

Aménagement de voie verte en bordure de la RD 131 – Briis-Sous-Forges

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 paysage	20
2.1.9 Autres textes	7	5.2 Effets présumés du projet sur l'environnement	21
2.2 Autorisations et procédures nécessaires à la réalisation du projet	8	5.2.1 Effets et mesures liés au milieu physique	21
2.2.1 Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité	8	5.2.2 Effets et mesures liés au milieu naturels.....	21
2.2.2 Autorisation environnementale	8	5.2.3 Effets et mesures liés au milieu humain	21
2.2.3 Archéologie préventive	8	5.2.4 Effets et mesures sur le patrimoine et le paysage.....	22
		5.2.5 Tableau de synthèse des impacts et mesures	23
		6. Réponse aux objectifs et justification de l'utilité publique.....	24
		7. Annexe 1 : Plan de situation	25
		8. Annexe 2 : Vue en plan de l'aménagement	27

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Plan de situation du projet..... 10

Figure 2 : Profil en travers type de l'aménagement de la voie verte 11

Figure 3 : Extrait de la carte géologique au 1:50°000 sur le secteur de la RD 131 13

Figure 4 : Profil altimétrique de la voie en projet – source Géoportail..... 14

Figure 5: localisation de l'aire d'alimentation de captage de Saint-Maurice - Montcouronne par rapport à la zone d'étude – Source aire-captage.fr- Office International de l'Eau..... 15

Figure 6: Synthèse du zonage naturel au droit de la RD 131..... 16

Figure 7: Extrait de la cartographie du SRCE Ile-de-France au droit de la RD 131..... 17

Figure 8: Enveloppe d'alerte zone humide sur le secteur de la RD 131 – source : DRIEE 18

Figure 9: Evolution de l'occupation du sol, d'après le Corine Land Cover entre 1990 (à gauche) et 2012 (à droite)..... 19

Figure 10 : Carte de bruit..... 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 : Illustration de glissière mixtes bois-métal de sections rondes..... 22

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Tableau de synthèse des impacts et mesures 23

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 131, sur les communes de Briis-Sous-Forge et Vaugrigneuse, 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 1er 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 publiques et 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.

Dans le cas du présent projet, la nécessité de réaliser une demande d'autorisation environnementale au titre des articles réglementaires suivants est vérifiée :

- Loi sur l'eau
- Espèces protégées
- Défrichement

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.

Le régime (déclaration ou autorisation) auquel sera soumis le projet sera déterminé lors des études ultérieures. A ce stade, les caractéristiques de l'aménagement n'impose pas la réalisation de procédure au titre de la loi sur l'eau.

Aucune demande d'autorisation 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

Le projet de voie verte se situe le long de la RD 131, sur les communes de Briis-Sous-Forges et Vaugrigneuse dans le Département de l'Essonne (91), et vise à relier Vaugrigneuse à la gare autoroutière de Briis-Sous-Forges.



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, l'aménagement d'une voie verte le long de la RD 131 permettrait d'ouvrir à la circulation douce l'axe de la RD131 qui est aujourd'hui peu adapté à ce mode de circulation. L'accotement étroit rend la circulation des piétons et des cycles dangereuse, sur une voie supportant un trafic journalier de plus de 2600 véhicules (dont plus de 4% de poids lourds).

L'accès à la gare autoroutière Briis-sous-Forges apparaît comme un enjeu majeur sur le secteur, cet équipement comporte en effet une attractivité grandissante. Au vu de ce succès, le parking véhicule été d'ailleurs agrandi pour atteindre aujourd'hui 340 places, toutes utilisées quotidiennement. Les raisons du succès de cet équipement sont une liaison rapide avec les grandes infrastructures franciliennes (RER C, RER C, TGV) et grands pôles d'activités du nord de l'Essonne, grâce à 6 lignes de transports en commun dont 2 lignes express.

Il a été constaté que la majorité des voyageurs transitant par la gare autoroutière habitait dans un rayon inférieur ou égal à 6 km autour de celle-ci, bien que la plupart y accède en voiture.

L'aménagement d'une infrastructure sécurisée et dédiée aux circulations douces, depuis le bourg de Vaugrigneuse, permettrait d'augmenter la compétitivité de ce mode de déplacement par rapport au transport motorisé, actuellement prédominant pour le même trajet. Par ailleurs, ces utilisateurs pourront disposer des équipements disponibles à la gare : abris vélos, casiers, arceaux...

4.1.2 Objectifs de l'opération

L'objectif de l'opération est avant tout d'ouvrir davantage l'axe RD 131 à la circulation piétonne et cycliste et ainsi encourager les riverains à employer les modes de déplacement doux, notamment en rabattement sur la gare autoroutière dont le parking se verrait déchargé d'une partie des véhicules stationnant chaque jour.

Actuellement, la contrainte sécuritaire générée par l'absence d'infrastructure propre 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

Le projet consiste en l'aménagement d'une voie verte sur la rive Est de la RD131 et permettant de relier le bourg de Vaugrigneuse à la gare autoroutière de Briis-sous-Forges, soit une distance de 1,3 km.

Le CERTU préconise pour ce type de voie l'indépendance du réseau cyclable par rapport au réseau routier, une largeur de voie de 3 à 5 mètres et un nombre réduit de croisement avec le réseau routier.

Conformément aux recommandations, la voie verte sera effectivement indépendante du réseau routier et placée à l'est de la RD 131, ce qui permet de relier le giratoire de la gare en limitant les croisements avec la RD 131. Seul un croisement avec la RD 152 est nécessaire pour rejoindre la gare autoroutière depuis Vaugrigneuse. En raison de contraintes d'emprise et du flux attendu, une largeur de voie de 3 m a été retenue.

En termes de sécurité, la voie verte sera située à environ 2,7 m de la chaussée existante. Une bande de 1m de large sera laissée libre à l'est de la chaussée et un dispositif de retenue y sera installé pour assurer la protection des usagers de la voie. A l'est du dispositif de retenue se trouvera un accotement enherbé, une cunette y assurera la gestion des eaux pluviales.

