|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Logo_CD27_Cartouche  Délégation aux Territoires  Direction de la Mobilité | **RD.313**  Communes de Honguemare Guenouville  **Aménagement d'un giratoire**  **Etude cas par cas**  **Notice d'impact** | | | | |
| **MAITRISE D'OEUVRE** |
| Pôle Ingénierie  Bureau d'étude  Responsable :  Dessinateur :  Chef de projets : F. RIMBEUF  Présenté par le responsable du PI  **C. GALLEZ** |
| Approuvé par la Directrice de la Mobilité  **I. THEODIN-PEINAUD** |
| **MAITRISE D'OUVRAGE** |
| Validé par le Délégué aux Territoires  **C. PERDEREAU** |
| Validé par le Directeur Général des Services  **D. MERCIER** |
|  |  | | |  |
|  |  | | |  |
| HOTEL DU DEPARTEMENT  Boulevard Georges Chauvin  27021 EVREUX Cedex  Tel : 02.32.31.50.50  Fax : 02.32.31.51.50 |  |  | | |  |
| A |  | | |  |
| **Ind.** | **Objet de la révision** | | | **Statut** |
| Chemin d'accès au fichier : | | Date :  17/09/18 | Echelle : | |

[1. Rappel des objectifs de l'opération 3](#_Toc525115537)

[2. Analyse de l'état initial 3](#_Toc525115538)

[2.1. Milieu physique 3](#_Toc525115539)

[2.2. Milieu naturel 3](#_Toc525115540)

[2.3. Milieu humain 3](#_Toc525115541)

[2.4. Trafic et sécurité 4](#_Toc525115542)

[2.5. Cadre de vie 4](#_Toc525115543)

[3. Effets temporaires et permanents directs et indirects du projet sur l’environnement 4](#_Toc525115544)

[3.1. Effets temporaires du projet 4](#_Toc525115545)

[3.2. Effets permanents du projet sur l’environnement 5](#_Toc525115546)

[3.3. Effets sur la santé 6](#_Toc525115547)

[4. Mesures d’insertion dans l’environnement et mesures d’accompagnement 7](#_Toc525115548)

[4.1. Mesures d’Insertion en phase chantier 7](#_Toc525115549)

[4.2. Mesures d’Insertion du projet dans l’environnement 8](#_Toc525115550)

[5. Mesures relatives à la santé 9](#_Toc525115551)

## Rappel des objectifs de l'opération

Le projet a pour objet la mise en sécurité d'un carrefour de la RD 313 sur la commune d'Honguemare Guenouville par l'intermédiaire de la création d'un giratoire.

## Analyse de l'état initial

### Milieu physique

La zone des travaux se trouve en situation de plateau. Les altitudes se situent autour de 136 mètres NGF. La topographie, plane, ne constitue pas une contrainte.

La géologie ne constitue pas une contrainte. En effet, aucune cavité souterraine n’a été recensée. Cependant, la RD 313 est construite à cheval sur les alluvions anciennes et modernes de la plaine alluviale. La stabilité de ces dernières peut être faible en raison de la présence d’argiles et de tourbes parmi les éléments qui les composent.

La zone des travaux est baignée par un climat tempéré, avec notamment des minima et des maxima de températures peu extrêmes. Les vents dominants sont de secteur Ouest. Ce facteur ne constitue donc pas une contrainte.

La qualité globale de l’air au niveau de la zone d’étude peut être considérée comme bonne.

Les eaux superficielles et souterraines ne constituent pas une contrainte.

### Milieu naturel

Un type de milieux occupe le site du projet : des parcelles cultivées (céréales) ou prairies.

La zone des travaux est à proximité d'une zone Natura 2000 habitat et de ZNIEFF de type I et II (800m).

La commune de Honguemare Guenouville est inclus dans le Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Aval.

Le projet borde une zone vouée à l’agriculture. Son intérêt écologique est globalement limité. Sa vocation principale est le nourrissage de la faune.

Ainsi, le milieu naturel ne constitue pas globalement une contrainte.

### Milieu humain

Le bâti à vocation d’habitation ne constitue pas une contrainte. Seule une habitation est à proximité du projet.

Concernant l’urbanisme, la commune est gérée sous le règlement national d'urbanisme et ne constitue pas une contrainte.

Plusieurs réseaux concessionnaires longent ou recoupent la RD 313. Leur intégrité devra être préservée pendant et après les travaux d’aménagement. Les réseaux ne constituent donc pas une contrainte.

Le facteur population ne constitue pas une contrainte.

### Trafic et sécurité

Concernant le trafic routier sur la RD 313, il s’élevait en moyenne en 2016 à 8 220 véhicules par jour sur la section considérée tous véhicules dans les deux sens convfondus.

### Cadre de vie

Le patrimoine constitue un facteur de contrainte faible.

Le périmètre de protection d'un monument historique inscrit est à proximité de la RD 313.

La commune de Honguemare Guenouville est inclus dans le Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Aval (charte 2014).

## Effets temporaires et permanents directs et indirects du projet sur l’environnement

### Effets temporaires du projet

Les impacts temporaires du projet sur l’environnement sont surtout liés au chantier lui-même pendant les phases des travaux.

