



Etude d'impact au titre de
l'évaluation environnementale
Projet de renouvellement urbain du Bois de
l'Etang à La Verrière

Pièce 05- Analyse des effets cumulés

Sommaire

5..... Analyse des effets cumulés	4
5.1 Rappel des texte règlementaires.....	4
5.2 Détermination des projets pouvant présenter des effets cumulés	5
5.3 Projets connexes et connus	5
5.4 Effets cumulés en phase chantier.....	28
5.5 Effets cumulés en phase permanente	29
5.6 Effets cumulés lié au milieu naturel.....	39

Table des illustrations

Figure 1 Localisation des projets connexes et connus (Source : Suez Consulting, 2024).....	6
Figure 2 Plan de masse et de toiture du centre de préparation, personnalisation, tri et expédition (ATR ALCAVERT, 2021)	8
Figure 3 Vue prospective de la future station d'épuration du Mesnil-Saint-Denis/La Verrière (AAVR.org, 2024).....	9
Figure 4 Plan masse de la future STEU du Mesnil-Saint-Denis/ La Verrière (SIAHVY, 2023).....	10
Figure 5 Plan masse de la ZAC de l'aérostat (CCKArchitectes, 2017)	13
Figure 6 Trois ambiances de la ZAC Gare Bécannes (Support de la réunion publique- La Verrière & CASQY, 2022). 14	
Figure 7 Plan de programmation de la ZAC Gare Bécannes (Support de la réunion publique- La Verrière & CASQY, 2022)	14
Figure 8 : Schéma des deux sites NPNRU ainsi que les projets avoisinants (Source : SQY, 2024).....	15
Figure 9 : Vue aérienne du secteur Barbusse Cité Nouvelle (Source : Google Maps, 2024).....	16
Figure 10 Plan guide du NPNRU Barbusse-Cité Nouvelle.....	17
Figure 11: Vue aérienne du secteur Camus Courbet (Source : Google Maps, 2024).....	18
Figure 12 Plan guide du NPNRU Camus Courbet (CASQY, 2024).....	19
Figure 13 Périmètre d'étude (Support de la réunion publique - CASQY, Septembre 2021)	21
Figure 14 Plan guide du secteur IV Arbres (CASQY, 2022).....	21
Figure 15 Carte de localisation des ponts de la Villedieu et du rond-point des Libertés, (source : CASQY, 2024)	23
Figure 16 Caractéristiques du projet de doublement des ponts de la Villedieu- section sud de la RN10 – schéma de principe (source : Département des Yvelines, mars 2024).....	23
Figure 17 Principes d'aménagement de la RN 10 à Trappes (source : Etude d'impact de la requalification de la RN10, 2016)	24
Figure 18 vue en plan générale du projet d'aménagement de surface du plateau urbain de la RN10 (étude d'impact de la requalification de la RN10, 2016).....	25
Figure 19 : Plan de situation du projet d'aménagement du Carrefour de la Malmédonne (Suez Consulting, 2025).....	26
Figure 20 : Plan d'aménagement (Etude d'impact du projet, 2023).	27
Figure 21 : Photomontage du projet d'aménagement du carrefour de la Malmédonne (Etude d'impact du projet, 2023)27	

Liste des tableaux

Tableau 1 : Liste des projets devant faire l'objet d'une analyse des effets cumulés.....	5
Tableau 2 : Concomitance des travaux des projets connexes ou connus avec le projet NPNRU du Bois de l'Etang (2026-2030)	28
Tableau 3 : Synthèse des effets incidences cumulées du projet avec d'autres projets connexes ou connus (Source : Suez Consulting, 2024).....	31

5. ANALYSE DES EFFETS CUMULES

A titre liminaire, la notion d'effets cumulés renvoie à la somme des incidences sur l'environnement de plusieurs projets afin d'évaluer l'impact global de projets concomitants, qui peuvent influencer des mêmes entités (ressources, populations, écosystèmes, activités etc.).

Analysé de manière séparée, chaque projet peut avoir une incidence moindre sur un facteur, par exemple un écosystème, mais cet impact peut devenir prépondérant si plusieurs projets sont connexes.

5.1 Rappel des texte règlementaires

L'étude d'impact doit comporter une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant "du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés" (article R.122-5, II, 3°, e Code de l'environnement).

Un projet est défini par « la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol ».

Les projets à prendre en compte dans l'analyse sont les suivants selon les termes de l'article R.122-5 II 5° du Code de l'environnement :

- Ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale (au titre de l'article R181-14) et d'une enquête publique ;
- Ceux qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

La date à retenir pour ces projets est la date de dépôt de l'étude d'impact. Par conséquent, l'étude d'impact est susceptible d'évoluer jusqu'au dépôt du dossier. Il est conseillé d'anticiper sur les projets en cours dont la demande d'autorisation est susceptible d'être déposée dans la même temporalité que le projet.

Sont compris, en outre, les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact :

- Ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Ne sont plus considérés comme des projets :

- Ceux ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduque ;
- Ceux pour lesquels la décision d'autorisation est devenue caduque ;
- Ceux dont l'enquête publique n'est plus valable ;
- Ceux qui ont été officiellement abandonnés par leur maître d'ouvrage.

Le Code de l'environnement ne précise pas un périmètre dans lequel les effets cumulés doivent être analysés. Il faut donc déterminer, en fonction de l'ampleur du projet, une zone dans laquelle les différents projets pourront avoir de potentiels effets cumulés, du fait de leur localisation à proximité du projet, et/ ou de leurs impacts. Cette zone est déterminée selon un périmètre cohérent, c'est-à-dire dans la zone d'influence du projet, qui peut varier selon les thématiques (DRIEAT).

Pour une opération d'aménagement, il peut être intéressant de répertorier les opérations d'aménagement situées dans les communes limitrophes ainsi que les futurs projets de transports en commun venant les desservir.

5.2 Détermination des projets pouvant présenter des effets cumulés

5.3 Projets connexes et connus

Un projet est défini par « la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol ».

Les projets connexes sont ceux ayant déjà fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale et les projets connus sont ceux qui n'en ont pas encore obtenu.

Les plans, schémas ou programmes ne sont pas considérés comme des projets. Ces derniers sont étudiés dans la partie « compatibilité du projet avec l'affectation des sols et les plans, schémas et programmes ».

Afin de réaliser une analyse pertinente des effets pouvant se trouver cumulés au présent projet, le périmètre de sélection des projets concernés s'est limité à un rayon de 5 km autour de celui-ci.

Les communes situées dans un rayon de 5 km autour du projet sont les suivantes : Bois-d'Arcy, Chevreuse, Coignières, Dampierre-en-Yvelines, Élancourt, Jouars-Pontchartrain, Le Mesnil-Saint-Denis, Le Tremblay-sur-Mauldre, Les Clayes-sous-Bois, Les Essarts-le-Roi, Lévis-Saint-Nom, Magny-les-Hameaux, Maurepas, Milon-la-Chapelle, Montigny-le-Bretonneux, Plaisir, Saint-Forget, Saint-Lambert, Saint-Rémy-l'Honoré, Trappes, Voisins-le-Bretonneux.

Plusieurs projets d'aménagement urbains et d'infrastructures sont prévus autour du Bois de l'Etang. Les effets cumulés du projet NPNRU du Bois de l'Etang avec les projets voisins devra donc être analysée.

Le tableau suivant présente les projets susceptibles d'avoir des effets cumulés :

Tableau 1 : Liste des projets devant faire l'objet d'une analyse des effets cumulés

Projet	Localisation	Date de l'avis de l'AE/Décision de la DRIEAT	Distance approximative	Date de livraison
Centre de préparation personnalisation et de tri	La Verrière	10/05/2021	0.4 Km au nord ouest	2022
Reconstruction de la station de traitement des eaux usées (STEU) de La Verrière / Le Mesnil-Saint-Denis	Mesnil-Saint-Denis	24/04/2023	0.1 Km au sud	2027
Village équipement et bois	La Verrière	-	0.3 Km à l'ouest	
ZAC de l'Aérostat	Trappes		2.5 Km au Nord Est Km	2018
Gare Bécannes	La Verrière	14/09/2015	0.3 Km à l'ouest	2035

Projet	Localisation	Date de l'avis de l'AE/Décision de la DRIEAT	Distance approximative	Date de livraison
Requalification de la RN10	Trappes	21/09/2016	2.2 Km à l'Est	2028
NPNRU Barbusse Cité Nouvelle	Trappes	-	2.1 Km à l'Est	2035
NPNRU Camus Courbet	Trappes	-	2.5 Km au Nord Est	2035
Aménagement du secteur des quatre arbres	Elancourt	-	1.2 Km au nord	2035
Aménagement de la RD58 et dédoublement du Pont La Villedieu	Elancourt-La Verrière	13/05/2024	0.2 Km au nord	2030
Aménagement du carrefour de la Malmédonne	Intersection des communes La Verrières, Trappes et Elancourt	05/10/2023	1.8 Km à l'ouest	2028

La figure suivante présente la localisation des différents projets d'aménagement pris en compte dans l'analyse des effets cumulés.