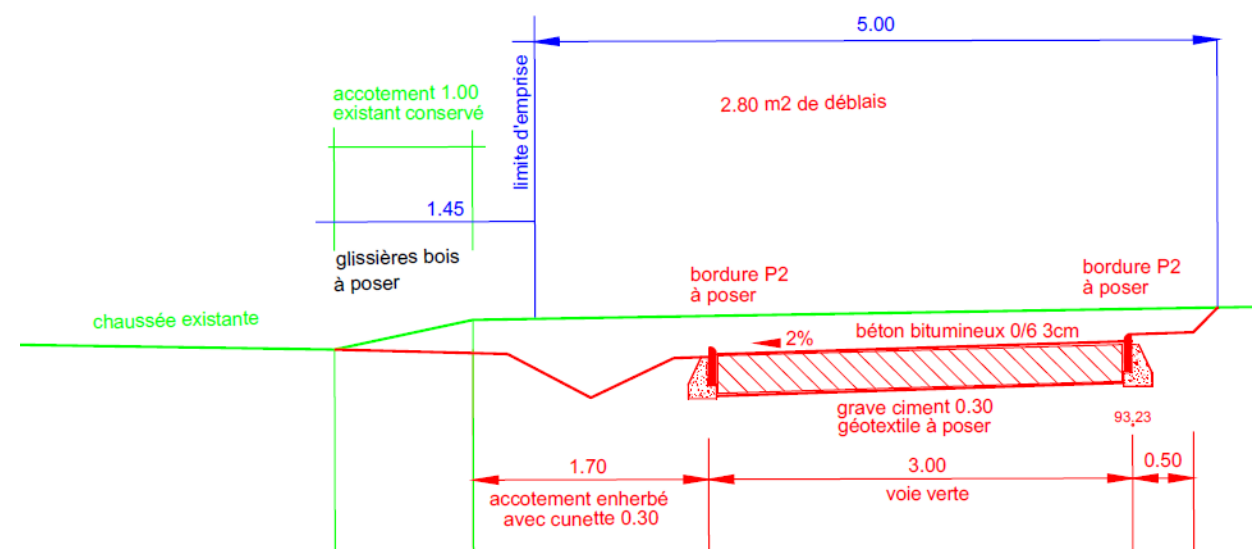


Figure 2 : Profil en travers type de l'aménagement de la voie verte

4.2.2 Programme des études et travaux

A l'issue de la présente enquête publique, les études seront précisées par un dossier PRO.

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

La période de travaux étant estimée à quatre mois, la mise en service de la voie cyclable pourrait ainsi être envisagée à l'été 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

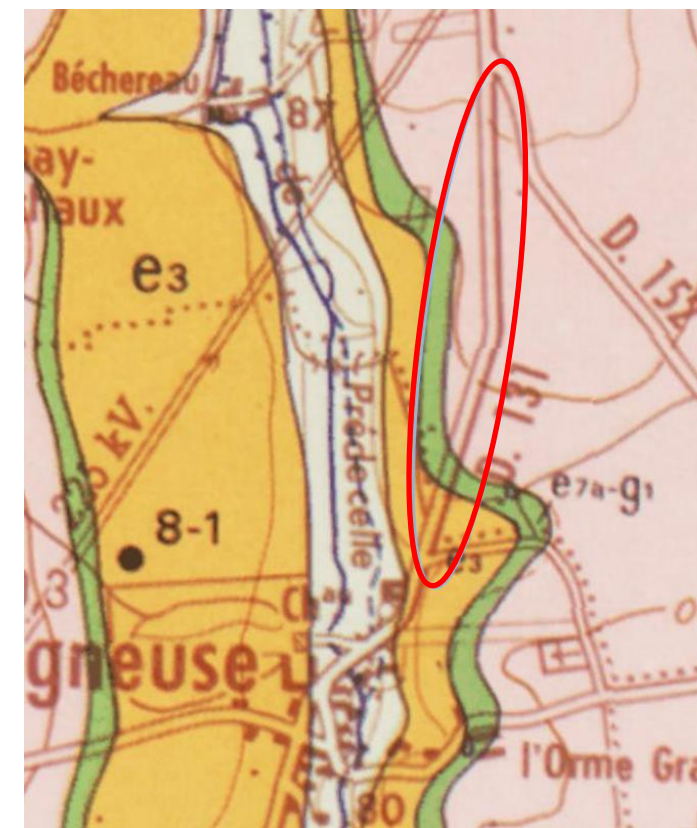
5.1.1 Enjeux physiques

5.1.1.1 Géologie et reliefs

Géologie

Le contexte géologique du secteur est en grande partie composé des sables de Fontainebleau, ces formations sont particulièrement perméables.

A l'extrémité sud, alternent Marnes supragypseuses, argiles vertes et Calcaires de Brie d'une part et sables de Breuillet et argiles plastiques d'autre part.



Localisation du projet




	Stampien moyen - g2a2 – Sables de Fontainebleau
	Ludien – Stampien inférieur (=Sannoisien) : Marnes supragypseuses, Argiles vertes de Romainville, Calcaire de Brie
	Yprésien inférieur (=Sparmacien): Sables de Breuillet et Argile plastique

Figure 3 : Extrait de la carte géologique au 1:50'000 sur le secteur de la RD 131

Relief

Le projet 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 située dans la vallée de la Prédecelle, affluent de l'Orge, où elle est aménagée dans l'axe de la pente, depuis la gare de Briis-sous-Forges sur le plateau jusqu'à l'intersection à l'extrémité sud du projet, en fond de vallée. La variation altimétrique est d'environ 23 mètres, soit une pente moyenne de 2% entre les deux extrémités du projet.

