

Vu pour être annexé à
l'arrêté de ce jour
Cergy-Pontoise, le
27 JUIN 2022
ANNEXE N°2

PREFECTURE DU VAL D'OISE
DDT
Pôle Études et Aménagement
Mission Immobilier Foncier
Philippe Court
Philippe COURT

Annexe à l'arrêté du **portant déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau n°4 sur les communes de Deuil-La-Barre et Montmagny**

EXPOSÉ DES MESURES DESTINÉES À EVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT OU LA SANTE HUMAINE, ET MODALITÉ DE SUIVI ASSOCIÉES

L'analyse des impacts et les propositions de mesures d'Évitement (E), de Réduction (R) ou de Compensation (C) correspondantes développées dans les tableaux en pages suivantes sont présentées :

- + **En gras, pour la phase « Chantier » ;**
- + *En italique pour la phase « Exploitation » ;*
- + En normal pour les deux phases.

Lorsqu'il s'agit de compléments apportés dans le mémoire de la maîtrise d'ouvrage en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale CGEDD sur l'étude d'impact sur l'environnement, ces compléments sont signalés par cet encart :



Chapitre modifié suite à l'avis de l'Autorité Environnementale (2019-125) du
18 mars 2020 : recommandation XX

Les mesures « Eviter, Réduire ou Compenser » présentées ci-après comprennent également des compléments apportés lors de l'instruction en cours de la demande d'autorisation Loi sur l'eau.

Enfin, ces prescriptions intègrent également les précisions apportées par les deux maîtres d'ouvrages SNCF Réseau et Département du Val d'Oise à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
EFFETS SUR LE MILIEU PHYSIQUE		
<p>Climat</p>	<p>Le climat ne représente pas un enjeu significatif vis-à-vis du projet. La météorologie locale ne fait pas apparaître de phénomènes climatiques récurrents ou de microclimats particuliers dans l'aire d'étude. <i>Les effets directs et indirects sur le climat d'un aménagement comme celui de la suppression du PN4 sont difficilement quantifiables et vraisemblablement peu significatifs à l'échelle communale. Les principaux effets proviennent des dégagements de gaz à effet de serre provenant de la circulation automobile, mais celles-ci sont déjà présentes sur le territoire.</i></p>	<p>R</p>
<p>Topographie</p>	<p>La réalisation du projet peut entraîner des surélévations ponctuelles (mouvements de déblais et remblais) et limitées du niveau du sol futur. Le projet entrainera essentiellement des déblais.</p>	<p>R</p>
<p>Sols et sous-sols</p>	<p>Une occupation, même temporaire, de terrains peut engendrer une dénaturation non négligeable des propriétés physiques des sols (tassements de sol et/ou une destruction de la couche arable...).</p> <p>La présence de métaux lourds a été mesurée sur une partie des sondages effectués. Les risques accidentels de pollution peuvent être liés au déversement et à la dispersion de produits polluants (hydrocarbures notamment) utilisés pendant les travaux.</p>	<p>R</p>
<p>Sols et sous-sols</p>	<p>Les relevés géotechniques ont mis en évidence un contexte géotechnique caractérisé par des sols mécaniquement hétérogènes. Du gypse a par ailleurs été retrouvé en certains endroits. En revanche,</p>	<p>E</p>

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
<p>les mesures in situ n'ont pas mis en évidence de présence particulière d'argile dans les sols.</p>		
RESSOURCE EN EAU		
<p>Ressource en eau</p>	<p>Le projet respectera la réglementation sur l'eau. Les futurs aménagements pourront intercepter les eaux souterraines et leur réalisation nécessitera un rabattement de celles-ci. Les volumes, les débits et les durées de pompage à prévoir dans le cadre de la réalisation des travaux ont été quantifiés et soumettent le projet à autorisation au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'Environnement (Loi sur l'eau).</p>	
<p>Eaux superficielles</p>	<p>Pour rappel, le périmètre d'étude n'est concerné par aucun cours d'eau. Le ru des haras, le plus proche de la zone du projet et situé sur la commune de Montmagny, est en partie canalisé sur la commune et est utilisé comme collecteur des eaux pluviales sur son bassin versant.</p> <p>Qualité des eaux superficielles et écoulements Les travaux peuvent être à l'origine de diverses incidences sur les eaux (terrassements : déblais et remblais ; génie civil). De plus, la réalisation des terrassements et la circulation des engins sont consommateurs d'importantes quantités d'eau (humidification des matériaux pour compactage, arrosage des pistes, nettoyage des engins...).</p> <p>En phase travaux, l'incidence sur les eaux superficielles peut ainsi avoir une influence sur les écoulements des eaux notamment et/ou des risques de pollution liée aux diverses activités et engins de chantier.</p> <p>Les risques de pollution sont liés :</p> <ul style="list-style-type: none"> + À la production de matières en suspension : en effet, l'érosion par l'eau et le vent des sols décapés, la manipulation des matériaux et le rejet des eaux utilisées pour le chantier peuvent entraîner un apport de sédiments ; + À l'apport de résidus de ciment (coulées, poussière) lors de la fabrication du béton ; + Aux risques de pollution par les engins de chantier (vidanges, fuites) ; <p>Les dispositions à prendre en phase chantier permettront de réduire fortement les risques. Avant tout rejet, les eaux du chantier seront déshuilées et décantées.</p> <p>Les éventuelles aires de stockage de carburant et centrales d'élaboration du béton seront entourées de fossés collecteurs des eaux de ruissellement pour éviter toute perte dans le milieu naturel. On évitera les périodes où les orages sont fréquents pour réaliser les terrassements. Enfin, des sanitaires seront installés pendant toute la durée du chantier.</p>	<p>R</p>