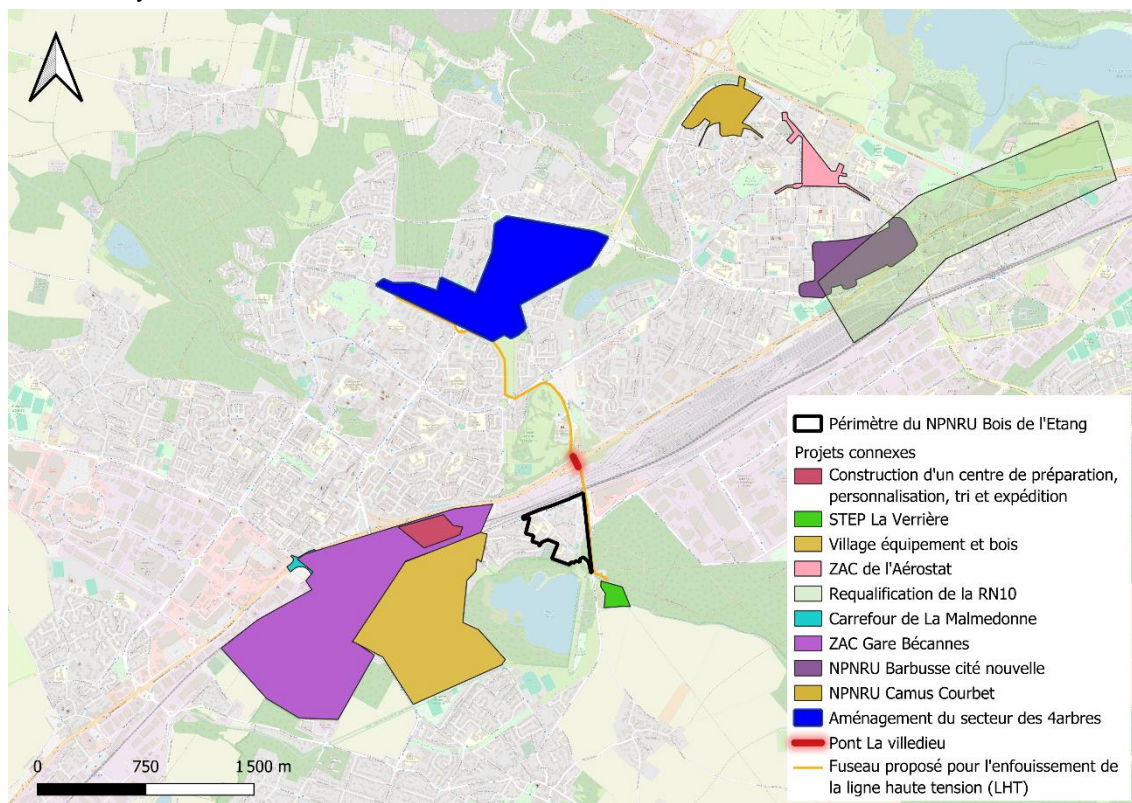


Figure 1 Localisation des projets connexes et connus (Source : Suez Consulting, 2024)

5.3.1 Centre de préparation, personnalisation, tri et expédition – La Verrière

Le projet de construction d'un centre de préparation, personnalisation, tri et expédition se situe sur la commune de La Verrière, entre la RN10 et la voie ferrée. Porté par la société ATR ALCAVERT, il s'implantera sur une parcelle de 53 383 m² anciennement en friche. Ce projet consiste en l'aménagement d'une plateforme de distribution intégrant une activité de messagerie. Son objectif principal est de redynamiser un site laissé à l'abandon depuis 25 ans en lui redonnant une vocation économique. Il contribue ainsi à la requalification de l'espace et au développement économique local. Le projet se décompose en plusieurs items.

- Démolition d'un immeuble de bureaux d'une SDP d'environ 14 265 m² laissé vacant depuis fin 1997. Le site présente un état de vétusté très avancé.
- Décapage des parkings et voiries existantes (env.14 500m²).
- Défrichage sur une surface d'environ 1,2ha ; des arbres seront maintenus en partie Est du site et un aménagement paysager de qualité a été prévu sur le pourtour du site.
- Construction d'un bâtiment à usage d'entrepôt et de bureaux (emprise au sol : 12 684 m² dont 3 201 m² sous auvent)
- Construction d'un parking silo en R+2 non ouvert au public (emprise au sol de 11 892 m²)
- Le projet comprendra également d'autres aménagements nécessaires au fonctionnement de la plateforme :
 - Des locaux techniques, abris (2 roues et fumeurs), poste de garde... d'une emprise totale de 155 m²
 - des voies de circulation pour les véhicules et piétons, 1 parking VL de 197 places pour le personnel
 - des ouvrages de gestion des eaux (bassins d'infiltration et de rétention)
 - des espaces verts paysagés sur une surface totale de 13 622 m² (dont 1 237 m² evergreen au niveau du parking VL)

Le projet est destiné à un utilisateur unique. L'activité envisagée est une activité de réception, contrôle, personnalisation, assemblage, tri et expédition vers les clients / utilisateurs.

Le site n'accueillera pas de stockage soumis à la nomenclature ICPE, le volume moyen de produits présents simultanément étant estimé à environ 50 tonnes, avec des pics atteignant 100 tonnes. Les produits ne restent pas sur place d'un jour à l'autre. De plus, le site ne relève pas du statut d'Établissement Recevant du Public (ERP).

Les marchandises seront livrées et réceptionnées par des poids lourds, porteurs ou véhicules utilitaires légers (VUL). Pour cela, le site est équipé de huit quais dotés de niveleurs à lèvres fragmentées, permettant le déchargement de divers types de véhicules.

Les opérations de contrôle, personnalisation, assemblage, tri et expédition s'effectueront dans la cellule d'entrepôt ainsi que sous l'auvent prévu à cet effet. Un parking silo est également prévu pour assurer le stationnement des véhicules légers et utilitaires liés à l'activité.

Le projet comprend aussi plusieurs aménagements extérieurs essentiels à son fonctionnement, notamment des ouvrages de gestion des eaux pluviales ainsi que des équipements dédiés à la lutte contre l'incendie et à la surveillance. Enfin, des espaces paysagers soigneusement aménagés viendront limiter son impact visuel sur l'environnement.

Le plan masse du projet est présenté dans la figure ci-après :



Figure 2 Plan de masse et de toiture du centre de préparation, personnalisation, tri et expédition (ATR ALCAVERT, 2021)

D'après la demande d'examen au cas les enjeux environnementaux :

- La biodiversité, étant donné que le projet inclut le défrichage de 1.2 ha, et aussi en vue de la proximité d'espaces à haut intérêt écologique comme l'étang de Noës (270 m), Bois Tourbeux du moulin blanc) (3.7 Km), vallée du Rhodon (270 m), Massif de Rambouillet et zones humides proches (300m)
- La gestion des matériaux, étant donné que le projet génère un grand volume de déblais qui seront évacués et traités en partie en installation agréée et dont une partie sera réutilisée pour les remblais

5.3.2 Station de traitement des eaux usées Le Mesnil-Saint-Denis/ La Verrière

Le Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique de la Vallée de l'Yvette (SIAHVVY) est depuis le 1er janvier 2018, le maître d'ouvrage de l'actuelle station de traitement des eaux usées (STEU) de La Verrière / Le Mesnil-Saint-Denis implantée sur le territoire de la commune du Mesnil-Saint-Denis

Construite au début des années 1960, réaménagée dans les années 1990 et 2000, et d'une capacité de 18 000 équivalents-habitants, l'actuelle STEU traite les eaux usées de la majeure partie des habitants de la commune du Mesnil-Saint-Denis (l'autre partie étant traitée par la STEU de Maurepas) et de la totalité des habitants de la commune de La Verrière.

L'actuelle STEU est aujourd'hui vétuste. Elle ne répond plus aux exigences de niveaux de rejet imposées par l'exutoire des eaux traitées en sortie d'ouvrage, le cours d'eau du Rhodon. Et à terme (horizon 2050), elle ne pourra pas traiter les charges entrantes futures compte tenu de l'évolution de la population et des projets d'aménagement urbain sur les communes du Mesnil-Saint-Denis et de La Verrière.

Le SIAHVVY a décidé de construire une unité de traitement neuve avec la perspective de sa mise en service à l'horizon 2026. Il convient de noter que le projet de la future station d'épuration sera implanté dans son intégralité sur le site d'implantation de la STEU actuelle situé au lieu-dit Les Noës aux abords de la route de Versailles au Mesnil-Saint-Denis.

Le projet de la nouvelle STEU est dimensionné sur une base de 20 500 équivalents-habitants et tient compte de l'évolution de la charge moyenne entrante en lien avec les projets futurs d'urbanisme.

