visibilité entre le périmètre du projet et les monuments historiques identifiés.

Le projet est cependant concerné par le site classé de la vallée de la Renarde. L'aménagement au sein d'un site classé nécessite d'obtenir l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) dans la mesure où ils sont de nature à modifier l'aspect du site classé.

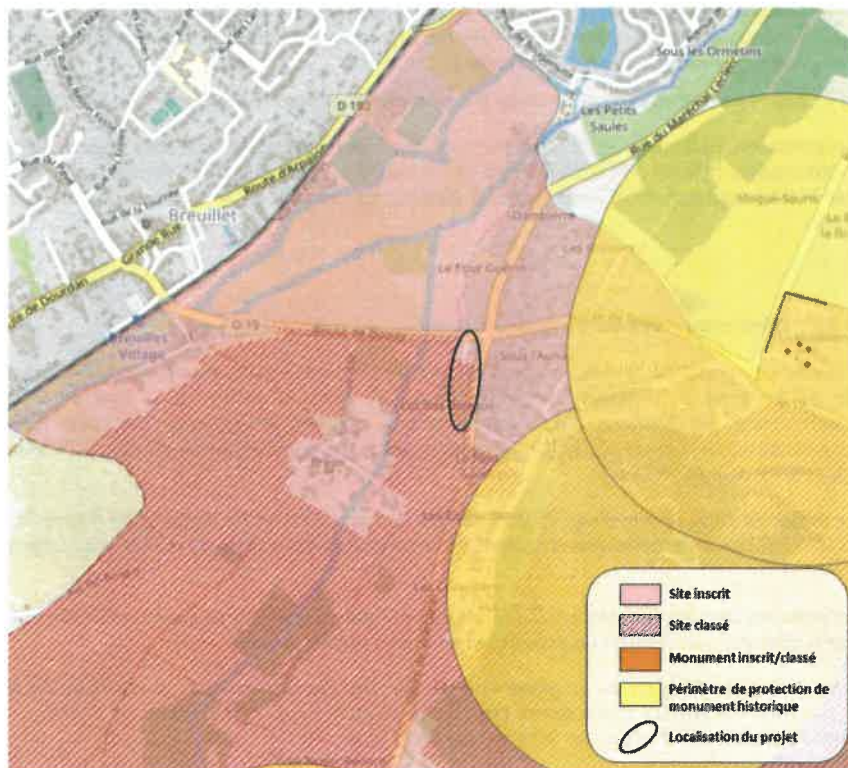


Figure 12 : Carte de localisation des éléments patrimoniaux aux abords de la RD 82

5.2 EFFETS PRESUMES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

5.2.1 Effets et mesures liés au milieu physique

5.2.1.1 Géologie et relief

Le projet n'est pas de nature à modifier de manière notable le relief de la zone d'étude.

En termes de contraintes géologique, en revanche, la présence de matériaux tels que les argiles gonflantes nécessite des dispositions constructives particulière voire une purges de ces matériaux afin de garantir la pérennité de l'infrastructure.

5.2.1.2 Ressource en eau

Écoulements superficiels

Le projet n'intercepte pas de cours d'eau, en revanche, il se situe dans le bassin versant de la Renarde, cours d'eau situé à environ 150 m. Les écoulements interceptés par le projet rejoignent donc rapidement le cours d'eau. Un foyer de pollution créé au droit du projet aurait potentiellement un impact notable sur le cours d'eau. De plus, il est à noter le franchissement d'un fossé affluent de la Renarde, pour lequel la création d'un obstacle à l'écoulement ne peut être envisagée.

Le projet consistant en l'aménagement d'une infrastructure pour circulations douces, la pollution chronique en phase d'exploitation est négligeable (les circulations douces n'émettant pas de pollution chronique) et n'impose donc pas la mise en place de mesures particulières.

En phase travaux, la création d'un foyer de pollution lié à un évènement accidentel (déversement accidentel, etc.) ou à une opération particulièrement impactante (mise en œuvre du revêtement stabilisé, usage de produits polluants, etc.) est susceptible de dégrader l'état qualitatif du cours d'eau. Afin de limiter l'impact du projet sur l'état qualitatif des eaux superficielles, des dispositions particulières sont à prévoir en phase travaux.