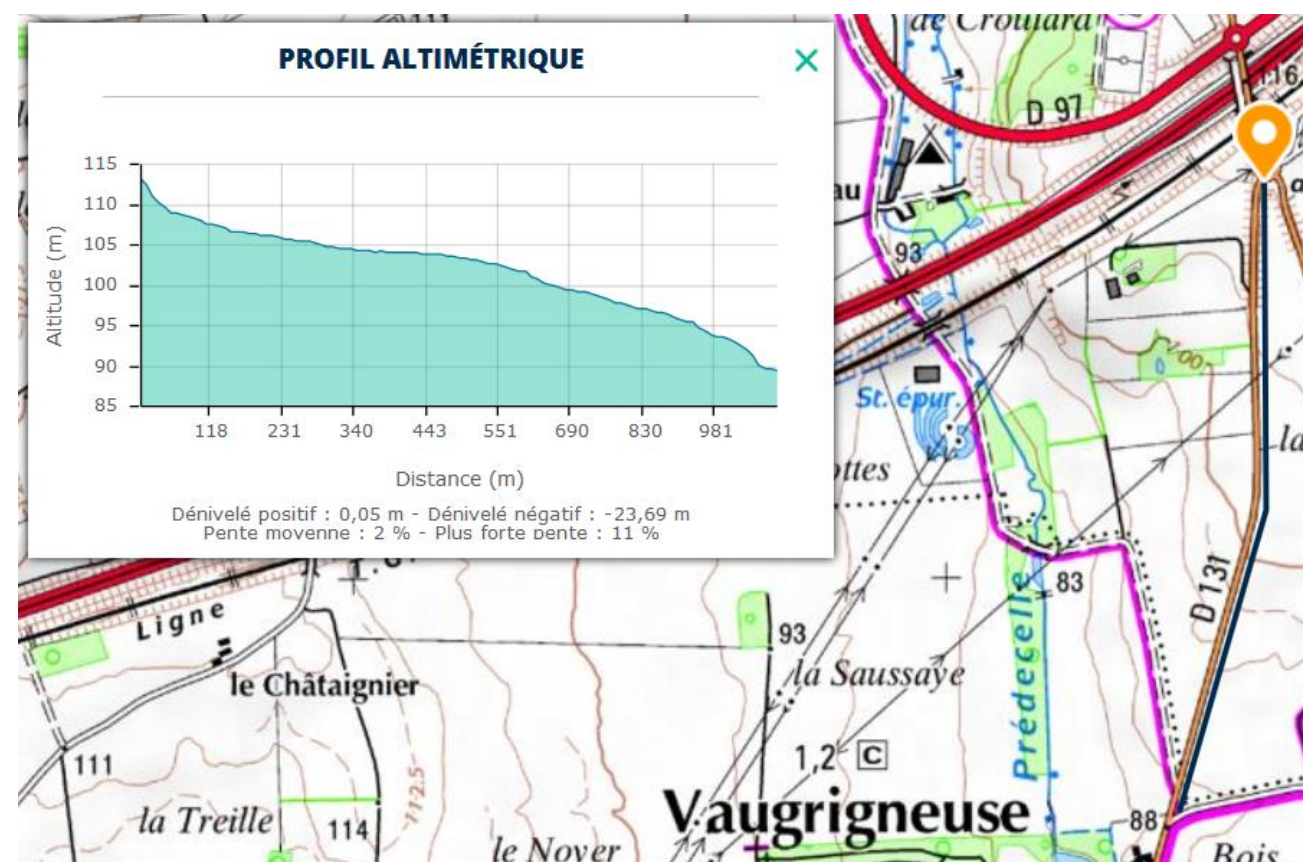


Figure 4 : Profil altimétrique de la voie en projet – source Géoportail

5.1.1.2 La ressource en eau

Les eaux superficielles

Comme indiqué précédemment, la voie verte en projet est située dans le bassin versant de la Prédecelle, affluent de l'Orge, dont le cours d'eau se situe à environ 200 m du projet. Ce cours d'eau n'est pas concerné par le projet.

De plus, le projet se situant dans le sens des axes de ruissellements, il ne fait pas obstacle à l'écoulement des eaux vers la vallée.

A noter toutefois le croisement d'un fossé à l'extrémité sud du projet. Bien qu'il ne soit pas répertorié comme cours d'eau d'après la base de données de l'IGN, ce fossé est en interaction direct avec la Prédecelle.

Les eaux souterraines

La masse d'eau souterraine située au niveau de la RD 131 est la masse d'eau « Craie et Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix ». Cette masse d'eau présente globalement une vulnérabilité importante aux pollutions agricoles (pesticides, nitrates composés organohalogénés volatiles). Ainsi, l'objectif d'atteinte du bon état global de cette masse d'eau 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 sont peu concernées 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, situé à plus de 1,5km. Son aire d'alimentation de captage n'est pas interceptée par le projet.



Figure 5: localisation de l'aire d'alimentation de captage de Saint-Maurice - Montcouronne par rapport à la zone d'étude - Source aire-captage.fr- 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 de plus 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 du SAGE, ainsi que ses documents cartographiques sont opposable à toute personne publique ou privée pour l'exécution d'installation, ouvrage, travaux.

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

Le projet n'intercepte aucun 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 du SAGE.

Enfin, la voie verte en projet n'est pas située dans un secteur de zones humides prioritaires, d'après la cartographie fournie à l'article 3 du règlement du SAGE. Le projet est donc également compatible avec l'article 3 du règlement du SAGE.

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 évènement de mouvement de terrain (affaissement, effondrement, chute de pierre, éboulement ou glissement de terrain) et aucune cavité n'a été recensée sur le territoire de Briis-sous-Forges ou 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.

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 la Prédecelle.

La commune de Briis-sous-Forges est toutefois située dans le périmètre des Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la Rémarde, d'une part, et de la Prédecelle, d'autre part. Ces deux PPRI ont été prescrits le 19/12/2000 mais ne sont pas approuvés à ce jour.

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 7,3 km de la voie 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 6,5 km de la voie en projet, sur la commune d'Angervilliers.

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

Le périmètre d'étude n'est compris dans aucune ZNIEFF.

Autres zonages en faveur du milieu naturel

D'après le décret 1194 du 20 décembre 2018, la commune de Vaugrigneuse est comprise dans le territoire du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, au même titre que de nombreuses communes voisines du projet telles que Courson-Monteloup, Fontenay-les-Briis et Forges-les-Bains. La communes de Briis-sous-Forges, en revanche ne fait pas partie de ce PNR.