La nouvelle STEU est composée d'une filière eau assurant les étapes de prétraitement et de traitement biologique des eaux usées et d'une filière boues assurant les étapes de déshydratation et d'évacuation des boues vers un site agréé et normalisé pour valorisation par compostage



Figure 3 Vue prospective de la future station d'épuration du Mesnil-Saint-Denis/La Verrière (AAVR.org, 2024)

Cette réalisation devrait contribuer, avec une meilleure qualité des effluents rejetés dans le Rhodon, à régler la situation catastrophique de pollution de l'eau du Rhodon, qui dure depuis plus de 20 ans.

Le plan masse de la future station d'épuration est présenté sur la figure ci-après :

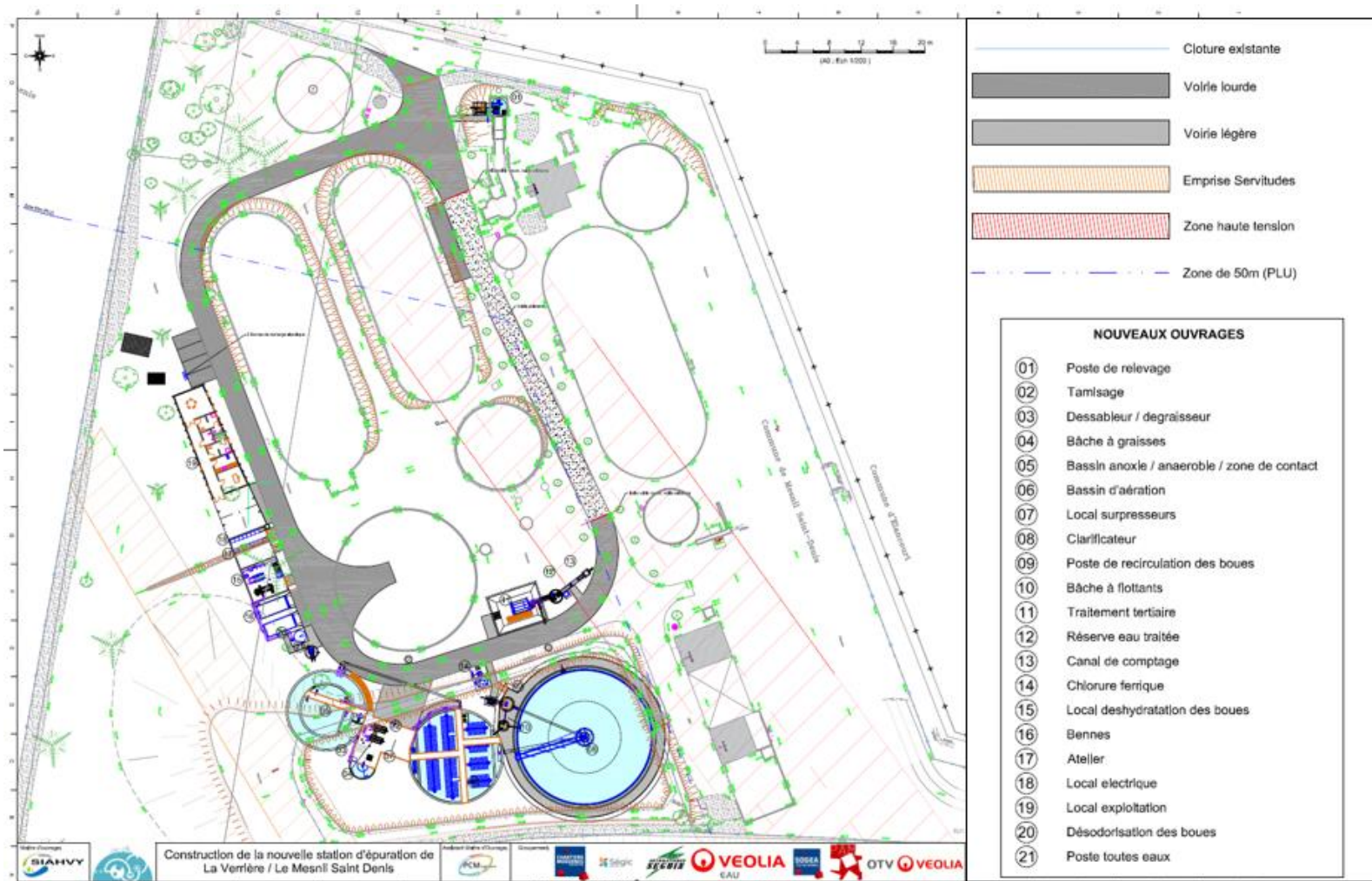


Figure 4 Plan masse de la future STEU du Mesnil-Saint-Denis/ La Verrière (SIAHVY, 2023)

D'après le formulaire de demande d'examen au cas par cas et la décision de la DRIEAT N° DRIEAT-SCDD-2023-082, les principaux enjeux environnementaux sont :

- La biodiversité étant donné que le projet se situe en partie dans le site Natura 2000 « Massif de Rambouillet et zones humides proches, le seul chemin d'accès à la STEU et au poste de relevage sera implanté notamment dans ce site Natura 2000.
- Les nuisances olfactives générés par la STEU
- Les nuisances acoustiques et de qualité d'air lié au trafic généré par le roulement des engins et par l'activité de la station.

5.3.3 Village équipement et bois (OAP 7)

Le secteur central du Village témoigne aujourd'hui de grandes qualités paysagères et de cadre de vie, et présente la particularité de constituer la principale polarité d'équipements sur la commune, tout en restant un tissu urbain à dominante pavillonnaire, relativement peu dense et peu mixte socialement et en termes de typologies de logement. Il est structuré autour d'un cœur vert, le parc du Château, inaccessible pendant de longues années mais aujourd'hui ré-ouvert au public. Ainsi, ce secteur se trouve géographiquement au cœur de la commune et permet de lier les différents quartiers d'habitat principalement collectif (Bois de l'Étang et Orly Parc) et d'habitat essentiellement individuel (Village nord et sud).

Les objectifs du projet sont :

- Reconnecter ce secteur au reste de la ville et en faire une rotule entre les différents quartiers ;
- Permettre une intensification urbaine de ce secteur tout en conservant ses qualités de fonctionnement urbain, ses caractéristiques paysagères et son cadre de vie ;
- Améliorer la porosité du parc et son intégration dans la commune et favoriser les liens avec le reste de la ville à l'ouest (connexion avec la gare et le développement du projet urbain « Gare / Bécannes ») ;
- Permettre la mutation à long terme d'une partie du patrimoine de la MGEN dans le cas où celle-ci souhaiterait libérer certains terrains ;
- Reconnecter et mettre en valeur les connexions douces et les continuités écologiques pour mieux relier les espaces naturels.

Il convient toutefois de noter qu'il ne s'agit pas d'un projet opérationnel, et que cette OAP vise simplement à encadrer d'éventuels projets à venir. La compatibilité du projet NPNRU du Bois de l'Étang avec cette OAP n'est donc pas étudiée.

5.3.4 ZAC de l'Aérostaf – Trappes

Le nouveau quartier de l'Aérostaf à la croisée des Merisiers et de la Plaine de Neauphle est réalisé sous forme d'une Zone d'Aménagement Concerté. Il s'inscrit dans le schéma de cohérence urbaine de la ville adopté en juillet 2002 qui vise à améliorer et diversifier l'offre d'habitat à Trappes (en proposant notamment des logements sociaux, en accession et en libre favorisant les parcours résidentiels) et à accueillir de nouveaux ménages aux revenus moyens en cohérence avec les objectifs du Plan Local de l'Habitat

Les objectifs du projet sont :

- Créer un quartier totalement inséré dans l'environnement naturel et urbain pour poursuivre l'urbanisation inachevée de la ville. La réalisation d'un nouveau quartier en lieu et place des friches permettra de relier entre eux des quartiers juxtaposés et de créer une meilleure communication entre le centre-ville et le centre secondaire des Merisiers. Compte-tenu de sa localisation et de son ampleur, il contribuera à la poursuite du changement d'image de la ville.

- Améliorer et diversifier l'offre de logements : la Zac s'inscrit dans son environnement proche (Les Merisiers, la Plaine de Neauphle et le Village) dans un contexte de mutation et de renouvellement urbain. Le programme prévisionnel correspond à un volume de 950 logements environ répartis suivant un phasage en lien avec la réalisation des grandes voies structurantes.
- Offrir une stratégie de phasage des opérations qui garantisse une meilleure cohérence urbaine au grand projet de ville.
- Développer la qualité environnementale tant au niveau des espaces publics que des constructions : la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines en tant qu'aménageur et gestionnaire des réseaux d'assainissement et d'éclairage public souhaite mettre en place une démarche exemplaire en terme de développement durable intégrant notamment les thématiques suivantes : déplacement, insertion du quartier et des constructions dans son environnement, qualité des paysages et biodiversité, gestion de l'eau et des énergies, mise en place de chantiers à faibles nuisances.

La réalisation de l'Aérostat s'insère dans un contexte de quartiers en mutation et de renouvellement urbain dans le cadre du Programme National de Rénovation Urbaine puis du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain avec l'ANRU. Le premier programme ANRU 20076-2014 prévoyait notamment la restructuration du centre des Merisiers, des résidentialisations de logements locatifs sociaux, une nouvelle offre de logements importante hors Zac (950 dont 400 logements sociaux en reconstitution de l'offre) principalement orientée sur l'accession à la propriété. De plus, la situation en ZFU favorise l'implantation d'activités économiques participant aux objectifs d'offres d'emplois de proximité sur le quartier.