Les précautions suivantes seront donc suivies en phase travaux :

- Dès le décapage des sols et jusqu'à leur recouvrement, des dispositifs d'assainissement provisoires pour réduire les émissions de MES (Matières en Suspension) et autres polluants dans les cours d'eau, seront mis en place et entretenus,
- des kits antipollution pour la gestion des fuites d'hydrocarbures seront disponibles pour éviter toute pollution accidentelle,

- les vidanges, nettoyages, entretien et ravitaillement des engins ainsi que le stockage des produits polluants seront réalisés sur des emplacements prévus à cet effet (aire étanche ou dépôt de l'entreprise prévu à cet effet),
- aucun prélèvement dans les cours d'eaux n'est prévu pour la réalisation des travaux.

Le projet est également susceptible de modifier l'état quantitatif des eaux superficielles par l'interception du fossé affluent à la Renarde. Ce risque est pris en compte dans le cadre du projet par le prolongement de la buse existante au droit de la RD 82 et le maintien de la fonction du fossé.

5.2.2 Effets et mesures liés au milieu naturels

Les effets du projet sur le milieu naturel sont principalement liés à la modification de l'occupation du sol au droit de l'emprise stricte du projet. En effet, la nature de la voie verte et son emplacement, en bordure d'une infrastructure routière, n'augmente que peu l'effet de fragmentation déjà causé par la RD 82 supportant un trafic journalier de plus de 3200 véhicules (dont 3,7% de poids lourds).

Le projet est situé au sein d'une ZNIEFF de type II et un réservoir de biodiversité d'après le SRCE Ile-de-France. Des espèces remarquables voire protégées pourraient donc être impactées par le projet.

La présence de zone humide ayant été écartée par des investigations complémentaires menées sur la zone d'étude, l'impact du projet sur les zones humides est nul.

Afin de limiter l'impact de la phase travaux sur les espaces naturels, il convient de limiter l'utilisation d'emprises temporaires (stockages de matériaux, installations de chantier, ...) et éviter la circulation d'engins sur les prés attenants au projet.

De plus, la vallée de la Renarde est en partie colonisée par la Renouée du Japon. En raison de l'importante capacité de cette espèce à se propager, les travaux réalisés dans le cadre de l'aménagement de la voie verte s'attacheront à prendre toutes les précautions nécessaire afin d'éviter la dispersion de tout fragments de la plante, notamment à travers :

- Le repérage et le balisage des foyers existants sur l'emprise du projet,
- Traitement de l'espèce en comprenant l'élimination de l'ensemble des parties aériennes et racinaires de chaque plant,
- Une gestion différenciée des stocks de matériaux contaminés et des matériaux sains,
- Un nettoyage efficace des engins pouvant être en contact avec la Renouée.

5.2.3 Effets et mesures liés au milieu humain

En phase d'exploitation, les effets humains sont exclusivement positifs. L'aménagement d'une voie verte pour les piétons et les cycles propose en effet une alternative au transport routier sur le trajet reliant le hameau de Feugères à la RD 19 (arrêts de bus et gare RER de Breuillet). Le projet aura donc pour effet de décharger une partie du trafic existant sur cet axe, réduisant ainsi localement les nuisances sonores et l'émission de pollutions atmosphériques.

De plus, l'aménagement d'une infrastructure propre aux déplacements doux permettra d'augmenter la sécurité des cyclistes et piétons utilisant actuellement cet axe.

5.2.3.1 Ambiance sonore

En phase d'exploitation, le projet est supposé générer le report modal d'une partie du trafic actuel de la RD 82, dont des trajets quotidiens tel que l'itinéraire domicile-travail. Cet aménagement aura donc pour effet de réduire les nuisances sonores causé par le trafic de la RD 82.