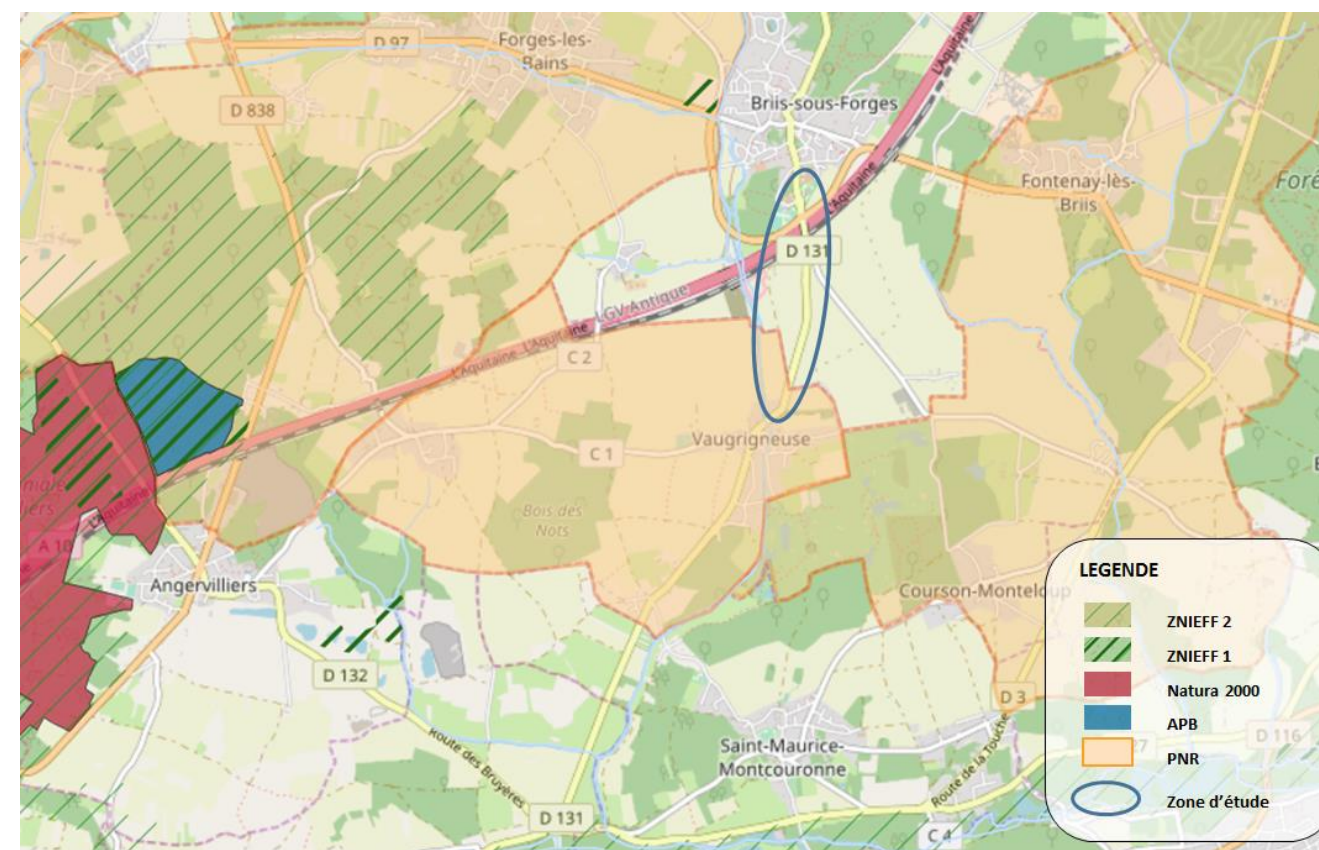
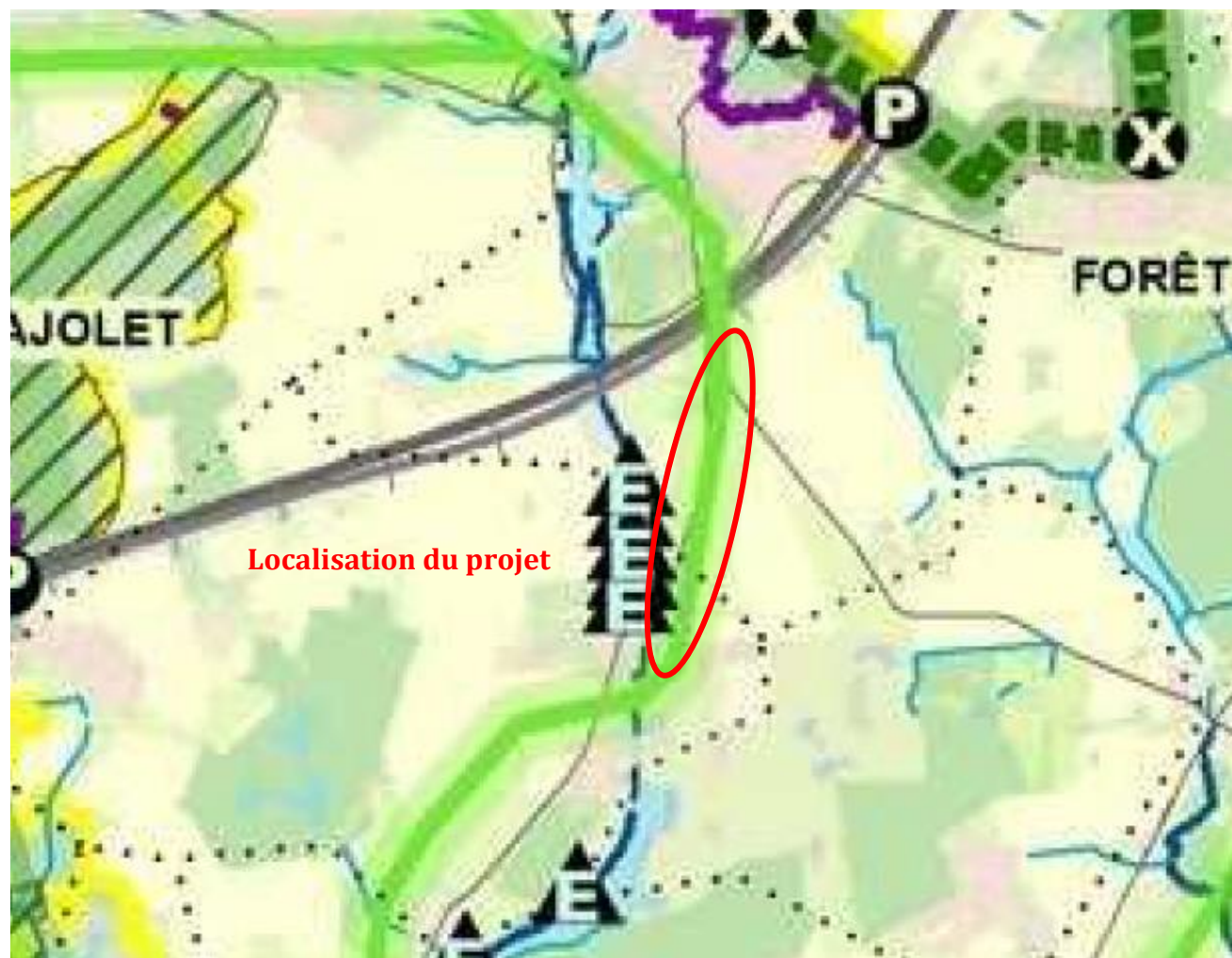


Figure 6: Synthèse du zonage naturel au droit de la RD 131

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.

Au droit de la RD 131 se trouve un corridor fonctionnel de la sous-trame herbacée. Cet élément signifie que les milieux composant le corridor disposent de toutes les caractéristiques nécessaires au développement des espèces associées et n'est contraint par aucun obstacle majeur. Le projet de voie verte est situé dans l'axe du corridor et ne constitue donc pas un nouvel obstacle dans la continuité écologique.



Localisation du projet

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 fractionnantes

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 dus 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 mares et mouillères recoupés par des infrastructures de transport

Milieux humides alluviaux recoupés par des infrastructures de transport

Figure 7: Extrait de la cartographie du SRCE Ile-de-France au droit de la RD 131

5.1.2.3 Zones humides

Des enveloppes d'alerte de zones humides potentielles ont été identifiées aux abords des cours d'eau 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

La voie verte en bordure de la RD 131 n'est concernée par ce sujet qu'à l'extrémité sud du projet. Le seuil de 0,1 ha impliquant la réalisation d'une procédure au titre de la loi sur l'eau n'est pas susceptible d'être atteint. Le présent projet ne sera donc pas soumis à procédure au titre de la loi sur l'eau.