Les grands principes de la ZAC :

- 2 grands axes structurants Est-Ouest et Nord-Sud pour affirmer les continuités des voies et la liaison entre le centre principal Jaurès et les quartiers des Merisiers et de la Plaine de Neauphle
- Une organisation des constructions le long de ces avenues qui font référence à un modèle d'architecture urbaine plus traditionnelle en décalage avec le grand ensemble des Merisiers et les opérations Sand/Pergaud/Verlaine des années 70 ou même le village
- Une liaison inter quartier reliant le cœur Plaine de Neauphle au village
- Une centralité affirmée à la jonction des deux axes principaux
- Une entrée de ville à vocation tertiaire (Rd Point F. Mitterrand)
- La greffe des squares Sand et Pergaud
- La continuité de la rue Maurice Thorez
- Le renforcement de la trame verte et des liaisons douces.

Le dossier de création de la ZAC de l'Aérostat a été voté le 24 mai 2007. Le dossier de réalisation a été voté le 13 décembre 2007. Saint-Quentin-en-Yvelines en assure l'aménagement en régie. Cette opération a vu la construction :

- de 324 logements en phase 1 (2010-2015), dont 46 logements locatifs sociaux
- de 408 logements en phase 2 (2017-2019), dont 51 logements locatifs sociaux.

Une troisième phase de réalisation d'environ 300 logements est en cours depuis 2022, Saint-Quentin-en-Yvelines lançant progressivement les consultations d'opérateurs.



Figure 5 Plan masse de la ZAC de l'aérostat (CCKarchitectes, 2017)

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont : le contexte paysager, le milieu urbain, l'artificialisation du sol et son effet sur la gestion des eaux pluviales, la circulation et le stationnement

5.3.5 ZAC Gare Bécannes – La Verrière

Le projet urbain « Gare-Bécannes » se situe sur la commune de La Verrière, aux portes du parc naturel régional de la Vallée de Chevreuse. Le projet porte sur 72,5 hectares, soit environ 40 % du territoire communal. Il vise à développer un quartier à dominante économique au nord des voies ferrées dans la continuité de la zone d'activités de l'Agiot-Ouest ainsi qu'un quartier à dominante de logement au sud, sur le secteur des Bécannes en état de friches agricoles, en plus d'un cœur de ville animé à l'est. Ce qui crée trois ambiances différentes mais complémentaires dans le quartier comme le montre la figure ci-dessous :

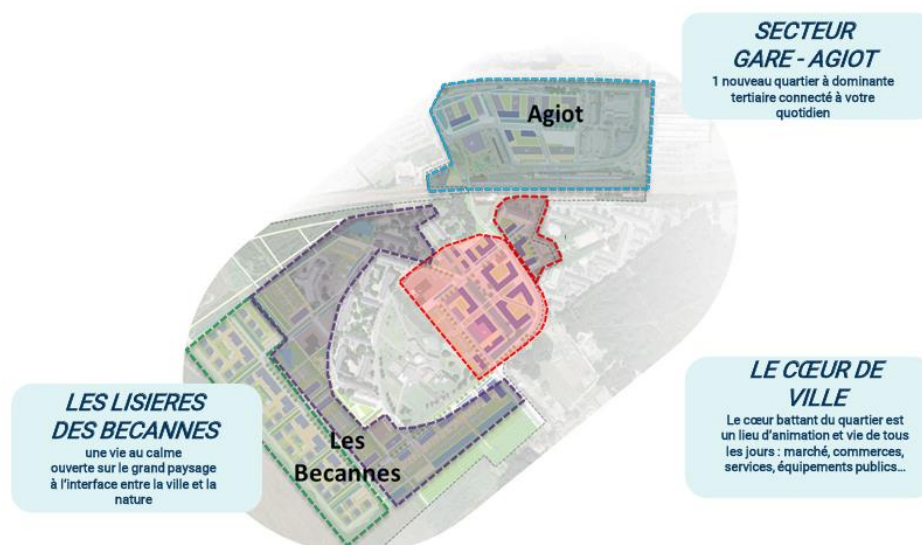


Figure 6 Trois ambiances de la ZAC Gare Bécannes (Support de la réunion publique- La Verrière & CASQY, 2022)

Le projet inclut également la résidence de logements sociaux Orly Parc II du bailleur Les Résidences Yvelines Essonne, le centre commercial existant, les franges de la résidence de logements sociaux Orly parc I, l'École Régionale de Premier Degré.

Les ambitions de la ZAC Gare Bécannes :

- **Un cœur de ville attractif et animé qui renforce l'esprit village**
 - Une place conviviale piétonne qui soit un lieu d'animations (marché, terrasses, cérémonies...),
 - Des nouveaux commerces, services, équipements pour toute la population
- **Un écoquartier innovant** en matière d'écologie et de développement durable (sur la gestion des ordures ménagères, des mobilités, des énergies, des matériaux...).
- **Un écoquartier paysager et intégré :**
 - À son territoire comme trait d'union entre Saint-Quentin-en-Yvelines et la Vallée de Chevreuse
 - A son histoire par le lien avec le château
 - A son paysage à l'interface entre la ville et la nature

La programmation prévisionnelle s'établit à 1 500 logements, des commerces et des services, des équipements publics et 80 000 à 90 000 m² d'activités économiques.

La figure suivante présente le plan de programmation de la ZAC Gare Bécannes.

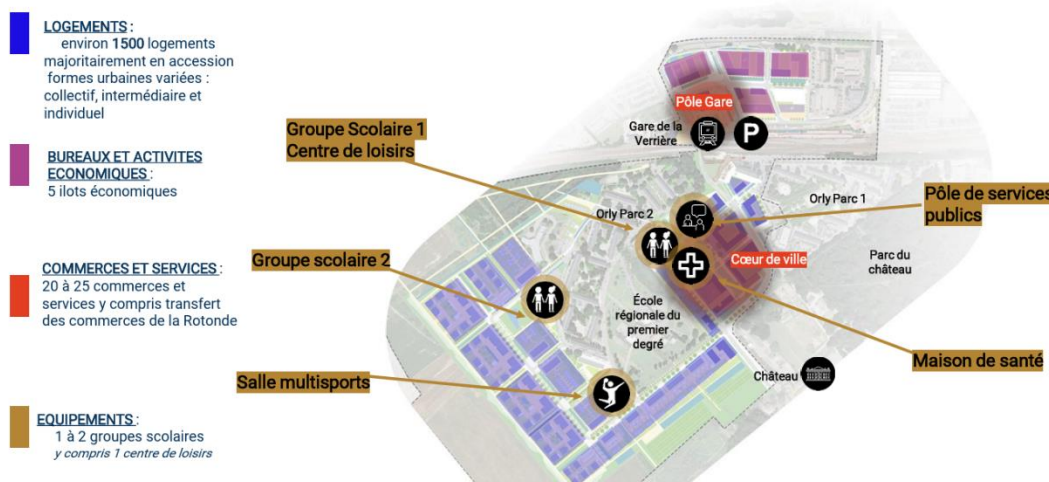


Figure 7 Plan de programmation de la ZAC Gare Bécannes (Support de la réunion publique- La Verrière & CASQY, 2022)

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'étude d'impact portent sur la gestion des eaux pluviales (lits et rigoles alimentant le château de Versailles), l'assainissement des eaux usées, les évolutions paysagères, les coupures avec les grands ensembles préexistants et des éléments de patrimoine bâti important, la question des déplacements avec une desserte par la RN10 et le Transilien d'importantes coupures urbaines et donc la nécessité de gérer des flux importants, des nuisances et des pollutions induites, une biodiversité intéressante avec des reliquats d'habitats naturels présents,

5.3.6 NPNRU Barbusse Cité Nouvelle – Trappes

Le quartier des Merisiers-Plaine de Neauphle est un quartier prioritaire au titre de la politique de la ville (QPV) depuis 2015.

Avec une superficie de 2 km², le quartier des Merisiers et de la Plaine de Neauphle est un ensemble vaste (1,7 km sur l'axe est-ouest et 1,5 km sur l'axe nord-sud) qui représente 15% de la superficie communale.