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures	
<p>+ Aux pollutions liées aux matériaux utilisés et à celles provenant des zones de stockage des matériaux.</p>			
<p>Une pollution directe des sols et des eaux est peu probable en phase exploitation. Les risques de pollution sont essentiellement accidentels.</p> <p>Les secteurs piétons du site pourront également être à l'origine de débris de petite taille (mégots, mouchoirs, etc.) qui peuvent atteindre intentionnellement ou non les grilles avaloirs et être évacués jusqu'au bassin de rétention via le réseau d'eaux pluviales. Les voiries peuvent également subir une pollution en lien avec la circulation des véhicules qui émettent des substances gazeuses, usent la chaussée et leurs pneumatiques, perdent des particules...</p> <p>De ce fait, la nature chimique des polluants est très variable et les eaux brutes peuvent aussi bien être polluées par les métaux lourds que par des hydrocarbures, des huiles, du caoutchouc, des phénols... Une partie des polluants est projetée sur les bas-côtés de la chaussée, une autre est prise dans les mouvements de l'air et transportée au loin, tandis qu'une dernière se dépose sur la chaussée, s'accumule en période sèche avant d'être lessivée par les eaux de ruissellement. La fixation d'une grande partie des polluants (en particulier métaux lourds et hydrocarbures) se fait sur les matières en suspension.</p>	<p>La gestion des eaux mise en place permettra de protéger la ressource en eau superficielle.</p> <p>Par ailleurs le Département du Val d'Oise et SNCF Réseau s'inscrivent dans l'objectif de préservation de la ressource en eau souterraine par la mise en place d'une démarche progressive et globale permettant d'atteindre le « zéro phyto » sur les territoires concernés.</p>	R	
<p>Inondation</p>	<p><u>Inondations par remontée de nappe</u></p> <p>Les investigations géotechniques ont permis de mettre en évidence des circulations d'eau dans les colluvions / éboulis, la nappe étant la plus proche de la surface sur le secteur de la Plante des Champs.</p>	<p>La mise en place d'un réseau de surveillance des eaux souterraines permettra d'assurer le contrôle du niveau des nappes en continu. Ces piézomètres permettront de qualifier précisément le risque.</p> <p>En cas d'inondation, le chantier sera arrêté. L'évacuation de tout équipement technique et de produits potentiellement polluants</p>	R

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
<p>En cas de fortes pluies, la nappe peut remonter suffisamment et provoquer localement des inondations. Ce risque ne concerne que les travaux de construction des franchissements souterrains.</p>	<p>(hydrocarbures, adjuvant, peintures, solvants, etc.) sera organisée. Les équipements sensibles seront surélevés afin de les maintenir hors d'eau autant que possible. Un plan de secours et d'urgence sera préalablement établi pour permettre une réactivité forte en cas d'évènement exceptionnel.</p>	
<p><u>Inondation par ruissellement</u></p> <p>La réalisation et la conception de nouveaux ouvrages pourront entraîner une augmentation des risques d'inondation par ruissellement en raison de la modification des réseaux de voiries et donc des surfaces imperméabilisées. Ces risques sont cependant à nuancer, car déjà présents en raison de l'existence préalable de voiries, et limités par des aménagements adaptés vis-à-vis de la gestion des eaux pluviales.</p>	<p>Le risque d'inondation par ruissellement urbain est intégré au projet.</p> <p>Afin d'améliorer la gestion des eaux pluviales et du ruissellement dans le secteur du projet, un ouvrage de régulation sera mis en place en amont du rejet des eaux pluviales provenant du passage souterrain dans le réseau d'assainissement afin de réguler à 2 L/s le rejet, qui, dans la situation d'aujourd'hui, ne l'est pas. De plus, la surface correspondante aux talus des rampes d'accès côté Deuil-la-Barre a été désimperméabilisée, afin de permettre l'infiltration des eaux pluviales ruisselant sur les rampes</p>	R
	<p>Le projet va contribuer à la mise en œuvre d'une démarche de gestion intégrée des eaux pluviales à la source, en veillant à leur qualité paysagère, par l'aménagement de noues et d'un bassin de collecte et de rétention des eaux pluviales à ciel ouvert.</p> <p>Les noues ont pour objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recueillir les eaux de ruissellement des bassins versants naturels ; - Permettre la rétention des pluies courantes ; - Favoriser le développement de végétation inféodée aux milieux humides. <p>Le bassin de rétention à ciel ouvert à sec sera équipé d'une couche de substrat permettant le développement d'une végétation rase ainsi qu'une zone de surverse attenante laissée libre.</p>	E


INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
<p>En phase travaux, l'incidence sur les eaux souterraines peut être :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Quantitative, du fait essentiellement des prélèvements (rabattement de nappe) ; + Qualitative, en raison du risque de pollution des aquifères via les eaux superficielles ou par infiltration directe. <p>Le régime d'écoulement des nappes d'eau souterraine est en effet susceptible d'être perturbé lors des travaux de réalisation de certains ouvrages en sous-sol.</p>	<p>Les mesures prises pour protéger les eaux superficielles serviront également à protéger les eaux souterraines. Une enceinte étanche est envisagée pour les travaux d'aménagement du franchissement routier afin de limiter tout risque de pollution de nappe en cas de remontée.</p> <p>En cas de pollution accidentelle entraînant un déversement de polluant, les services de Police de l'Eau seront prévenus dans les plus brefs délais.</p> <p><i>La gestion des eaux mise en place permettra de protéger la ressource en eau superficielle comme souterraine.</i></p> <p><i>Le Département du Val d'Oise et SNCF Réseau s'inscrivent dans l'objectif de préservation de la ressource en eau souterraine par la mise en place d'une démarche progressive et globale permettant d'atteindre le « zéro phyto » sur les territoires concernés.</i></p>	<p>R</p> <p>R</p> <p>E</p>
<p><u>Usages liés à la ressource en eau</u></p> <p>Durant la phase de travaux, aucune atteinte aux usages liés à la ressource en eau n'est à prévoir. Des compteurs généraux d'eau seront installés dans la base vie pour favoriser les économies de ressources. Les baraquements de la base vie seront par ailleurs équipés de dispositifs limitant les consommations d'eau. Un coffret de coupure automatique programmable de l'alimentation en eau du chantier pourra être mis en place. La coupure sera effective en dehors des horaires du chantier, afin de limiter les effets de fuites éventuelles.</p>		
EFFETS SUR LE MILIEU NATUREL		
<p>Habitats et espèces faunistiques et floristiques</p> <p>Les impacts théoriques sur la faune, la flore et les habitats pendant la phase travaux peuvent notamment concerner :</p> <ul style="list-style-type: none"> + La destruction et/ou dégradation d'habitats et d'espèces animales. 	<p>L'adaptation des périodes d'abattage d'arbres et arbustes dans le planning travaux (abattage en dehors de la période de reproduction des oiseaux qui s'étend de mars à septembre) permettra de limiter les incidences.</p>	<p>R</p>

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
<p>+</p> <p>Les risques de pollution ;</p> <p>+</p> <p>Les perturbations diverses dues au chantier.</p> <p>Les travaux d'aménagement pourront occasionner un dérangement de la faune sauvage (bruit, effet de coupure) et avoir un impact sur les habitats et les espèces présents sur le secteur.</p> <p>Le chantier peut également être à l'origine d'émissions de poussières et de risques de recouvrement. Ces poussières peuvent causer des dommages par ralentissement de la photosynthèse. Cependant, cette incidence se limitera à une bordure de faible superficie et sera temporaire. La destruction d'individus pendant la phase travaux concerne les individus peu ou pas mobiles, et cet impact est temporaire, car lié à la phase travaux.</p>	<p>Les espèces mobiles sensibles aux dérangements et présentes sur le site s'éloigneront et se réfugieront par ailleurs sur d'autres sites, plus ou moins éloignés.</p> <p>Des mesures seront de plus prises en phase chantier, telles que la délimitation de zones d'exclusion, la mise en place de mesures d'accompagnement génériques, la conduite responsable du chantier et le suivi du chantier par un écologue qualifié.</p>	
<p>Le projet n'engendrera pas, à terme, de perturbation, de dégradation, de destruction notable de la biodiversité existante vis-à-vis de la faune et de la flore.</p>	<p>Les nouveaux dispositifs d'éclairage sur les voiries respecteront les dispositions suivantes pour réduire l'impact de ceux-ci sur la faune environnante : éviter autant que possible d'éclairer le ciel directement ou par diffusion ; utiliser des systèmes économes en énergie.</p>	R
<p>Espèces invasives</p>	<p>Le chantier pourrait être à l'origine de la prolifération d'espèces invasives telles que le Robinier faux-acacia, la Renouée du Japon ou le Buddleia.</p>	R
<p>Corridors écologiques</p>	<p>Aucun corridor ou réservoir biologique n'est présent au sein de la zone d'étude ou à proximité immédiate. Par ailleurs, au vu des infrastructures et espaces verts déjà existants sur le territoire, aucune incidence particulière n'est à prévoir. A terme, la végétalisation d'ensemble du projet pourra par ailleurs favoriser les déplacements faunistiques locaux.</p>	/