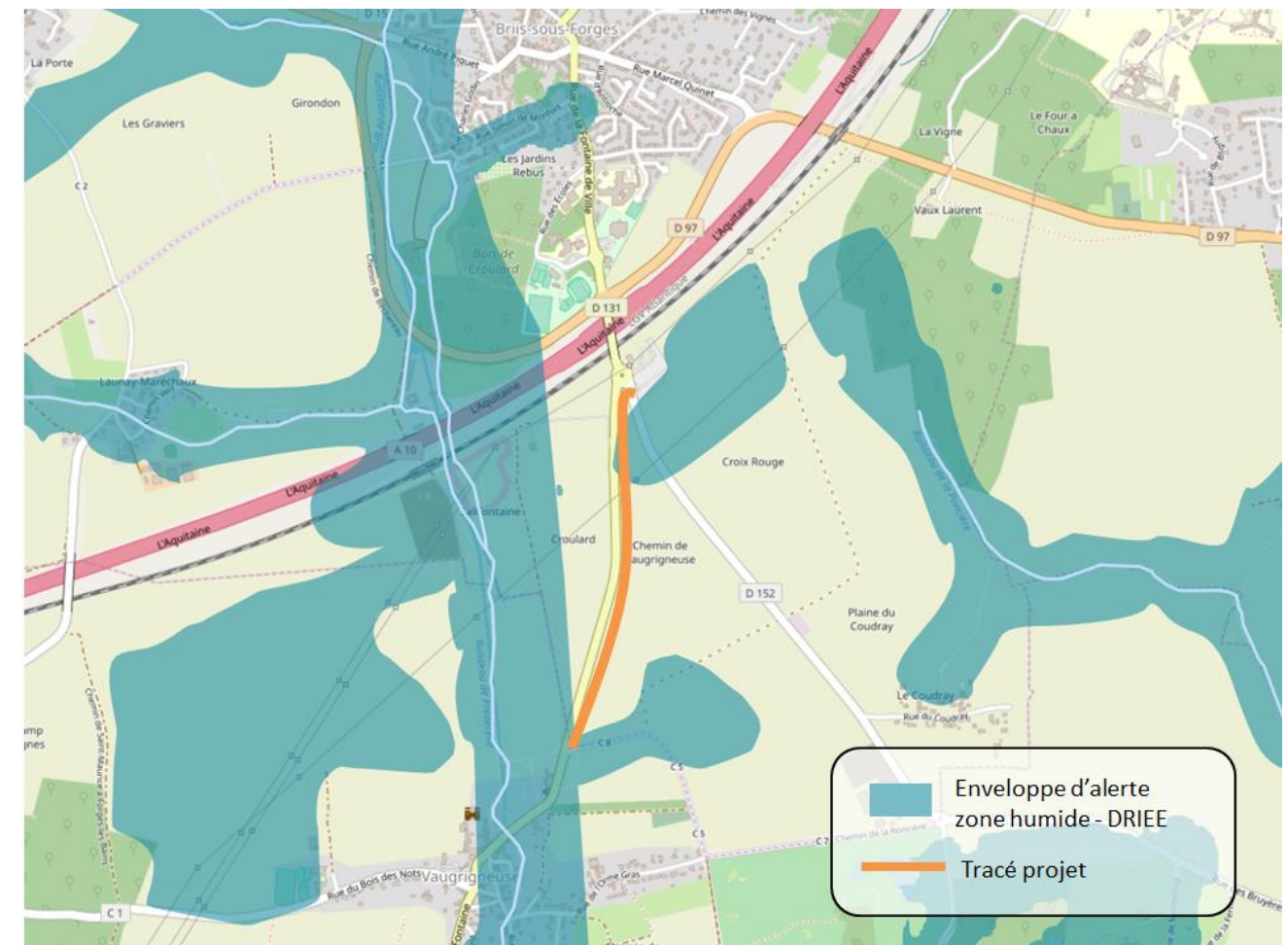


Figure 8: Enveloppe d'alerte zone humide sur le secteur de la RD 131 – source : DRIEE

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 projet est réalisé au droit d'un territoire à dominante agricole et forestière. Cette cartographie illustre la segmentation entre les zones urbaines, de Vaugrigneuse et de Briis-Sous-Forges au niveau de la RD 131.

La comparaison de l'occupation du sol sur le secteur entre 1990 et 2012 met notamment en évidence une évolution relativement faible de l'occupation du sol au droit du projet, seul un

étalement urbain à Briis-sous-Forges (de l'autre côté de l'A10) et l'aménagement du golf de Courson-Monteloup sont à noter.

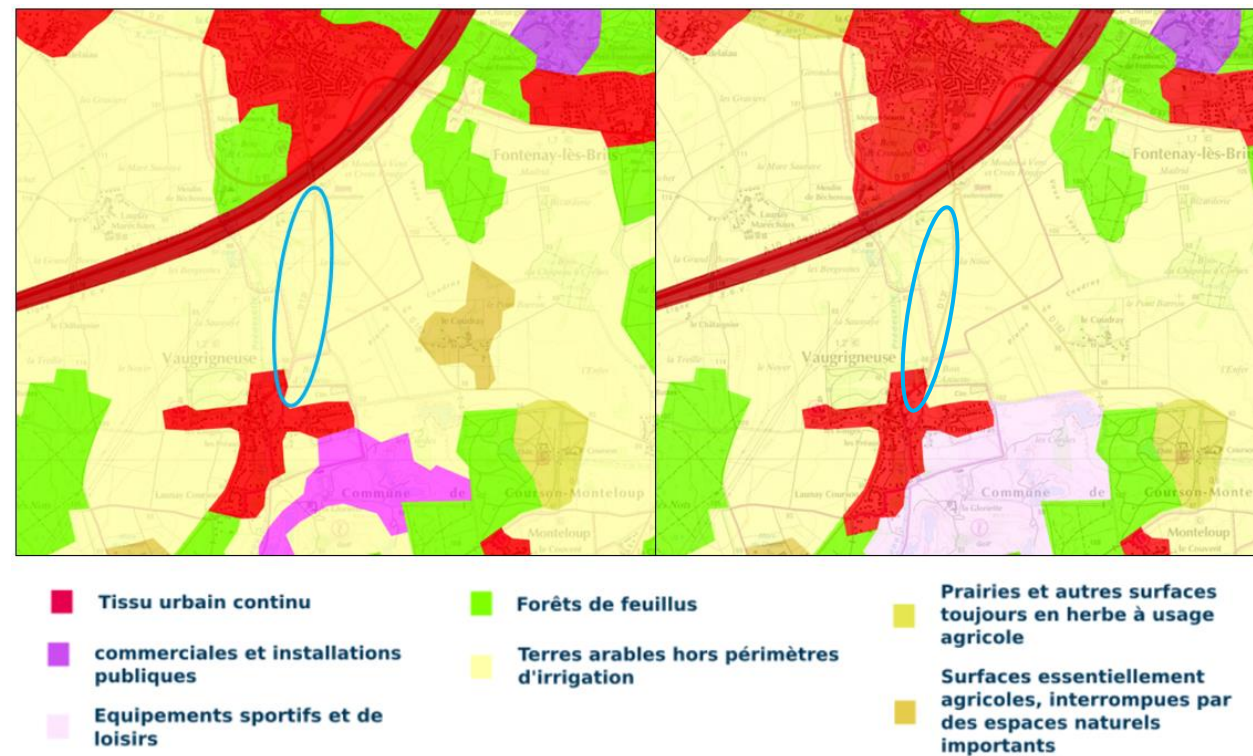


Figure 9: Evolution de l'occupation du sol, d'après le Corine Land Cover entre 1990 (à gauche) et 2012 (à droite)

Urbanisme

La voie verte en projet se situe sur la commune de Briis-sous-Forges. Cette commune dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 6 juin 2016.