La carte suivante localise le QPV des Merisiers-Plaine de Neauphle

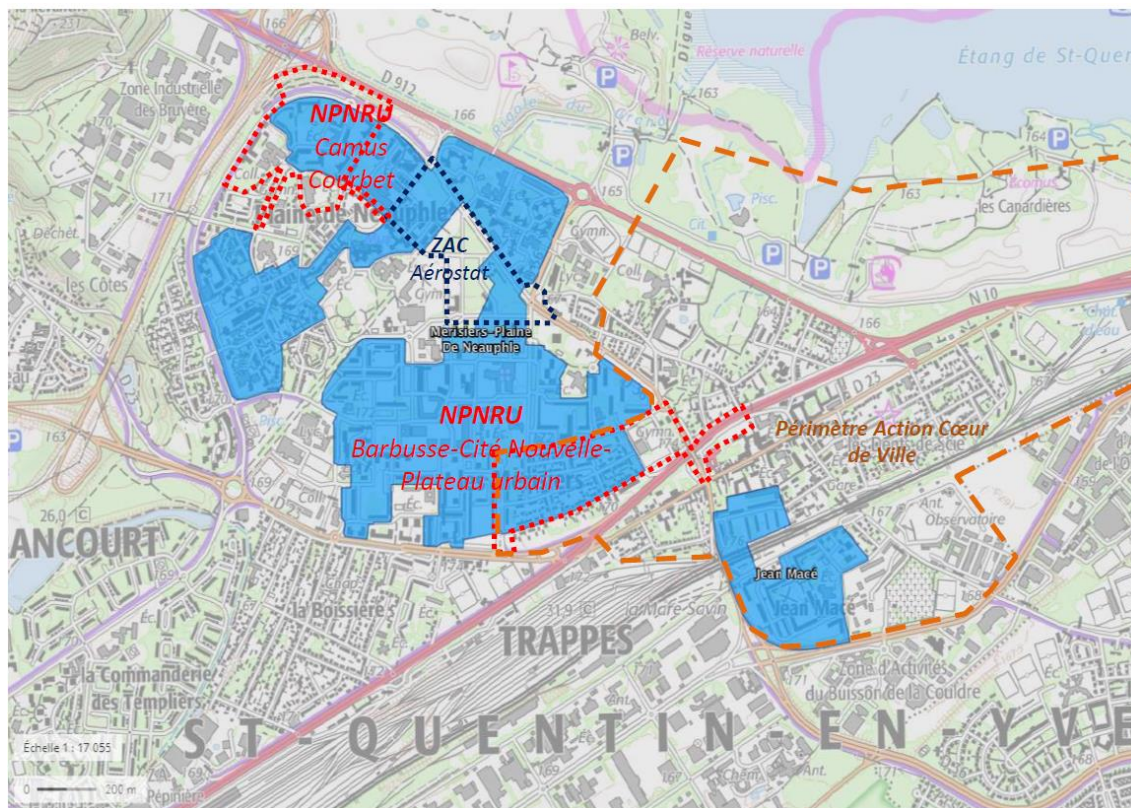


Figure 8 : Schéma des deux sites NPNRU ainsi que les projets avoisinants (Source : SQY, 2024)

Le QPV comprend le secteur Barbusse-Cité Nouvelle-ilot Rousseau au sud et le secteur Camus Courbet au nord, tous deux concernés par le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain.

Le secteur Barbusse Cité-Nouvelle – ilot Rousseau se trouve au Nord de la Route Nationale 10 et à environ 1 km de la gare de Trappes desservie par le Transilien N et U.

Il s'agit d'un secteur essentiellement pavillonnaire et comprend deux grands ensembles patrimoniaux, constitués d'autant d'unités foncières, gérées par les bailleurs ICF Habitat La Sablière (Cité Nouvelle – 107 logements individuels et 40 collectifs), Immobilière 3F (résidence Barbusse – 100 logements collectifs).

Le secteur compte aussi un équipement sportif avec le gymnase René Rousseau. Avec l'opération Plateau Urbain qui vise à la restructuration du centre-ville et à son extension au-delà d'une RN10 mise en tranchée couverte, il sera positionné en limite du centre-ville étendu.

La figure suivante présente une vue aérienne du secteur.

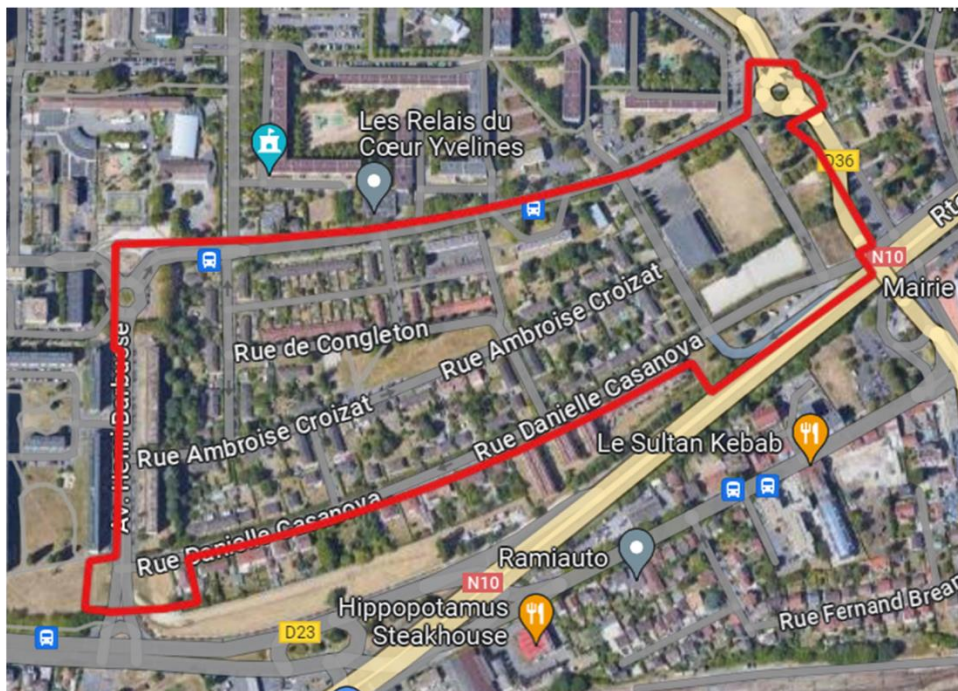


Figure 9 : Vue aérienne du secteur Barbusse Cité Nouvelle (Source : Google Maps, 2024)

Les objectifs urbains du projet du secteur Barbusse Cité-Nouvelle sont les suivants :

- Faire de ce quartier l'articulation entre la centralité des Merisiers et le centre-ville-Plateau urbain ;
- Renouveler l'image du quartier des Merisiers au travers de l'entrée que constitue l'Avenue Barbusse ;
- Créer un lien entre les différents quartiers de la ville, ses équipements, ses parcs et jardins ;
- Requalifier le bâti et les espaces résidentiels, renouvellement du bâti et de l'habitat, et diversification résidentielle ;
- Mener la requalification et la restructuration d'espaces publics dégradés ou routiers ;
- Renouveler et renforcer l'offre d'équipements publics de proximité avec la création de 2 nouveaux équipements, une crèche de 60 berceaux au cœur de la cité nouvelle et la démolition / reconstruction du gymnase Rousseau ;

Pour atteindre ces objectifs la programmation prévoit :

- Démolition de 148 logements sociaux ;
- Requalification de 99 logements ;
- Construction de 208 logements ;
- Construction de 250 logements sur l'îlot Rousseau ;
- Requalification, restructuration des voiries et des espaces publics ;
- Construction d'une crèche ;
- Destruction du gymnase ;
- Construction d'un équipement sportif sur l'îlot Rousseau ;

La figure suivante présente le plan guide du projet de renouvellement urbain du secteur Barbusse Cité-Nouvelle tel qu'il figure dans la convention pluriannuelle ANRU du 5 décembre 2022 avenantée le 03 décembre 2024.

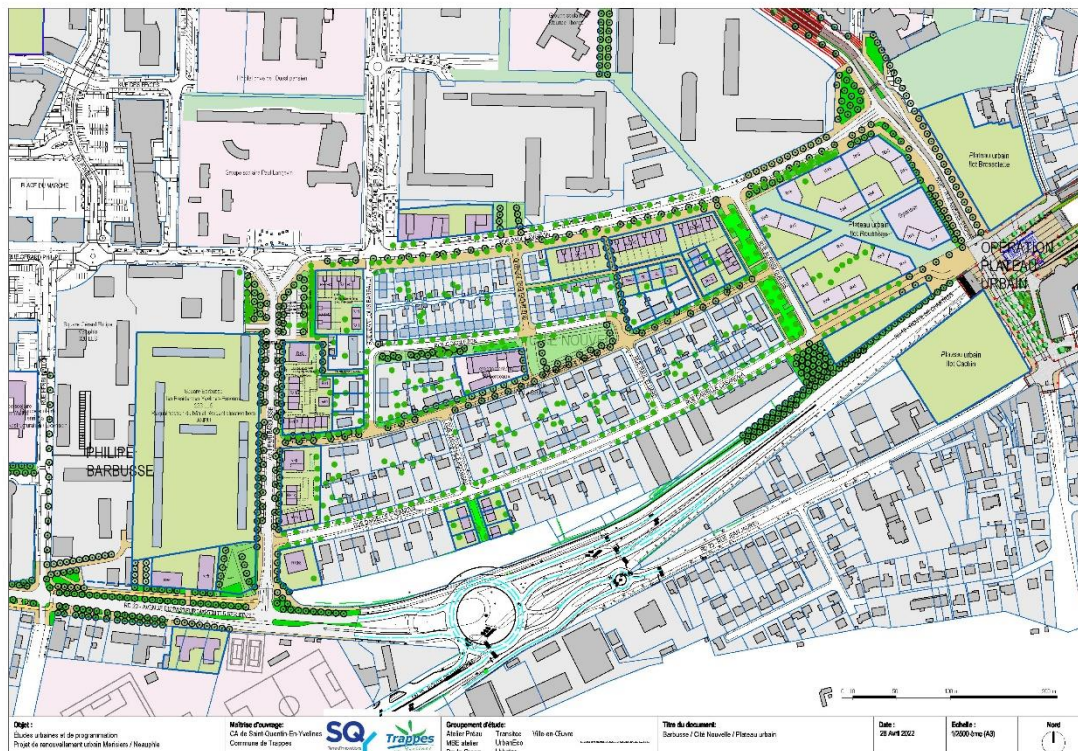


Figure 10 Plan guide de l'NPNRU Barbusse-Cité Nouvelle

D'après l'étude d'impact du projet NPNRU Barbusse-Cité Nouvelle – Ilot Rousseau, en cours d'élaboration, les principaux enjeux environnementaux sont :