La phase de travaux concerne toutes les opérations jusqu’à la pose des panneaux de signalisation.

#### La circulation

Cette phase de travaux va se caractériser par une augmentation du trafic de poids lourds en entrée et en sortie du chantier, nécessitée par le transport des déblais et matériaux divers et l’alimentation du chantier en matériaux et équipements.

#### Les eaux superficielles et souterraines

La pollution des eaux superficielles et souterraines est potentiellement possible mais très limitée notamment lors de l’utilisation de produits bitumineux entrant dans la composition des corps de chaussée.

Cependant, ces risques sont relativement aléatoires et difficiles à quantifier.

#### Le milieu naturel

La zone des travaux ne comprend pas de milieux considérés comme sensibles

L’impact sur les milieux naturels peut être considéré comme nul.

#### Réseaux

Les réseaux risquent d’être impactés lors de la phase des travaux.

#### Activités

Néant.

#### Le cadre de vie

Néant

### Effets permanents du projet sur l’environnement

#### Milieu physique

Le projet n’a pas d’incidence sur la topographie, la géologie, la qualité de l'air et des eaux superficielles ou souterraines et le climat.

#### Milieu naturel

Le projet n’affecte que des accotements enherbés de voiries.

Ils ne constituent pas des milieux considérés comme intéressants ou sensibles du point de vue écologique. Par ailleurs, ils ne sont l’objet d’aucune mesure de protection.

En conséquence, l’incidence du projet sur la faune et la flore ou le milieu naturel en général peut être considérée comme négligeable.

#### Milieu humain

Le projet n'a pas d’impact sur le bâti ou le paysage.

Le projet n’affecte pas les réseaux en dehors de la phase des travaux.

L’incidence du projet sur les activités est considéré comme limitée.

Le projet n’a pas d’incidence sur la démographie et la population active.

#### Trafic et sécurité

Le trafic sur la RD 313 ne doit pas subir de modification induite directement ou indirectement par le projet. La seule évolution qui pourrait être constatée à terme sur l’axe considéré est liée à l’augmentation du trafic routier en général et non liée à l'améangement.

De plus, le projet ne modifiera pas le niveau de trafic dans la commune.

Ainsi, l’incidence du projet sur le trafic peut être considérée comme nulle.

La sécurité est l’un des enjeux majeurs de l’aménagement.

De meilleures conditions de sécurité sont assurées par :

* l’interdiction de certains mouvements dangereux impliquant de recouper la RD 313 pour s’y insérer (suppression des mouvements de cisaillement),
* la diminution de la vitesse au droit de l'aménagement

En conséquence, l’incidence du projet sur la sécurité des usagers de la RD 313 et des voies adjacentes est positive.

#### Cadre de vie

Le projet ne recoupe pas de site archéologique inventorié par les services compétents et de périmètre de protection de Monument Historique inscrit et n’a donc pas a priori d’impact direct sur le patrimoine archéologique ou historique.

Le projet ne doit pas avoir d’incidence sur les structures verticales existantes, qu’il s’agisse de la topographie, de la végétation ou du bâti.

Ainsi, les effets du projet sur le milieu paysager peuvent être considérés comme limités.

S’agissant de l’aménagement sur place d’une infrastructure existante, le projet n’est pas assujetti à la loi sur le bruit.

Le projet ne devant pas engendrer d’augmentation de trafic et ne modifiant pas les modalités de la circulation sur la RD 313, l’ambiance acoustique au droit de l'habitation riveraine ne sera pas affectée.

### Effets sur la santé

#### La qualité de l’air

Le projet ne doit pas induire de modification du trafic sur la RD 313.

La seule évolution qui pourrait être constatée à terme sur l’axe considéré est liée à l’augmentation du trafic routier en général.

Les émissions de polluants atmosphériques ne seront pas modifiées sur la RD 313.

Ainsi, l’incidence du projet sur les émissions de polluants atmosphériques peut être considérée comme limitée.

#### Les sols et les végétaux

La plupart des polluants atmosphériques finissent par venir se déposer sur le sol.

Les principaux polluants issus de la circulation routière susceptibles de se retrouver dans ou sur les sols et les plantes sont les métaux (zinc, plomb, cadmium, nickel, arsenic), les hydrocarbures (HAP notamment) et les particules.

En bordure de route, les céréales sont relativement bien protégées par leur enveloppe et ne présentent donc pas de risques de transferts vers l’Homme.

#### La ressource en eau

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

Concernant les eaux superficielles, la baignade et la consommation de poisson ne sont pas possibles à proximité. Ces éventuels modes de contamination peuvent donc être écartés.

Concernant les eaux souterraines, aucun captage n’est exploité dans le périmètre de la zone d’étude ou en aval immédiat.

Il ne doit donc pas avoir de conséquences dommageables pour la santé humaine par le biais des eaux superficielles ou souterraines.

#### L’ambiance acoustique

Le projet ne devant pas engendrer d’augmentation de trafic et ne modifiant pas les modalités de la circulation sur la RD 313, l’ambiance acoustique au droit des habitations riveraines ne sera pas affectée. Le projet n’aura donc pas d’incidence sonore sur la santé humaine.