Le projet est compris dans la zone A du zonage réglementaire du PLU. La zone A correspond aux espaces agricoles. Le règlement de cette zone 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 aux abords de la RD 131 est actuellement fortement dégradée en raison de la proximité de l'autoroute A10. Cependant, le secteur n'accueillant aucune habitation il n'est que peu sensible aux nuisances sonores.

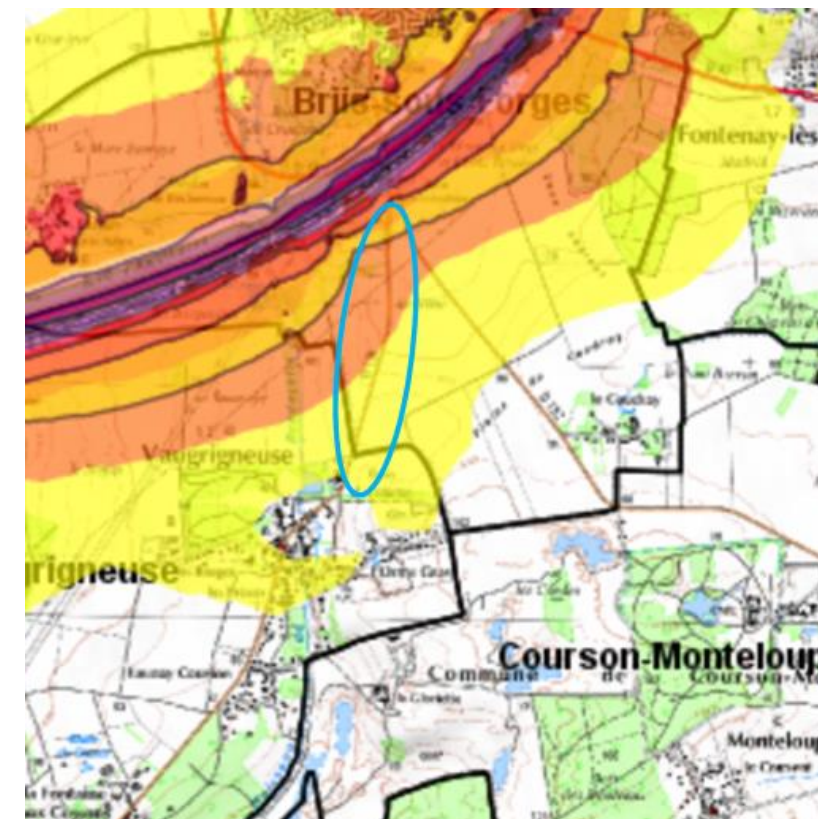


Figure 10 : Carte de bruit

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 ci-contre 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 notamment en évidence l'influence de l'autoroute A10 et, dans une moindre mesure, la RD 131, dans la production de polluants atmosphériques. L'aménagement d'une voie de

circulation douce en bordure de la RD 131 permettra d'augmenter la compétitivité des modes doux pour les trajets reliant Vaugrigneuse à la gare de Briis-sous-Forges.

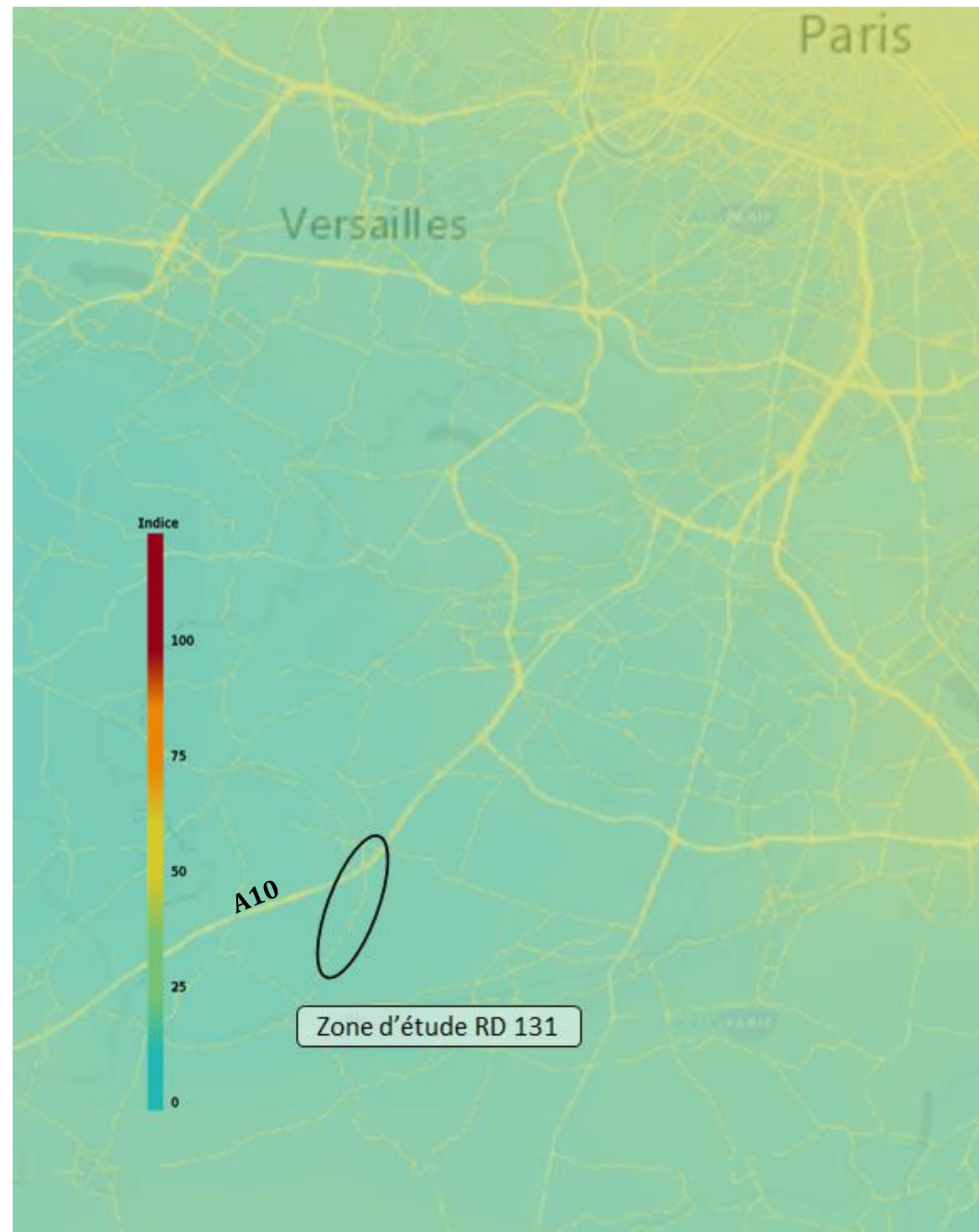


Figure 11 : Extrait de la carte de la qualité de l'air selon de l'indice de européen Citeair - Source Airparif

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 située à environ 1,2 km au sud-ouest de la RD 131 sur la commune du Val-Saint-Germain. Il s'agit du site SITA de Val-Saint-Germain.