En phase travaux en revanche, la circulation des engins et d'éventuelles opérations bruyantes pourrait générer une dégradation temporaire de l'environnement sonore, vis-à-vis des riverains notamment.

Afin de limiter les nuisances au voisinage, le personnel s'attachera à respecter les horaires de travail fixés.

5.2.3.2 Qualité de l'air

Comme indiqué précédemment, le report modal attendu sur la RD 82 aura pour effet de réduire le trafic motorisé sur le secteur. Les effets du projet, en phase d'exploitation sont donc positifs vis-à-vis des émissions de pollution atmosphérique au droit de la RD 82.

En phase chantier en revanche, les circulations d'engins de chantier peuvent impacter localement la qualité de l'air, notamment par l'émission de poussières.

Les mesures à prévoir en phase chantier consisteront à l'utilisation d'engins conformes aux normes environnementales et, afin de limiter la dispersion de poussières, un arrosage de la voirie et une limitation des vitesses de circulation par temps sec.

5.2.3.3 Sécurité des usagers

En phase d'exploitation, l'aménagement d'une voie propre au déplacement doux et séparée de la circulation routière par une glissière de sécurité améliore considérablement la sécurité des usagers.

En phase travaux en revanche, l'accotement à l'ouest de la RD 82 deviendra inutilisable et la circulation d'engins de chantier pourrait représenter un danger pour les usagers.

Afin de limiter les risques identifiés en phase travaux, un itinéraire piétons et cycles lisible et sécurisé devra être prévu. De la signalisation provisoire sera également mise en place afin de gérer la circulation routière pendant les travaux

5.2.4 Effets et mesures sur le patrimoine et le paysage

L'aménagement d'une voie verte au droit de prairies et champs cultivés implique localement une modification de l'aspect du site.

Afin de limiter l'impact sur le paysage, un sol en stabilisé apparaît comme le matériau présentant la meilleure intégration visuelle vis-à-vis d'un paysage rural tel que la vallée de la Renarde.

De même, le dispositif de protection séparant les flux routiers et doux prendra la forme de glissières bois, permettant de maintenir un aspect cohérent avec la mise en place d'une voie verte. Ce type de dispositif s'inscrit dans la continuité de l'existant, et présente une meilleure insertion paysagère en zone rurale et agricole.

Les hypothèses architecturales retenues seront présentées à l'ABF afin d'en obtenir l'accord.





Figure 13 : Illustration de glissière mixtes bois-métal de sections rondes

5.2.5 Tableau de synthèse des impacts et mesures

Tableau 1 : Tableau de synthèse des impacts et mesure

Thématique concernée	Impacts	Mesure envisagées
Milieu physique		
Sols et sous-sols	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Purge des matériaux au droit du projet, en lien avec la présence d'argiles gonflantes. 	
Eaux superficielles	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Risques de pollution du cours d'eau La Renarde par ruissellement en phase chantier ▪ Risques lié à l'interception d'un fossé de drainage 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limitation des pollution sur le chantier ▪ Mise en place d'un dispositif type filtre à paille au droit du fossé afin de limiter l'entrainement de MES vers le cours d'eau
Eaux souterraines	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pas d'impact notable 	
Milieu naturel		
Habitats / espèces naturels remarquables	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modification de l'occupation du sol au droit d'une ZNIEFF et réservoir de biodiversité 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limitation des emprises temporaires et de la circulation sur les prairies attenantes au projet
Zones humides	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Imperméabilisation au droit d'une enveloppe d'alerte zone humide 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En cas de confirmation de la présence de ZH, interdiction d'emprises temporaires et de circulation au droit des ZH avérées. ▪ Si nécessaire, compensation des surfaces impactées
Espèces invasives	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Risque de dissémination de la Renouée du Japon par les circulations d'engins 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Repérage et balisage des stations proche du projet ▪ Mise en place d'un protocole de traitement efficace des plants situés sur l'emprise projet ▪ Nettoyage des engins susceptibles d'avoir été en contact avec l'espèce
Milieu humain		
Nuisances sonores	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nuisances sonores en phase chantier vis-à-vis des habitation à l'est de la RD 82 ▪ Effet positif sur l'ambiance sonore en phase d'exploitation 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Respect des horaires de travail
Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emission de polluants atmosphérique par les engins de chantier ▪ Dispersion de poussières en phase travaux 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'utilisation de matériel conforme aux normes environnementales ▪ réduction de la vitesse de circulation et arrosage de la voirie
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Occupation de l'accotement coté ouest ▪ Circulation d'engins 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place d'un cheminement piéton sécurisé ▪ Limitation de la vitesse de circulation des engins
Patrimoine et paysages		
Protection du patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement en site classé 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conception architecturale de la voie verte en cohérence avec le site (revêtement stabilisé et glissières bois) ▪ Consultation de l'ABF