#### Sécurité dans les transports routiers

Le projet d’aménagement de la RD 313 vise à améliorer la sécurité sur l’itinéraire par :

* l’interdiction de certains mouvements dangereux impliquant de recouper la RD 313 pour s’y insérer,
* la diminution de la vitesse.

La sécurité des personnes doit donc être nettement améliorée.

## Mesures d’insertion dans l’environnement et mesures d’accompagnement

### Mesures d’Insertion en phase chantier

Les installations de chantier, les aires de stockage des engins de travaux et des matériaux ainsi que les éventuelles centrales de fabrication seront placées hors des secteurs de passage des canalisations d’adduction en eau potable et des réseaux de distribution de gaz et d’électricité.

Par ailleurs, elles éviteront les secteurs boisés et diverses précautions concernant les arbres à conserver devront être respectées pendant la phase de chantier : les blessures au tronc et aux racines seront évitées. Les feux seront proscrits.

Pendant les opérations de terrassements, l’envol de poussières préjudiciables aux cultures environnantes, à la sécurité du chantier et à celle des riverains sera évité en humidifiant le chantier à l’aide d’arroseuses.

Les déchets et excédents de toute nature (enrobés, hydrocarbures, graves …) seront stockés sur des aires spécifiques et exportés à la fin du chantier par l’entreprise chargée de la réalisation des travaux, conformément à la réglementation en vigueur.

Le fonctionnement sanitaire du chantier (latrines, évacuation des déchets) sera organisé par les entreprises.

A la fin du chantier, les entreprises assureront le repli de leurs matériels, le démontage des installations et le nettoyage du chantier.

Les engins de travaux publics sont soumis à une réglementation stricte concernant le domaine du bruit : à 7 mètres de distance, les niveaux sonores indicatifs ne doivent pas dépasser 80 à 90 dB(A) pour les camions et engins de terrassement d’une puissance supérieure à 200 CV et 85 dB(A) pour les compresseurs et les groupes électrogènes.

La circulation des camions de travaux en dehors de l’emprise du projet sera organisée de manière à générer le moins de perturbations possible sur la voirie locale.

Afin de permettre aux usagers de continuer à emprunter la RD 313 pendant la phase des travaux, une circulation partielle à vitesse réduite et alternée régie par des feux tricolores sera mise en place.

Les populations concernées par des coupures d’alimentation en eau et/ou téléphone et/ou électricité devront être informées au préalable.

Plus généralement, tous les réseaux interceptés et déplacés dans le cadre du projet seront rétablis.

Différentes mesures techniques seront mises en œuvre afin de limiter les impacts du chantier sur les différents réseaux et garantir leur intégrité.

Le lavage et la vidange des engins seront interdits en dehors des aires destinées à l’entretien des engins.

Des mesures simples permettront d’éviter des pollutions accidentelles : l’utilisation de bacs de rétention pour le stockage des produits inflammables, l’enlèvement des emballages usagers, la création de fossés étanches autour des installations pour contenir les déversements accidentels, l’installation de WC chimiques.

### Mesures d’Insertion du projet dans l’environnement

Afin d’éviter un risque de pollution chronique ou accidentelle des eaux, le projet comprendra un système de récupération et d’assainissement des eaux de ruissellement en provenance de la plate-forme routière.

Les eaux seront recueillies dans des fossés ou des accotements drainants disposés de part et d’autre de la chaussée.

Le projet ne touchant pas de formations naturelles sensibles, potentiellement sensibles ou d’aires protégées, aucune mesure d’accompagnement particulière n’est à prévoir concernant le milieu naturel.

Concernant le patrimoine archéologique, avant le commencement des travaux, une déclaration d’intention de commencement de travaux (DICT) est obligatoire auprès du Service Régional d’Archéologie. De plus, le Préfet de Région sera susceptible de prescrire la réalisation d’un diagnostic archéologique préalablement à l’ouverture des travaux, conformément à la réglementation relative à l’archéologie préventive.

Si des découvertes survenaient lors de ces travaux, elles entraîneraient l’application de la loi validée du 27 septembre 1941 portant réglementation des fouilles archéologiques et de la loi du 15 juillet 1980 relative à la protection des découvertes et vestiges archéologiques contre les actes de malveillance.

Le projet consiste en le réaménagement ponctuel d’une infrastructure routière existante et à ce titre, il n’est pas assujetti à la loi sur le bruit. De plus, il ne doit pas engendrer d’augmentation de trafic et ne modifie pas les modalités de la circulation sur la RD 313.

Aucune protection phonique n’est donc à prévoir.

## Mesures relatives à la santé

Aucune mesure préventive ou complémentaire n’est nécessaire concernant la qualité de l’air et la préservation des sols et des végétaux.

Les mesures concernant la pollution des eaux sont d’ordre préventif et concernent tant la phase des travaux que la phase d’exploitation de la voie réaménagée.

Ces mesures ont été détaillées précédemment.

La sécurité des transports sera nettement améliorée et aucune mesure complémentaire n’est à envisager.