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

5.1.4 Patrimoine et paysage

Le site est peu concerné par la présence d'éléments patrimoniaux ou paysagers. Les éléments les plus proches sont le site inscrit de la Vallée de la Rémarde, au sud de Vaugrigneuse, et le Château de Courson, monument et site classé, sur la commune de Courson-Monteloup. Le projet n'est pas couvert par les périmètres de protection associés.

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, seuls de légers terrassements seront réalisés afin d'obtenir des pentes de 4% maximum. En termes de contraintes géologiques, un niveau fort d'aléa retrait-gonflement d'argiles a été identifié à l'extrémité sud du projet, des dispositions constructives particulières voire une purge de ces matériaux pourraient être nécessaire 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. Il se situe en revanche dans le bassin versant de la Prédecelle, cours d'eau situé à environ 200 m. 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 Prédecelle. Bien que ce fossé ne soit pas répertorié comme cours d'eau, la continuité des écoulements est à assurer dans le cadre du projet.

Le projet consistant en l'aménagement d'une infrastructure pour circulations douces, la pollution chronique en phase d'exploitation est négligeable 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 accidentelle (déversement accidentelle, etc.) ou à une opération particulièrement impactante (mise en œuvre du revêtement, 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.

Enfin, la continuité hydraulique au droit du fossé est à maintenir, si nécessaire, un dispositif type filtre à paille sera placé dans le fossé afin d'intercepter d'éventuels polluants.

5.2.2 Effets et mesures liés au milieu naturels

La sensibilité du milieu naturel au droit du projet est relativement faible et l'impact du projet sur le site Natura 2000 le plus proche « Massif de Rambouillet et zones humides proches » situé à environ 7,5 km est nul en raison de sa distance et de la nature du projet.

Concernant la section du projet située au sein d'une enveloppe d'alerte zone humide, à savoir, l'extrémité sud, l'utilisation d'emprise temporaire sera limitée au niveau du fossé notamment.

De plus, en cas d'observation d'espèces invasives, la mise en œuvre du projet s'attachera à lutter contre la propagation de ces espèces. Un mode de gestion adapté à l'espèce sera réalisé.

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 réservée aux piétons et aux cycles propose en effet une alternative au transport routier sur le trajet reliant Vaugrigneuse à la gare autoroutière de Briis-sous-Forges. Le projet permettra 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 garantit la sécurité des cyclistes et piétons utilisant 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 131, dont notamment l'itinéraire Vaugrigneuse – gare de Briis-sous-Forges qui fait l'objet de trajets quotidiens. Cet aménagement aura donc pour effet de réduire les nuisances sonores causées par la RD 131.

En phase travaux, en revanche, la circulation des engins et d'éventuelles opérations bruyantes pourraient générer localement et temporairement une gêne sonore cependant cet impact est limité par l'absence d'habitation à proximité.

Toutefois, et afin de limiter la gêne pouvant être perçue durant la phase travaux, 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 permis sur la RD 131 aura pour effet de réduire le trafic motorisé sur le secteur. Les effets du projet en phase d'exploitation sont donc exclusivement positifs vis-à-vis de l'émission de pollution atmosphérique au droit de la RD 131.

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

Les mesures à prévoir en phase chantier consisteront en l'utilisation d'engins conformes aux normes environnementales et, afin de limiter la dispersion de poussières, seront réalisés 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 aux déplacements 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'est de la RD 131 deviendra inutilisable et la circulation d'engins de chantier pourrait représenter un danger pour les usagers. Un accès aux parcelles agricoles devra donc être aménagé provisoirement en phase travaux.

Afin de limiter les risques identifiés en phase travaux, un itinéraire piétons et cycles lisible et sécurisé devra être prévu.

5.2.4 Effets et mesures sur le patrimoine et le paysage

En raison du contexte rural de secteur, le dispositif de retenue en bois tel que proposé offre une bonne intégration paysagère.



Figure 12 : 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 mesures

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. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intervention limité aux secteurs à risque
Eaux superficielles	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Risques de pollution du cours d'eau La Prédecelle par ruissellement en phase chantier ▪ Risques lié à l'interception d'un fossé 	<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'entraînement 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"> ▪ Pas d'impact notable 	<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"> ▪ Intervention au droit d'une enveloppe d'alerte zone humide 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les occupation d'emprises temporaire seront limitées au droit du fossé à l'extrémité sud
Espèces invasives	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pas d'enjeux particulier identifié 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En cas de découverte d'espèce invasive, mise en place d'un protocole de traitement adapté
Milieu humain		
Nuisances sonores	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faibles nuisances sonores en phase chantier ▪ 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"> ▪ 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 est de la RD 131 ▪ 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"> ▪ Pas d'enjeux particulier identifié 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conception architecturale de la voie verte en cohérence avec le contexte