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
Zones humides	Aucune zone humide n'a été répertoriée sur l'aire d'étude, y compris dans l'ensemble des zones humides pressenties. Ainsi, aucune incidence n'est à prévoir.	/
EFFETS SUR LE MILIEU HUMAIN		
Santé et sécurité du personnel	<p>Le personnel de chantier sera équipé de protections individuelles adéquates. Toutes les mesures seront mises en œuvre afin d'éviter les chutes de matériel et prévenir tout risque de chute du personnel.</p> <p>Les produits polluants ou dangereux seront stockés dans un local bien ventilé et fermé à clefs où les règles de sécurité et les clés de lecture des pictogrammes seront rappelées par affichage.</p> <p>Toutes les mesures seront prises pour garantir en permanence le passage des véhicules de secours et de lutte contre l'incendie et des transports en commun. Le chargement et le déchargement des matériaux seront réalisés en priorité à l'intérieur de l'emprise du chantier.</p>	R
Logement et population riveraine	<p>Une habitation est directement impactée par la mise en place du projet (carrefour entre la ruelle des Marais et le chemin de la Plante des champs, côté Deuil-La-Barre). L'habitation est située directement sur le tracé de la voirie.</p>	C
Sécurité et accessibilité PMR	<p>L'existence d'un passage souterrain peut entraîner un sentiment d'insécurité, en cas de traversée la nuit, notamment.</p>	R

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
<p>Le sol est un milieu de l'environnement en lien étroit avec les autres milieux (eau, air). Les possibilités d'exposition sont multiples, que ce soit par ingestion ou par inhalation.</p> <p>Des diagnostics « plomb » et « amiante » seront par ailleurs menés: De l'amiante est en effet vraisemblablement présente au droit des équipements ferroviaires déposés, ainsi que des abris de jardins qui devront être supprimés dans le cadre des travaux routiers. Les diagnostics porteront également sur la maison à démolir et les enrobés supprimés.</p> <p><i>A terme, le projet de par sa nature et sa fonction ne générera pas de nouveau risque industriel et n'augmente pas significativement l'exposition des populations.</i></p>	<p>De manière générale, des procédures de gestion pour le tri des déblais lors des terrassements seront mises en place et des exutoires spécifiques seront choisis. Le curage des bâtiments sera mené en amont de la déconstruction, afin de respecter le principe du tri sélectif des déchets. En fonction des niveaux de traitement requis, des plans de retrait et des mesures particulières seront définis.</p> <p>L'Entreprise effectuera une analyse de risque préalable et estimera le niveau d'empoussièrément généré par types de matériaux et produits contenant de l'amiante et par technique mise en œuvre. Cependant, selon le type de matériaux à retirer, des moyens de protection collective et individuelle minimum devront être mis en œuvre.</p>	R
Foncier et occupation des sols	<p>Pour les besoins du chantier, des emprises peuvent être installées sur du domaine public (voiries, espaces publics) ou sur des parcelles privées.</p>	R
Activités et équipements	<p>Le chantier va entraîner des perturbations ponctuelles et locales sur le secteur résidentiel, les commerces et les bureaux situés aux abords du projet : des effets indirects dus aux déviations, difficultés d'accès, stationnements difficiles ou même supprimés.</p>	R
	<p>Les accès aux équipements seront maintenus ou reconstitués afin de perturber le moins possible leur fonctionnement. Des aménagements provisoires pour sécuriser les accès de livraisons, la circulation et les accès piétons aux équipements peuvent être réalisés si nécessaire.</p> <p>Par ailleurs, le chantier mobilisera des entreprises locales et nationales.</p> <p>Pendant la phase travaux, et dans la continuité des éléments qui seront communiqués durant la phase de préparation, SNCF Réseau et le CD95 prévoient :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'accompagnement au quotidien des commerçants ainsi que des riverains • L'organisation de permanence d'information, • La mise en œuvre d'une communication spécifique afin d'informer le public et les entreprises locales des grandes étapes du chantier, du calendrier des travaux et de leurs avancées. 	R


INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
	<p>Le projet en phase d'exploitation n'engendrera pas de modification significative vis-à-vis des activités humaines, des équipements ou de l'usage des sols existants.</p>	R
Déchets	<p>Les travaux occasionneront inévitablement la production de déchets divers (gravats, béton, métaux, bois, plastiques, excédants de terrassement, terres « polluées » issues du site...).</p>	R
	<p>Les nouvelles infrastructures viendront se raccorder sur les réseaux existants.</p>	E
Réseaux	<p>La phase travaux induit un accroissement des besoins en matière énergétique pour assurer le fonctionnement du chantier et son approvisionnement. Elle comporte également des travaux de Voiries et Réseaux Divers. Comme tout chantier de ce type, il peut donc y avoir une incidence sur les réseaux présents.</p> <p>Les procédures classiques de chantier de VRD s'appliqueront. Des travaux de confortement et/ou, de dévoisement pourraient être envisagés. La nature et l'ampleur des travaux de déviation des réseaux seront définies lors des études détaillées de conception en collaboration avec les différents concessionnaires concernés. La planification de ces interventions devra limiter autant que possible le nombre de coupures de réseaux et ainsi la gêne occasionnée pour les riverains.</p> <p>Une gestion raisonnée des ressources pourra par ailleurs être mise en œuvre.</p>	R
Economie circulaire	<p>Une identification de filières locales en termes de matières premières, de sources d'énergie renouvelable et de valorisation matière de déchets sera réalisée.</p>	

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
EFFETS SUR LES DEPLACEMENTS		
Circulations routières	 <p data-bbox="422 347 518 1422" style="border: 1px solid red; padding: 5px;">Chapitre modifié suite à l'avis de l'Autorité Environnementale (2019-125) du 18 mars 2020 : recommandations 7, 10 et 11</p> <p data-bbox="534 89 726 1825">Une première étude de déplacement a porté sur l'ensemble du secteur élargi incluant les voiries principales et secondaires concernées par le report des circulations dans le cadre de la suppression du PN4. Deux secteurs sont principalement concernés par le report du trafic, en plus des voiries créées ou modifiées dans le cadre du projet : Le quartier du Moutier et des Tourelles, à Deuil-La-Barre (avec un report plus marqué le soir) et le quartier Blancport et le franchissement alternatif des voies ferrées par la rue du Lac Marchais, à Montmagny et Deuil-La-Barre (avec un report plus marqué le matin). Sur la base de cette analyse, l'étude de déplacement de CDVIA s'est ensuite focalisée là où se concentrent les reports de trafic induits par le projet, c'est-à-dire au niveau des franchissements alternatifs des voies ferrées existants ou créés, ainsi que sur les principaux axes permettant d'y accéder.</p> <p data-bbox="758 1052 917 1825">Certains travaux nécessitent le transport de matériaux par la route, entraînant de ce fait des passages de camions sur les axes routiers du secteur, ce qui risque de perturber la circulation locale. De plus, les voies empruntées par les engins de chantier peuvent être dégradées et être rendues glissantes.</p> <p data-bbox="933 1052 1125 1825">La modification du plan de circulation de Deuil-La-Barre est l'un des principaux axes de la municipalité, souhaité en concertation avec ses partenaires et la population. Il n'est pas possible, à ce stade, de présenter les futurs plans de circulation dont la nature des modifications et leur mise en œuvre sont entièrement du ressort des communes.</p> <p data-bbox="1165 1052 1356 1825"><i>La suppression du passage à niveau n°4 et la mise en service du nouveau pont-rail de franchissement entraîneront une modification des circulations sur le territoire proche. Le projet induit le report d'une partie du trafic routier des rues Charles de Gaulle et de la gare puis de l'avenue de la gare, RD311, vers des voies urbaines situées plus au sud, en particulier la rue du Moutier et la rue Jean Bouin.</i></p>	
	<p data-bbox="821 235 917 1030">Les itinéraires de circulation des camions sur les voies publiques seront étudiés de manière à créer le moins de perturbations possible sur la voirie locale.</p> <p data-bbox="933 235 1061 1030">Différentes mesures globales touchant plusieurs modes de déplacements seront mises en place afin de limiter les effets. Une piste provisoire de chantier sera aménagée, à distance des zones habitées, de manière à absorber le maximum de flux induits par les travaux.</p>	R
	<p data-bbox="1212 235 1308 1030"><i>Les requalifications des voies rendues nécessaires par les modifications de circulation seront réalisées dans un second temps par les collectivités compétentes</i></p>	E


INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
<p>Circulations ferroviaires</p> <p>Des interceptions de circulations sont possibles la nuit en semaine. Si des interruptions plus longues sont nécessaires, il est possible de couper les circulations les week-ends mais une substitution routière doit être prévue. Par ailleurs, des ralentissements du trafic sont également à envisager. <i>Les circulations ferroviaires ne seront pas modifiées à terme.</i></p>	<p>Dans le cadre des travaux de mise en place des ouvrages de franchissement des voies ainsi que des rampes, des bus de substitution seront mis en place.</p>	R
<p>Transports en commun</p> <p>Les travaux de génie civil nécessaires à la réalisation d'un projet peuvent avoir des conséquences sur les circulations des véhicules. Ces incidences peuvent également concerner les cheminements des bus.</p>	<p>L'entreprise prendra toutes les mesures nécessaires, tant auprès des autorités locales, des concessionnaires, que des riverains et des usagers, visant à assurer que leurs travaux n'induiront pas de perturbations du trafic, dont celui des bus notamment. Le fonctionnement du réseau viaire et du quartier sera assuré au mieux pendant toute la durée des travaux.</p>	R
	<p><i>A terme, la suppression du passage à niveau n°4 et la mise en service du nouveau pont-rail de franchissement entraîneront ainsi une modification des circulations des bus sur le territoire proche.</i></p>	E
	<p>En lien avec l'aménagement de l'accès au chantier, des travaux préparatoires et des aménagements de la voirie existante sont nécessaires, aménagements pouvant générer des perturbations de la circulation piétonne et occasionner un danger pour leur sécurité.</p>	R
<p>Modes actifs</p> <p><i>Les flux piétons seront modifiés sur le secteur du projet, notamment à proximité de la gare de Deuil-Montmagny et le long des voiries créées / réaménagées</i></p>	<p>Dans le cadre du projet, plusieurs aménagements sont prévus pour favoriser les déplacements de piétons et cycles : Ouvrage de franchissement routier adapté au passage des modes doux et piétons, passage souterrain équipé de rampes, trottoirs, pistes cyclables...</p>	R
	<p><i>Au niveau de la rue Guynemer, côté voie ferrée, la largeur de ce trottoir sera supérieure à 1,50 m, sauf à quelques endroits où la configuration du site et l'intégration d'un itinéraire cyclable bidirectionnel ne le permettent pas. La réalisation des éclairages publics est bien prévue dans le projet, le transfert sera formalisé au futur gestionnaire (communes ou CAPV)</i></p>	R


INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
<p>Mode cyclable</p> <p>Les flux routiers seront modifiés dans le secteur du projet. Ces modifications pourront désorganiser les déplacements mode doux, et en premier lieu le mode cyclable.</p>	<p>Les pistes cyclables bidirectionnelles seront dissociées de la route pour favoriser le mode cyclable.</p> <p>Les pistes cyclables seront positionnées à hauteur de trottoir et seront ainsi physiquement séparées de la chaussée par la bordure. Par ailleurs, aucun stationnement n'est prévu du côté de la piste cyclable au niveau des rues Guynemer (actuelle et prolongée) et des Lévrriers.</p> <p>Au niveau du franchissement piéton et mode doux à proximité de la gare, des solutions d'aménagement sont en cours d'études afin d'améliorer l'accessibilité des cyclistes. Si leur faisabilité est avérée, elles pourront être mises en œuvre.</p>	E
<p>Stationnement</p> <p>Le projet entrainera le déplacement et la suppression de places de parking. Cette incidence apparaîtrait dès la phase travaux, mais des mesures pérennes – en exploitation – viendront compenser cette suppression.</p>	<p>A terme, le nombre de place de stationnement devrait être identique à l'existant.</p>	R
EFFETS SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE		
<p>Archéologie</p> <p>La réalisation de l'opération va avoir un impact sur le sous-sol du territoire concerné. Le risque de désorganisation des couches archéologiques existantes reste toutefois très limité.</p>	<p>Le Service Régional de l'Archéologie a été consulté dans le cadre du projet. D'après son retour, aucun vestige n'a pour le moment été identifié sur le secteur. Aucune prescription d'archéologie préventive n'a ainsi été formulée.</p> <p>Le Service Régional de l'Archéologie devra par ailleurs être informé de toute découverte fortuite durant la phase de travaux.</p>	E
<p>Paysage</p> <p>Les travaux peuvent altérer le paysage (terrassements bruts, aires de stockage, grues...). Ces impacts sont provisoires et inhérents à tous travaux.</p>	<p>Toutes les mesures nécessaires (clôtures des zones de travaux, installation de panneaux explicatifs, communication...) seront prises tout au long du chantier.</p>	R