6. REPONSE AUX OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Le présent projet présenté à l'enquête publique répond à l'ensemble des objectifs visés par l'opération.

Le projet assure en effet la continuité du réseau de modes doux depuis le hameau de Feugères jusqu'à la gare de Breuillet, et encourage ainsi l'utilisation des modes doux pour les trajets quotidiens qui empruntent cet itinéraire.

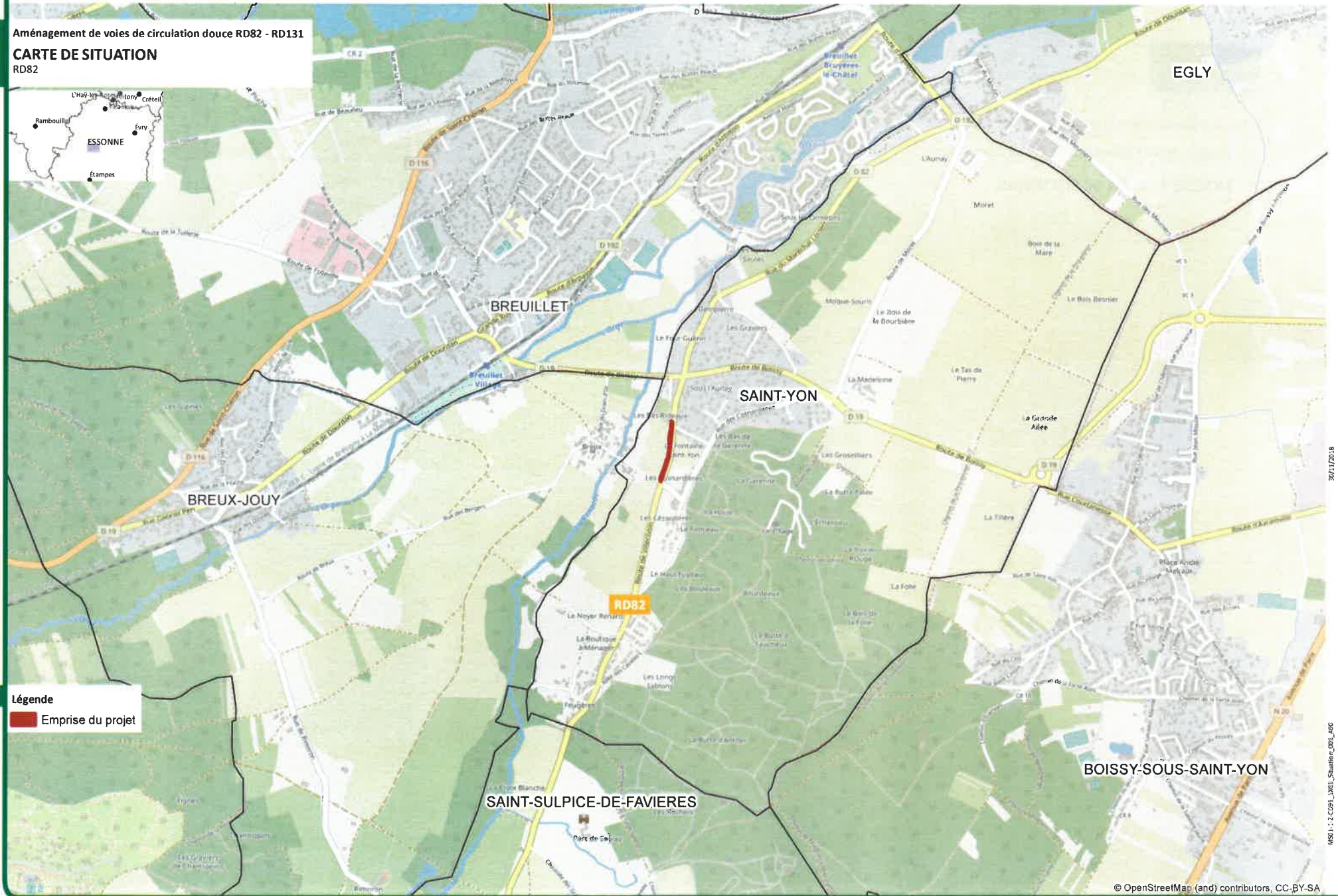
Le projet prend en compte toutes les dispositions de sécurité nécessaires à l'aménagement d'une voie verte en bordure d'une route départementale, en proposant un cheminement indépendant de la RD82 et séparé par un dispositif de retenue.