- La circulation, et les nuisances sonores et de qualité d'air en vue de l'articulation du projet avec les infrastructures routières et ferroviaires adjacentes (RN10, RD23, RD36 et voies ferrées au sud du quartier), et la Zone d'Activités Trappes – Elancourt,
- L'imperméabilisation des sols et son impact sur la biodiversité et la gestion des eaux pluviales,
- La pollution des sols en lien avec les bombardements qu'a subis le quartier en 1944, la qualité des remblais
- Le milieu humain et le contexte paysager en raison de la proximité du projet au plateau urbain, au centre-ville et de la création de la reconfiguration du quartier.

5.3.7 NPNRU Camus Courbet – Trappes

Le secteur Camus - Courbet fait partie du Quartier prioritaire politique de la ville des Merisiers et de La Plaine-Neauphle. Il est situé au Nord-Ouest de la commune de Trappes, et se compose principalement d'habitat collectif et individuel. Le secteur est marqué par la présence d'un square qui est peu utilisé par les familles car peu sûr ainsi que des groupes scolaires et une maison de retraite.

La figure suivante présente une vue aérienne du secteur.



Figure 11: Vue aérienne du secteur Camus Courbet (Source : Google Maps, 2024)

Les objectifs urbains du projet du secteur Camus Courbet sont les suivants :

- Sortir le square Camus de son isolement et améliorer les accès routiers, cyclables et piétons avec le reste du quartier et de la ville ;
- Requalifier et restructurer les espaces publics dégradés ou routiers par la création d'espaces verts et la reconfiguration du stationnement
- Créer des continuités vertes et écologiques (trame verte) entre les espaces arborés situés au nord du quartier (merlon boisé) et le parc de la Plaine de Neauphle, au centre du quartier, plus au sud ;
- Créer des continuités de modes doux interquartiers en cohérence avec le schéma directeur cyclable ;
- Améliorer l'offre en équipements scolaires
- Clarifier le statut des espaces d'usage public et recomposer le grand ensemble enclos en unités résidentielles adressées ;
- Affirmer la vocation résidentielle du site et créer les conditions du développement d'une offre de logements en diversification sur ce quartier afin de réduire la proportion de logements sociaux au global tout en renouvelant et améliorant les conditions d'habitat de la population ;
- Viser l'inscription du projet dans une démarche type EcoQuartier.

La programmation d'aménagement prévoit :

- Démolition de 530 logements collectifs sociaux
- Démolition de 6 logements individuels sociaux
- Construction de 360 logements
- Création d'un parc central de 2ha
- Aménagement de pistes cyclables
- Créer une cité scolaire par le regroupement, dans des bâtiments neufs, de l'offre scolaire actuellement réparties entre le groupe scolaire Flaubert et le collège Courbet. Ce projet sera la clé de voute du secteur Camus. Il s'inscrit dans une logique globale de

- Le milieu humain et paysager en raison de la création de la reconfiguration du quartier
- Les déplacements et le stationnement en lien avec la nouvelle programmation et l'articulation du quartier avec l'avenue de Salvador Allende, l'avenue Hector Berlioz, et la route de Deux (RD912)

5.3.8 Aménagement du secteur des Quatre Arbres – Elancourt

Le secteur des IV Arbres à Élancourt est en pleine mutation depuis 2018, avec la mise en place d'un schéma directeur visant à réaménager cette zone. Le périmètre du projet s'étend sur 46 ha, morcelé en deux tranches d'aménagement, la première tranche d'aménagement présentée dans la figure ci-après présente des opportunités foncières, permettant d'engager la mutation du secteur à très court terme avec le développement d'équipement et de commerce, notamment :

- Le commissariat d'agglomération en lieu et place des terrains de tennis
- Les terrains de tennis seront ainsi reconstitués
- La réalisation d'un ensemble commercial (Intermarché) sur une ancienne friche industrielle

Le projet prévoit également des mutations à court terme, notamment :

- La plaine des sports avec la relocalisation des équipements sportifs
- La zone d'activité des IV Arbres

D'autres mutations sont prévues à moyen terme les jardins familiaux situés au sud du périmètre. Le parc France miniature situé au nord du périmètre sera quant à lui potentiellement mutable à long terme.

La carte suivante localise les différentes opérations d'aménagement prévus dans le cadre du projet.



- 1 Plaine des sports
- 2 Zone d'activité des 4 arbres
- 3 Equipements culturels et sportifs à intégrer au sein d'une polarité d'équipement restructurée
- 4 Les jardins familiaux
- 5 France Miniature

Figure 13 Périmètre d'étude (Support de la réunion publique - CASQY, Septembre 2021)

Le secteur des IV Arbres actuel présente actuellement plusieurs contraintes :

- Un site grevé par les infrastructures de réseau contraignantes et notamment des lignes électriques aériennes haute tension et très haute tension, et des canalisations de gaz conservées.
- Un territoire morcelé par la présence des clôtures, haies formant des obstacles, des voiries de grand gabarit, des zones d'activités obsolètes, et des bâti et d'équipements vieillissant.
- Un site peu valorisé abritant des zones de végétation et des espaces naturels peu diversifiés au traitement homogène entraînant une banalisation et un appauvrissement de la biodiversité.
- Un site enclavé par les infrastructures routières et les remblais.

Les grands principes d'aménagement du secteur des IV Arbres sont :

- Elaborer une armature urbaine favorisant les mobilités douces
- Affirmer une forte valeur paysagère et environnementale
- Composer des synergies entre les fonctions urbaines
- Proposer des formes urbaines diversifiées, mixtes et durables

Il convient de noter, que l'aménagement du secteur IV Arbres, comme le NPNRU Bois de l'Etang, est conditionné par l'enfouissement des lignes électrique à Très Hautes tension qui le traversent. La figure suivante présente le plan guide du secteur :



Figure 14 Plan guide du secteur IV Arbres (CASQY, 2022)

Une première tranche d'aménagement doit aujourd'hui permettre d'engager l'opération d'aménagement et permettre le développement d'équipements et de commerces notamment.

Grâce à des opportunités foncières et à la mobilisation des porteurs de projets, plusieurs projets vont permettre d'engager la mutation du secteur à très court terme :

- Le commissariat d'agglomération en lieu et place des terrains de tennis
- Les terrains de tennis seront ainsi reconstitués
- La réalisation d'un ensemble commercial

- En termes de calendrier, l'objectif est d'aboutir à un scénario d'aménagement et un plan de composition urbaine partagé d'ici début 2022 afin d'étudier le montage opérationnel le plus adapté et d'engager la conception des espaces publics sur la période 2023-2024.

Les principaux enjeux écologiques sont :

- Les risques technologiques liés à la présence des canalisations de gaz conservées et la présence de LHT avec un champ électromagnétique important
- Des pollutions de sols liés à la présence de friches industrielles
- La biodiversité
- Les enjeux paysagers du projet et son impact sur la faune, la flore, et les habitats

5.3.9 Aménagement de la RD58 et dédoublement du Pont La Villedieu – Elancourt

Situés à l'ouest de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, les ponts de la Villedieu créent une liaison entre La Verrière et Elancourt. Ces ponts permettent le franchissement du faisceau SNCF et de la RN10 par la RD58. Les caractéristiques géométriques de la RD58 sur cette section et son importance au niveau local induisent de nombreuses difficultés : trafic dense en heure de pointe (28 000 véh/jour tous sens confondus), infrastructure non adaptée à la circulation des modes doux, circulation des bus difficile, ouvrages de franchissement des voies ferrées dégradés et nécessitant des réparations...

Afin d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité pour l'ensemble des usagers, le projet, de 800 ml environ pour environ 2,5 hectares, prévoit un réaménagement de la RD58 ainsi que le doublement des ouvrages d'art franchissant la RN10 et le faisceau ferroviaire depuis le rond-point de l'Ordre des Chevaliers jusqu'au rond-point des Libertés.