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
<p>A terme, les principaux impacts du projet résultent de la modification du cadre de vie des habitations proches.</p>	<p>Plusieurs mesures d'accompagnement sont prises d'un point de vue paysager : reprise de revêtements, végétalisation et plantation des espaces libre.</p>	R
<p>Patrimoine historique</p> <p>L'aire d'étude ne présente aucun monument historique ni site classé ou inscrit ni site patrimonial remarquable.</p>		
EFFETS SUR LA SANTE PUBLIQUE		
<p>Qualité de l'air</p> <p>En phase chantier, la pollution émise par tous les matériels roulants ainsi que les groupes électrogènes, les compresseurs... peut être considérée comme non négligeable momentanément. En effet, ce projet de contournement nécessite d'abord la préparation du terrain (terrassements, fondations...) et ensuite la livraison de matériaux.</p>	<p>Plusieurs types d'actions peuvent être envisagés pour limiter, à proximité des voies, la pollution atmosphérique. Il est tout d'abord possible d'influencer les émissions polluantes par une modification des conditions de circulation sur le chantier et aux abords de celui-ci. Par exemple, limiter la vitesse des voies à 20 ou 30 km/h permet de réduire les émissions.</p> <p>Par ailleurs, il conviendra d'éviter les opérations de chargement et de déchargement des matériaux par vent fort, de prévoir, en cas de conditions particulières, le bâchage des camions de terrassement ou de livraison des matériaux ou de mettre en place des dispositifs particuliers (bâches par exemple) au niveau des aires de stockage provisoire des matériaux susceptibles de générer des envois de poussières.</p>	R
<p>La suppression du passage à niveau va entraîner une modification des circulations routières sur les communes et un déplacement du trafic et donc des rejets de gaz d'échappement par rapport à la situation actuelle. On retiendra néanmoins que le choix de SNCF Réseau de supprimer le PN4 en faisant passer les circulations plus au sud a pour effet de réduire les incidences sur la zone de bâti la plus dense. Même si on constate une dégradation pour les zones bâties situées au sud, celles-ci demeurent moins denses au niveau du bâti. L'effet global est ainsi positif pour l'exposition des populations.</p>	<p>La réglementation n'impose aucune mesure de réduction des impacts pour la pollution atmosphérique dans le cadre des projets urbains ou d'infrastructures. Néanmoins, la pollution atmosphérique liée à la circulation routière peut être limitée de deux manières : réduction des émissions de polluants à la source et intervention au niveau de la propagation des polluants.</p>	R

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
Emissions de gaz à effet de serre	<p>Le chantier va générer des émissions de gaz à effet de serre (production des matériaux entrants et sortants, acheminement, consommation énergétique des engins de chantier...).</p> <p>La priorisation sur des modes de transports alternatifs comme les déplacements cyclables ou piétons constitue un moyen de limiter les émissions de GES dans l'atmosphère.</p>	R
	 <p>Chapitre modifié suite à l'avis de l'Autorité Environnementale (2019-125) du 18 mars 2020 : recommandation 17</p>	R
Acoustique	<p>Les chantiers sont, par nature, une activité bruyante. L'approche qui doit être retenue consiste alors à, d'une part, limiter les émissions sonores des matériels utilisés et, d'autre part, obliger l'ensemble des acteurs du chantier à prendre le maximum de précautions vis-à-vis de cette nuisance.</p> <p>Les nuisances sont notamment liées à la circulation (va et vient) des différents engins et à la réalisation de l'ensemble des travaux : terrassements, réalisation d'ouvrages d'art, réalisation des chaussées (structure et couches de roulement), aménagements paysagers...</p>	R
	<p>Un écran réfléchissant sera mis en place le long de la rue Guynemer sud. Par ailleurs, une réduction de la vitesse de circulation routière de 50 km/h à 30 km/h sur les voies est proposée.</p>	R
	<p>Pour la rue de la Plante des Champs, au vu des emprises disponibles en bordure de la voie nouvelle et du bruit multi-source environnant (voies routières et ferrée), les bâtiments doivent être protégés par isolation acoustique de façades (IF).</p>	C

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
Vibration	<p>Le chantier peut être à l'origine de vibrations, notamment lors des phases de terrassement. Ces gênes peuvent occasionner des désagréments pour les riverains.</p> <p>Un chantier peut être à l'origine d'une gêne lumineuse en raison de l'éclairage qui peut être nécessaire suivant la période (saison) de réalisation des travaux.</p>	R
Ambiance lumineuse	<p><i>La phase d'exploitation n'entraîne aucun nouvel impact sur cette thématique. Le projet n'est pas de nature à modifier les émissions lumineuses actuelles. Toutefois, le nouveau barreau routier créé pour le franchissement des voies ferrées devra être éclairé pour des raisons de sécurité.</i></p>	R
Odeurs	<p>Le brûlage des déchets sur le chantier est interdit.</p> <p>Les bennes à déchets légers ne permettront pas l'envoi de poussières et de déchets. Le déballage des matériaux devra se faire obligatoirement à proximité d'un moyen de collecte interne au chantier ou d'une benne appropriée.</p>	R
Ondes électromagnétiques	/	/