A noter également que le projet présente un impact environnemental limité, de par l'usage de la voie verte par des circulations piétonnes et cyclistes uniquement et par la réduction des emprises nouvelles en marge de la route.

En termes de paysage, la conception architecturale est réfléchie de manière à limiter au maximum l'impact du projet sur le caractère du site.

7. ANNEXE 1 : PLAN DE SITUATION

Aménagement de voies de circulation douce RD82 - RD131
CARTE DE SITUATION
RD82



Légende

 Emprise du projet



© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA



30/1/2018

M851-1-2-C091_100_Situation_000_400

8. ANNEXE 2 : VUE EN PLAN DE L'AMENAGEMENT

Aménagement de voies de circulations douces

Dossier DUP

2.2 Géométrie / Aménagement

2.3.1 Vues en plan de l'aménagement

BUREAU D'ETUDES



43829	ETU	DOSDUP	GEM	VP	STIN	231	B00
Affaire	niveau	type dossier	domaine	nature	émetteur	libre	indice

Légende

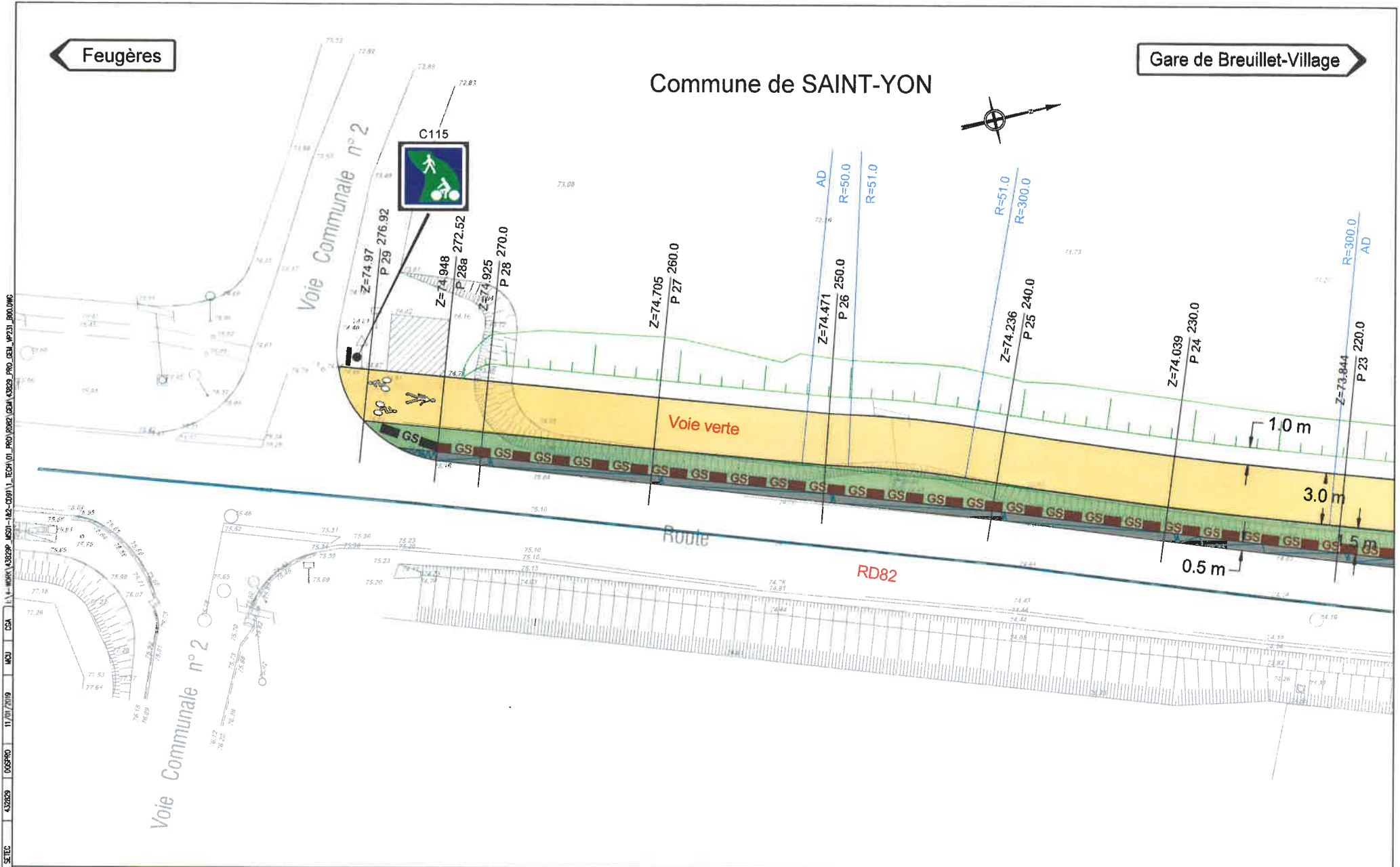
-  Voie verte 3.00m
-  BDD 0.50m de la RD82
-  Berme 1.50m de la RD82
-  Glissière en bois
-  Glissière en bois abaissée
(longueur à préciser en fonction du matériel existant)

D					
C					
B	11/01/2019	Modifications suite aux remarques de MOA	CGA	MCU	AGU
A	26/11/2018	Première émission	CGA	MCU	AGU
Indice	Date	Modification	Etabli	Vérifié	Validé

Feugères

Gare de Breuillet-Village

Commune de SAINT-YON



SETEC 43829 | DOSPRO | 11/01/2019 | MCI | GSA | 11 | MCIK | 43829 | MCI | MCI-COPI | 1 | TECH | 01 | PRO | 4022 | GEM | 43829 | PRO | GEM | VP231 | B00.DWG