Le projet prévoit notamment un élargissement des voies de la RD58, l'aménagement de pistes cyclables et la création de cheminements piétons sur la totalité de l'itinéraire, la création d'un nouvel ouvrage accolé à l'ouvrage existant pour le franchissement de la RN10, l'adaptation du raccordement des bretelles RN10, la démolition ou non de l'ouvrage existant au-dessus des voies SNCF et la construction d'un nouvel ouvrage à 2X2 voies à l'est de l'existant, la simplification et la sécurisation du rond-point des Libertés.

Le projet permettra de :

- fluidifier le trafic et améliorer la circulation en franchissement de la RN10 et du réseau ferré,
- intégrer les modes doux en assurant une continuité des aménagements existants et en anticipant les continuités futures,
- améliorer la circulation des transports en commun,
- simplifier et sécuriser le rond-point des Libertés et lui donner une conception plus urbaine.



Figure 15 Carte de localisation des ponts de la Villedieu et du rond-point des Libertés, (source : CASQY, 2024)



Figure 16 Caractéristiques du projet de doublement des ponts de la Villedieu- section sud de la RN10 – schéma de principe (source : Département des Yvelines, mars 2024)

Suite à la demande d'examen au cas par cas et à la décision de la DRIEAT n° DRIEAT-SCDD-2024-069 du 13 mai 2024, le projet de doublement des ponts de la Villedieu a été dispensé d'évaluation environnementale.

5.3.10 Requalification de la RN10 – Trappes

Seul axe de forte capacité dans le sens Nord-Sud au sein des Yvelines, la RN10 est un axe structurant assurant le transit avec les autoroutes A11 et A12.

La RN10 coupe l'espace urbain de la commune de Trappes, organisé de part et d'autre de l'axe sans continuité urbaine entre les quartiers Nord et Sud. La RN10, qui supporte un niveau de trafic

très soutenu de près de 80 000 véhicules/jour en moyenne annuelle, est régulièrement saturée aux heures de pointe.

Cette situation est à l'origine de nuisances pour les riverains de la RN10 : dégradation du cadre de vie, augmentation du bruit et dégradation de la qualité de l'air. Pour y répondre, un projet de requalification de la RN10 est engagé et prévoit les aménagements suivants :

- La dénivellation de la RN10 dans la traversée de Trappes jusqu'à 7 mètres de profondeur par rapport à son niveau actuel sur une longueur de 775 mètres,
- La réalisation de trois dalles de couverture successives, dont l'aménagement qualitatif et paysager sera assuré par la Ville de Trappes, pour obtenir un véritable plateau urbain :
 - La dalle de l'Hôtel de Ville d'une longueur de 116 mètres,
 - La dalle assurant la liaison de l'avenue Carnot et la rue Montfort d'une longueur de 28 mètres,
 - La dalle assurant la liaison de la rue de la République et du cour de la Corderie d'une longueur de 51 mètres.
- Le réaménagement des deux carrefours d'échanges entre la RN10, le réseau départemental, RD23 et RD912, et le réseau local pour fluidifier le trafic, améliorer la lisibilité et la sécurité des usagers :
 - Aménagement du carrefour entre la RN10 et la RD23 : transformation du carrefour à feux en croix existant en un carrefour à feux à îlot central, comprenant la création d'un passage souterrain permettant l'accès direct de la RD23 à la RN10 en direction de Paris ainsi qu'un cheminement pour les modes actifs (piétons, cycles).
 - Aménagement du carrefour RN10 – RD912 : transformation du carrefour à feux en croix existant en un carrefour à feux à îlot central, comprenant la création d'un passage souterrain permettant l'accès direct de la RD912 à la RN10 en direction de Paris ainsi qu'une voie permettant l'accès direct de la RN10 depuis Paris à la RD912. La rue de Stalingrad Nord a été mise en sens unique dans le sens Paris - province. Les usagers y accèdent depuis la RN10 par une bretelle en sortie de carrefour avec la RD912.

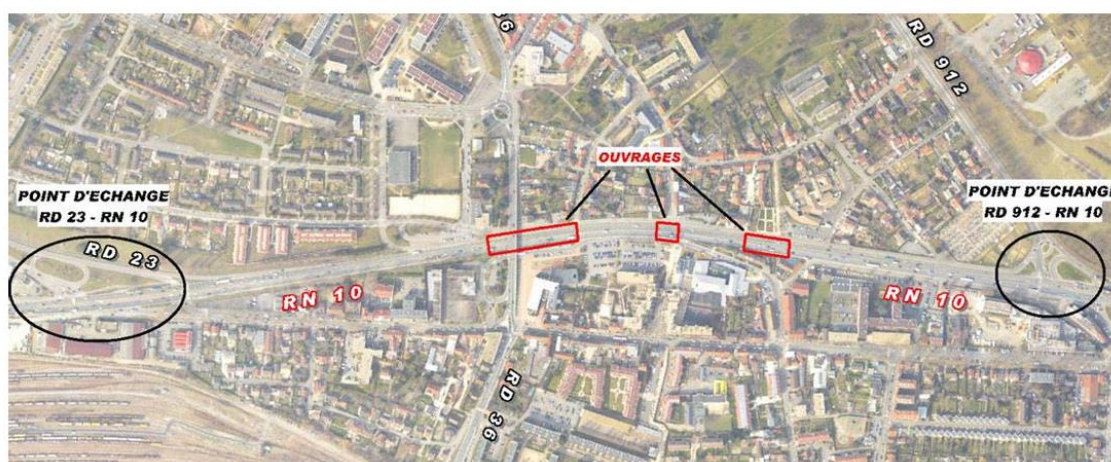


Figure 17 Principes d'aménagement de la RN 10 à Trappes (source : Etude d'impact de la requalification de la RN10, 2016)

Le projet de requalification de la RN10 va permettre de :

- Restaurer la continuité urbaine entre le Nord et le Sud de Trappes,

- Améliorer le cadre de vie des habitants de Trappes en réduisant les nuisances provoquées par la circulation,
- Faciliter l'accessibilité aux équipements et aux zones d'activités du secteur
- Fluidifier la circulation sur l'axe RN10 et améliorer l'accessibilité des entrées et sorties de la ville de Trappes,
- Sécuriser les carrefours RD912-RN10 et RD23-RN10 pour l'ensemble des usagers de la voirie,
- Permettre le développement des transports en commun et des modes actifs (piétons et cycles).

Les trois dalles de couverture (ou plateaux urbains) seront réalisées à l'issue de la dénivellation de la RN10 par Saint-Quentin-en-Yvelines, en concertation avec le territoire. Cet aménagement marquera la dernière étape du projet et sera centrale pour son appropriation pour la population.

- Le plateau au niveau de l'hôtel de mairie assurera la liaison entre la partie nord de la ville et le centre-ville. La ville sera ainsi réunifiée avec les Merisiers, la Plaine de Neauphle et la Boissière, et développera son centre urbain.
- Le plateau entre la rue de Montfort et la rue Carnot permettra de restituer une continuité visuelle, aujourd'hui interrompue par la RN10. Les trajets réservés aux piétons et cycles rue Carnot renforceront les liens du village avec la rue Jean Jaurès, ses commerces et équipements.
- Le cour de la Corderie qui restera piétonnier et la rue Pierre Sépard seront reliés par un plateau urbain qui permettra une circulation à double sens avec passage possible des transports en commun et circulations douces des piétons et vélos vers le cinéma Le Grenier à Sel, la gare SNCF et le centre-ville.



Figure 18 vue en plan générale du projet d'aménagement de surface du plateau urbain de la RN10 (étude d'impact de la requalification de la RN10, 2016)

D'après l'avis de l'AE 2016-53 et 2016-64 , les principaux enjeux environnementaux sont :

- la suppression de la coupure urbaine créée par la RN 10, et ses impacts, majoritairement positifs, sur le cadre de vie dans la commune ;

- le bruit, la qualité de l'air, et les émissions de gaz à effet de serre, en lien notamment avec les modifications de trafic potentiellement induites par le projet ;
- les nuisances et gênes potentielles durant les travaux pour les riverains et les déplacements ;
- la gestion des matériaux en phase chantier, le projet induisant des volumes importants de déblais.

5.3.11 Aménagement du carrefour de la Malmédonne

L'aménagement du carrefour de la Malmédonne, sous la double maîtrise d'ouvrage de la direction des routes d'Île-de-France (service de l'État) et de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, se situe sur les communes de La Verrière, Maurepas et Coignières dans le département des Yvelines.

