

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

RD.181

Commune de DOUAINS

Desserte du village des marques

Etude cas par cas

Notice d'impact

A		
Ind.	Objet de la révision	Statut
	Chemin d'accès au fichier :	Date :
		Echelle :

1.	Rappel des objectifs de l'opération.....	3
2.	Analyse de l'état initial.....	3
2.1.	Milieu physique.....	3
2.2.	Milieu naturel.....	3
2.3.	Milieu humain.....	4
2.4.	Trafic et sécurité.....	4
2.5.	Cadre de vie.....	4
3.	Effets temporaires et permanents directs et indirects du projet sur l'environnement.....	4
3.1.	Effets temporaires du projet.....	4
3.2.	Effets permanents du projet sur l'environnement.....	5
3.3.	Effets sur la santé.....	6
4.	Mesures d'insertion dans l'environnement et mesures d'accompagnement.....	7
4.1.	Mesures d'Insertion en phase chantier.....	7
4.2.	Mesures d'Insertion du projet dans l'environnement.....	8
5.	Mesures relatives à la santé.....	9

1. Rappel des objectifs de l'opération

Le projet consiste à un aménagement des giratoires composants l'échangeur autoroutier n°16 en vue de l'accroissement de trafic envisagé suite à l'ouverture du village des marques.

Les travaux consistent à réaliser, sur le périmètre routier départemental et autoroutier concédé, les aménagements suivants pour répondre aux besoins des flux des trafics qui seront générés par l'aménagement de la zone:

Giratoire Sud de l'A13 :

- RD 181 – création d'une 2ème voie sur 30 mètres en entrée du giratoire.
- RD 181 – création d'une 2ème voie en sortie jusqu'à la bretelle d'accès à l'A13 en direction de Paris.
- RD 181 – création d'une 2ème voie reliant la bretelle de sortie de l'A13 en direction de Pacy-sur-Eure.

Giratoire Nord de l'A13 :

- RD 181 – création d'une 2ème voie sur 40 mètres en entrée du giratoire côté Vernon.

L'objectif est d'éliminer les risques de remontées de files sur l'autoroute A13, de fluidifier la circulation au droit des giratoires et ainsi d'assurer la sécurité des usagers.

2. Analyse de l'état initial

2.1. Milieu physique

La zone des travaux se trouve en situation de plateau. Les altitudes se situent autour de 140 mètres NGF. La topographie, relativement plane, ne constitue pas une contrainte.

La géologie ne constitue pas une contrainte.

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.

2.2. Milieu naturel

Trois types de milieux occupent le site du projet :

- Des zones urbanisées ou urbanisables;
- Une zone de culture céréalière;
- Une zone d'échangeur autoroutier.

La zone des travaux n'est pas à proximité d'une zone Natura 2000. Des ZNIEFF de type I et II se situent à proximité (2km). Elle se situe en dehors de la trame verte et bleue.

Le projet borde une zone urbanisée ou vouée à l'être. Son intérêt écologique est globalement limité.

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

2.3. Milieu humain

Le bâti à vocation d'habitation ne constitue pas une contrainte.

Concernant l'urbanisme, la commune est gérée par un PLU et ne constitue pas une contrainte.

Plusieurs réseaux concessionnaires longent ou recoupent la RD 181. Leur intégrité devra être préservée pendant et après les travaux d'aménagement. Les réseaux constituent donc une contrainte.

Le facteur population ne constitue pas une contrainte.

2.4. Trafic et sécurité

Le trafic routier sur la RD 181 est de 13 000 véhicules par jour dans les deux sens de circulation sur la section considérée. Avec la création du village des marques, il est envisagé une augmentation de trafic de 30%.

Sur les cinq dernières années, il n'a été pas recensé d'accident au droit de la section considérée.

2.5. Cadre de vie

Le patrimoine ne constitue pas un facteur de contrainte.

Il n'y a pas de monument historique inscrit à proximité de la RD 181.

3. Effets temporaires et permanents directs et indirects du projet sur l'environnement

3.1. 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***

L'accès aux entreprises situées en bordure de la RD 181 pourrait être temporairement perturbé lors des travaux du fait des ralentissements provoqués.

- ***Le cadre de vie***

Les travaux risquent d'entraîner une restriction temporaire de l'accès au droit des carrefours en question et des bretelles autoroutières.

Par ailleurs, ils peuvent générer des nuisances sonores et olfactives et la production de poussières pour les riverains situés à proximité du carrefour.

3.2. 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 superficies restreintes d'accotements enherbés.

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 nulle.

- **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 considérée comme limitée.

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

- **Trafic et sécurité**

Le trafic sur la RD 181 ne doit pas subir de modification induite directement par le projet. Une augmentation du trafic routier sera induite par le projet d'aménagement commercial ayant fait l'objet d'une autorisation indépendante du projet routier départemental.

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

La sécurité est l'un des enjeux majeurs de l'aménagement. Les aménagements permettront de fluidifier le trafic et ainsi éviter les remontées de fils sur les branches des giratoires.

En conséquence, l'incidence du projet sur la sécurité des usagers de la RD 181 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 assujéti 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 181, l'ambiance acoustique ne sera pas affectée.

3.3. Effets sur la santé

- **La qualité de l'air**

Les émissions de polluants atmosphériques ne seront pas modifiées sur la RD 181.

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 181, l'ambiance acoustique 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 181 vise à améliorer la sécurité sur l'itinéraire par les créations de secondes voies.

La sécurité des personnes doit donc être nettement améliorée.

4. Mesures d'insertion dans l'environnement et mesures d'accompagnement

4.1. 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 aux troncs 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 logements 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 181 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.

4.2. 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 plateforme 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.

Le projet consiste en le réaménagement ponctuel d'une infrastructure routière existante et à ce titre, il n'est pas assujéti 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 181.
Aucune protection phonique n'est donc à prévoir.

5. 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.