Aménagement d'une voie verte le long de la RD82

MAÎTRISE D'OUVRAGE



Aménagement d'une voie verte le long de la RD82

Date : 26/11/2018

43829	ETU	DOSPRO	GEM	VP	STIN	231	B00
Affaire	niveau	type dossier	domaine	nature	émetteur	libre	indice

BUREAU D'ETUDES



2.3 Géométrie / Aménagement
2.3.1 Vue en plan de l'aménagement

Echelle : 1/200

Folio : 1/4

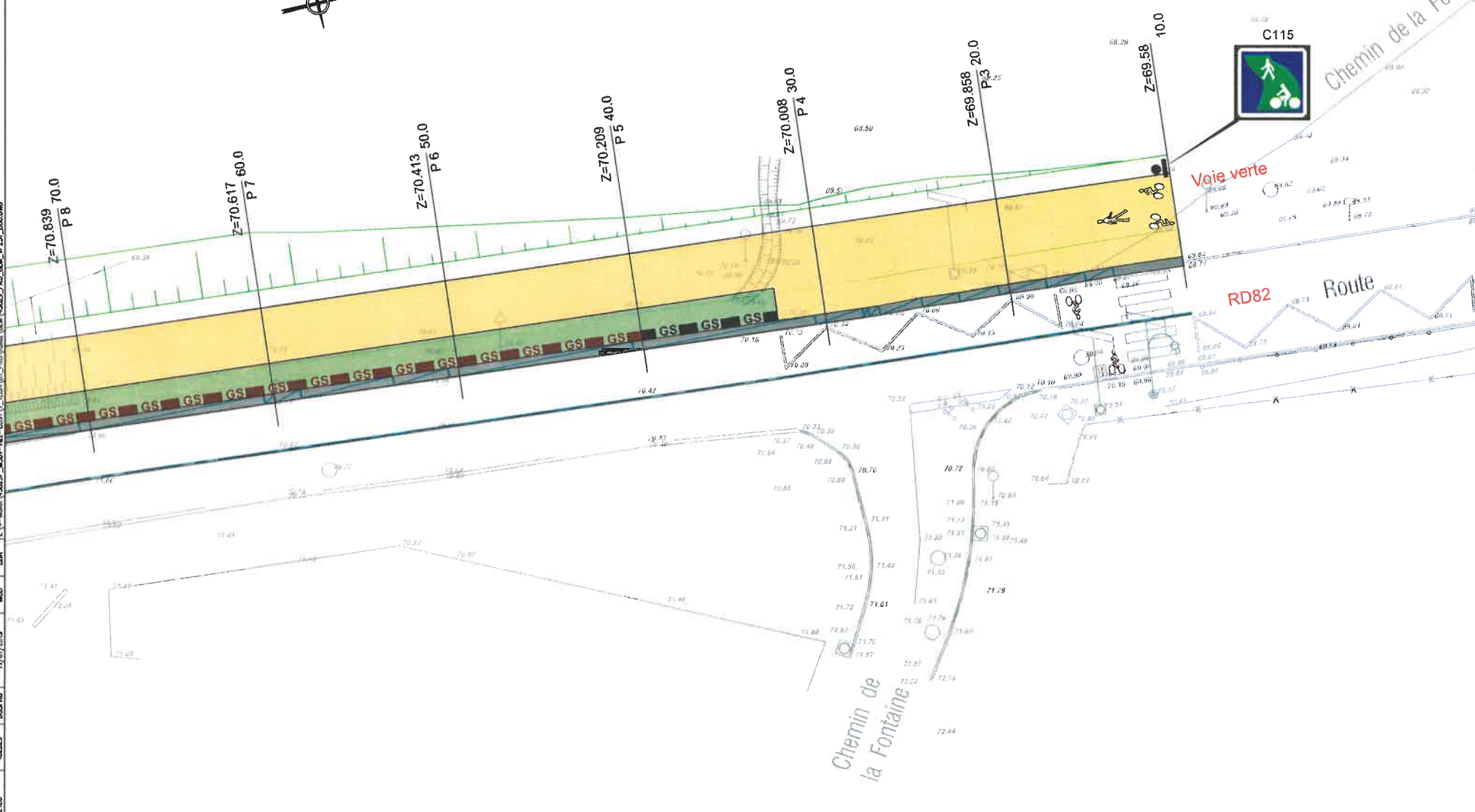
Feugères

Commune de SAINT-YON

Gare de Breuillet-Village



SELEC 43829 DOSPRO 11/01/2019 MAJ GSA E:\L\WORK\43829P_BSD-142-COM\1.1\RECA\01_PROY\PROJ_GEM_43829_PRO_GEM_VP231_B00.DWG



Aménagement d'une voie verte le long de la RD82

MAITRISE D'OUVRAGE



Aménagement d'une voie verte le long de la RD82

Date : 26/11/2018

43829	ETU	DOSPRO	GEM	VP	STIN	231	B00
Affaire	niveau	type dossier	domaine	nature	émetteur	libre	indice

BUREAU D'ETUDES



2.3 Géométrie / Aménagement
2.3.1 Vue en plan de l'aménagement

Echelle : 1/200

Folio : 4/4