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
<p>Allergies</p> <p><i>L'allergie est un problème citadin, consécutif aux effets de la pollution sur la sensibilisation aux allergènes.</i></p>	<p><i>Les végétaux seront choisis parmi une liste peu allergène. De plus, la palette végétale proposée, constituée de grandes masses homogènes plantées d'essences diversifiées, tend à minimiser l'impact temporel d'une essence potentiellement allergène.</i></p>	R
VULNERABILITE DU PROJET AU CHANGEMENT CLIMATIQUE		
<p></p> <p>Chapitre modifié suite à l'avis de l'Autorité Environnementale (2019-125) du 18 mars 2020 :</p> <p>recommandation 15</p>		
<p>Emission de GES</p> <p>Le chantier va générer des émissions de gaz à effet de serre (production des matériaux entrants et sortants, acheminement, consommation énergétique des engins de chantier...).</p>	<p>Il pourra être envisagé d'encourager les fournisseurs à utiliser des modes de transport des marchandises alternatifs quand cela est possible, de privilégier certains matériaux ou encore de mutualiser les rotations de camions.</p> <p>Il sera ainsi demandé aux soumissionnaires qui répondent aux appels d'offres pour la réalisation des travaux de contribuer aux objectifs d'amélioration de la performance énergétique et de la performance carbone de leurs activités en évaluant la consommation d'énergie et les émissions de GES des prestations rendues (bilan carbone).</p>	R
<p>Economie d'énergie</p> <p>Le projet comprend l'éclairage des voiries et des ouvrages d'art qui sera consommateur d'énergie.</p>	<p><i>Autant que possible, les éclairages des nouvelles voiries et des nouveaux équipements seront à basse consommation (LED).</i></p>	R

INCIDENCES	MESURES ERC	Type de mesures
<p>Adaptation de la végétation</p>	<p>Le changement climatique peut nuire aux espèces végétales plantées dans le cadre des aménagements paysager et non adaptées à ces évolutions.</p>	<p>Les végétaux qui seront mis en place dans le cadre du projet seront des espèces très bien acclimatées en Ile de France. Les espèces devront être choisies en tenant compte des enjeux liés au changement climatique.</p> <p>E</p>
<p>VULNERABILITE DU PROJET AUX RISQUES NATURELS</p>		
<p>Inondation par remontée de nappe</p>	<p> Chapitre modifié suite à l'avis de l'Autorité Environnementale (2019-125) du 18 mars 2020 : recommandation 20</p>	
	<p>Les ouvrages aménagés en partie ou totalement en sous-sol sont exposés aux risques de remontée de nappe.</p>	<p>Les ouvrages conçus dans le cadre des études ont été dimensionnés de manière à être suffisamment lourds pour résister à la pression de la nappe.</p> <p>E</p>

MODALITE DE SUIVI DES MESURES

En phase « Chantier », le suivi environnemental se fera à plusieurs niveaux :

- + Par l'entreprise : un interlocuteur désigné par l'entreprise qui réalisera les travaux sera identifié au démarrage des travaux pour assurer le suivi du bon déroulement du chantier. Un Plan d'Assurance Environnement (PAE) décrivant les dispositions prises pour garantir le déroulement du chantier dans le respect du milieu environnant sera réalisé, ainsi qu'un Plan des Installations du Chantier et le Plan d'Organisation et d'Intervention (POI) en cas de pollution accidentelle. Un journal de chantier sera ouvert, pour consigner tous les renseignements relatifs à celui-ci ;
- + Par le MOE : le maître d'œuvre mettra à disposition une personne pour assurer le suivi et le contrôle environnemental régulier du chantier. Sa mission consistera à vérifier si l'entreprise met bien en application son PAE (et ses autres procédures) ;
- + Par le MOA : le contrôle du chantier par le maître d'ouvrage est ponctuel et inopiné. Il consiste à vérifier si les travaux sont conformes à la réglementation et au marché de travaux contractualisés.

Concernant les eaux rejetées en phase chantier, il sera demandé à l'entreprise en charge des travaux de procéder à des analyses régulières tout au long du chantier.

En phase « Exploitation », le suivi global, l'entretien et la maintenance des nouveaux espaces seront effectués par :

- + SNCF Réseau pour la partie ferroviaire des ouvrages ;
- + Les services techniques des mairies de Montmagny et Deuil-La-Barre pour les espaces piétons et routiers (y compris le passage souterrain).

Il appartiendra au gestionnaire futur de la route de s'assurer de la qualité des eaux rejetées dans le réseau d'assainissement.

Enfin, l'aménagement des abords du réseau routier sera à la charge du gestionnaire futur. Etant donnée l'absence de zone humide dans le secteur en projet, aucune mesure n'est à prévoir en matière de préservation.

Une campagne de mesures acoustiques post-mise en service sera réalisée afin de vérifier que les mesures de protection mises en œuvre sont suffisantes au regard des seuils réglementaires.