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

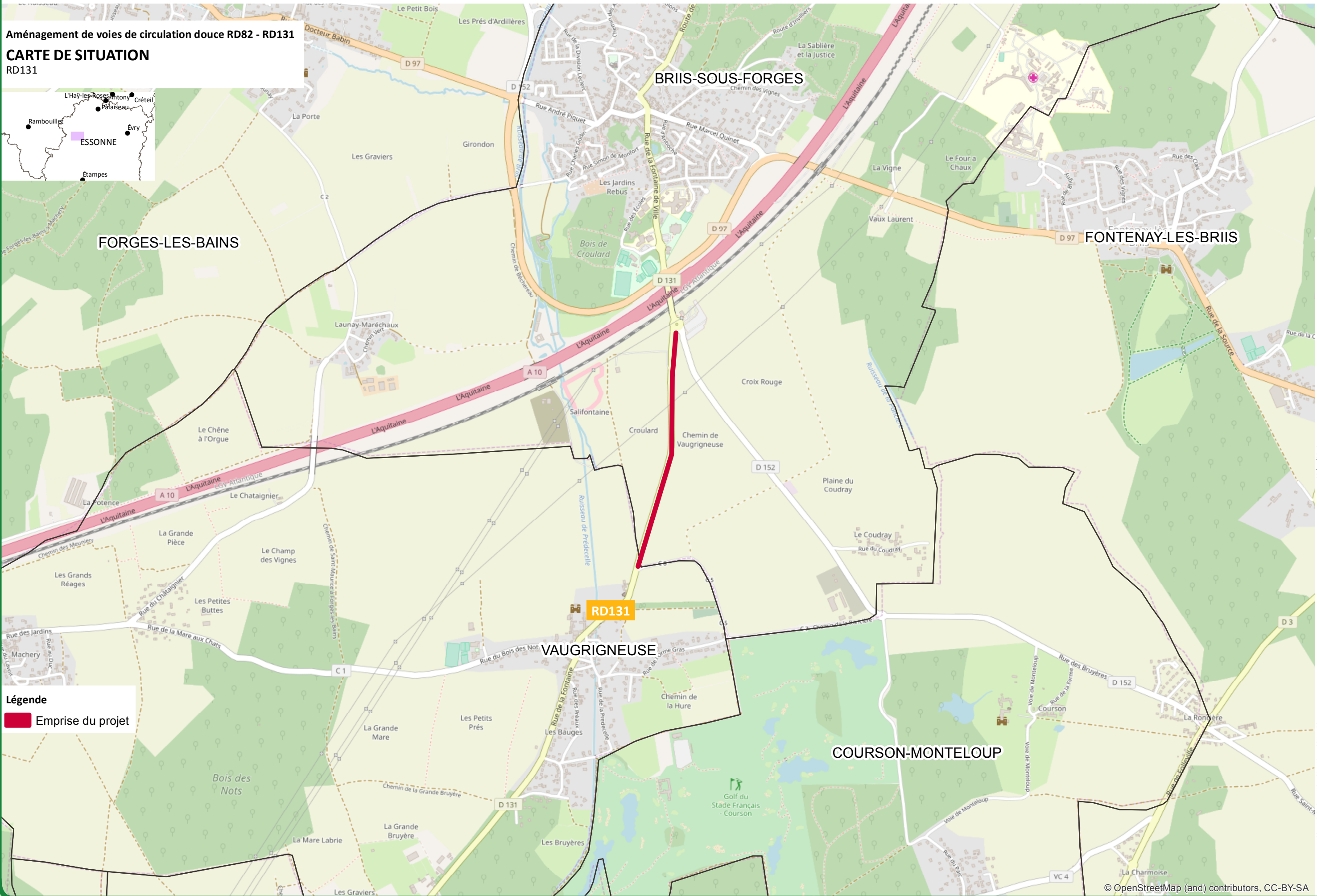
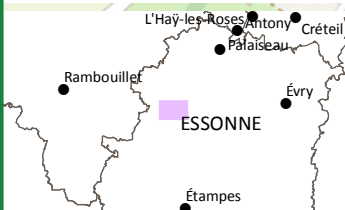
Le présent projet présenté à l'enquête publique répond à l'ensemble des objectifs visés par l'opération.

Il assure en effet une desserte sécurisée de la gare autoroutière de Briis-sous-Forges depuis le village de Vaugrigneuse. Le projet encourage notamment l'accès à la gare par voie douce qui se justifie notamment en raison de la saturation quotidienne du parking véhicule de la gare.


Concernant l'aspect sécurité, de nombreuses dispositions, conformes aux référentiels nationaux assurent la protection des usagers, à savoir notamment l'indépendance de la voie verte et du réseau routier et un nombre limité de croisement avec le réseau routier.

A noter également un impact environnemental limité de par la faible sensibilité environnementale du secteur, de la nature peu impactante du projet et des mesures mises en œuvre afin de réduire d'avantage les incidences prévisibles.

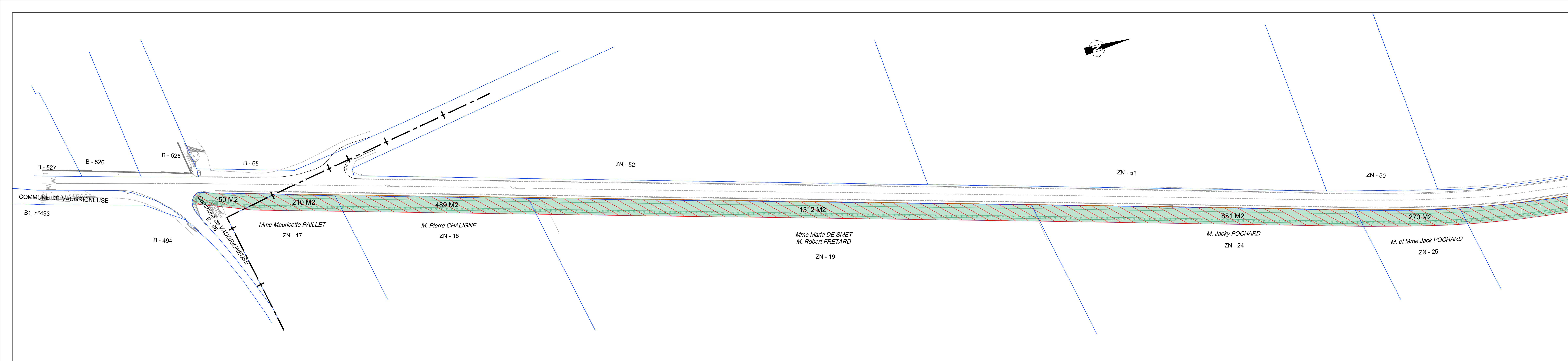
7. ANNEXE 1 : PLAN DE SITUATION






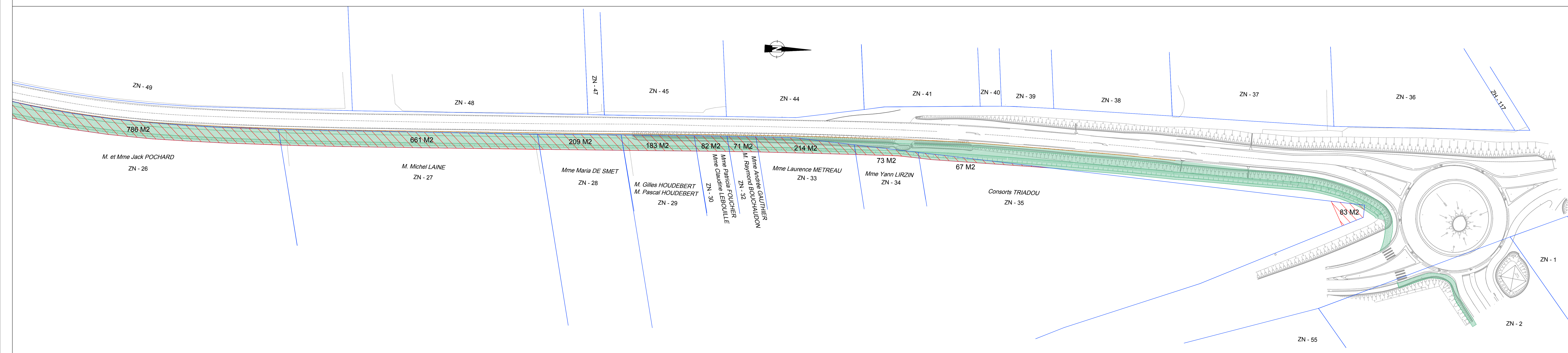
Légende

-  Emprise du projet

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



- LEGENDE
-  Parcelle cadastrale
 -  Acquisition foncière
 -  Emprise du projet voie verte



4 - Dossier d'enquête parcellaire
RD 131

4.2 Plan parcellaire

43829	ETU	DOSDUP	---	VP	STIN	420	A
Affaire	niveau	type dossier	domaine	nature	émetteur	libre	indice