Le plan de situation du projet est présenté sur la figure ci-après :

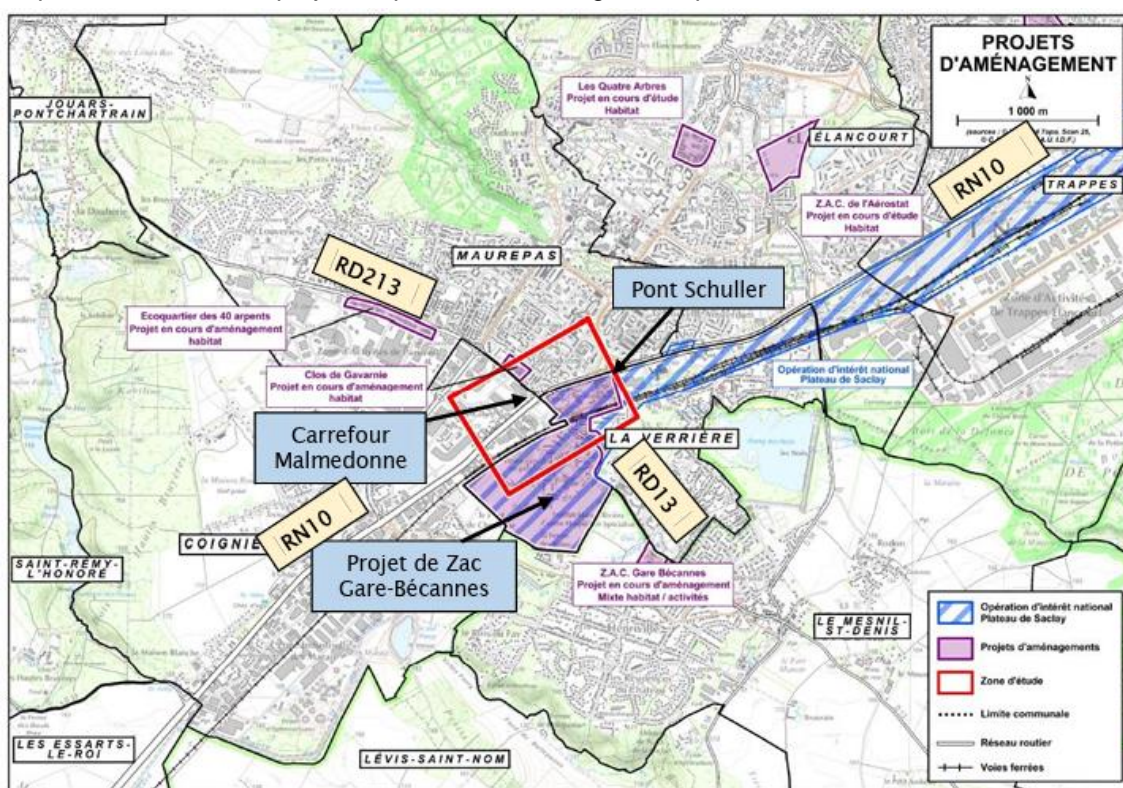


Figure 19 : Plan de situation du projet d'aménagement du Carrefour de la Malmédonne (Suez Consulting, 2025)

Le carrefour actuel est constitué d'un ensemble de bretelles qui permet d'entrer et sortir de la route nationale (RN)10 mais n'est pas un carrefour « complet » car il ne comprend pas d'ouvrage de franchissement de la RN10 pour connecter la route départementale (RD) 213 au nord et la RD13 au sud. L'effet de coupure de la RN10, route à deux fois deux voies est fort. L'aménagement vise à faciliter les déplacements sur les communes de part et d'autre de la RN10 et à améliorer l'accès à la gare de La Verrière depuis Maurepas et Coignières, par la création d'un pont reliant la RD213 et la RD13 en franchissant par le dessus la RN10 qui sera semi-enterrée.

La mise en place d'aménagements pour les piétons et cyclistes sur le pont, permettra de supprimer les fréquentes traversées non sécurisées par des piétons de la RN10, situation accidentogène.

L'aménagement du carrefour revêt de l'importance pour les projets de construction de logements sur la commune de Maurepas et de pôle multimodal de la gare de La Verrière « Zac Gare-Bécannes ».

Le plan d'aménagement du carrefour est présenté sur la figure ci-après :

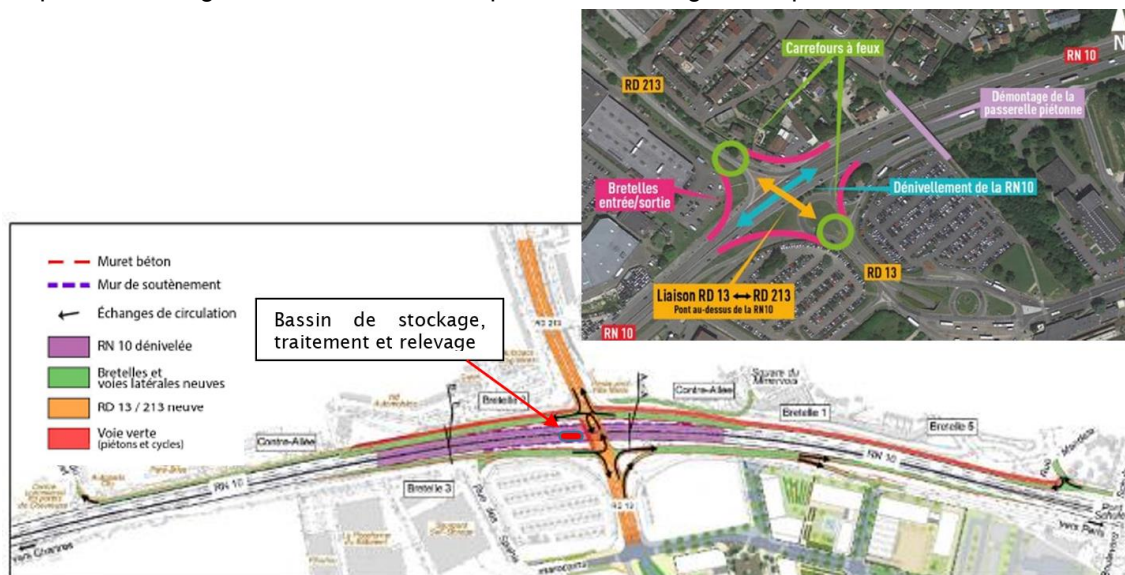


Figure 20 : Plan d'aménagement (Etude d'impact du projet, 2023).



Figure 21 : Photomontage du projet d'aménagement du carrefour de la Malmédonne (Etude d'impact du projet, 2023)

D'après l'avis de l'autorité environnementale n° 2023-72, les principaux enjeux environnementaux sont :

- l'urbanisation et les circulations routières induites par l'aménagement, compte tenu de l'évolution de l'environnement urbain du secteur et les projets en cours ou annoncés ;
- la maîtrise des nuisances (bruit et pollution de l'air) et des émissions de gaz à effet de serre ;

- la prise en compte des incidences cumulées avec les projets et aménagements environnants, dont ceux de la Zac Gare-Bécannes.
- De plus la sécurité est un enjeu fort avec des risques avérés, en particulier en raison des traversées par des piétons de la RN10 à deux fois deux voies, du fait de l'absence de passage sécurisé.

5.4 Effets cumulés en phase chantier

Les effets cumulés en phase chantier résultent principalement des nuisances occasionnées par les chantiers situés dans des périmètres rapprochés.

En effets plusieurs chantiers simultanés peuvent conduire à un cumul de nuisances sur les points suivants :

- **Sur la gestion des déblais et remblais** : les chantiers concomitants vont générer des déblais et remblais qu'il faudra évacuer et une augmentation des poids lourds pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux ;
- **Sur les volumes d'eaux prélevés dans les nappes souterraines** (si plusieurs rabattements de nappes sont prévus sur les chantiers concomitants) ;
- **Sur les impacts sonores** : des chantiers concomitants peuvent conduire à de fortes nuisances sonores sur une zone élargie ;
- **Sur la pollution atmosphérique** (envol de poussières) et la production de gaz à effet de serre (dont CO₂) ;
- **Sur les incidences sur le trafic** : les chantiers concomitants peuvent générer un cumul des engins et camions de chantiers dans la circulation et conséquences négatives sur la circulation ;
- **Sur les consommations énergétiques** : les chantiers concomitants peuvent générer un cumul des consommations énergétiques ;
- **Sur le paysage** : les chantiers concomitants conduisent à un cumul des aires chantiers sur une zone rapprochée.

Ainsi, les incidences seront fonction des périodes de chantier et du phasage des travaux de chaque projet.

Le tableau suivant présente les calendriers des travaux (par année) de chacun de projets.

Tableau 2 : Concomitance des travaux des projets connexes ou connus avec le projet NPNRU du Bois de l'Etang (2026-2030)

Projets connexes et connus	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Centre de préparation, personnalisation, tri et expédition (2021-2022)																	

Projets connexes et connus	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Station de traitement des eaux usées Mesnil-Saint-Denis/ La Verrière (2024-2027)																	
ZAC de l'Aérostal (2009-2030)																	
ZAC Gare Bécannes (OAP 6) (2018-2035)																	
NPNRU Barbusse Cité Nouvelle (2025-2030)																	
NPNRU Camus Courbet (2025-2030)																	
Aménagement du secteur IV arbres (2026-2035)																	
Aménagement de la RD58 et dédoublement du pont La Villedieu (2028-2030)																	
Requalification de la RN10 (2020-2028)																	
Aménagement du carrefour de la Malmedonne (2026-2028)																	

Légende :

Jaune = période de travaux potentiellement concomitante avec les projets d'aménagement du Bois de l'Etang ;

Gris = période de travaux non concomitante.

Le chantier du NPNRU Bois de l'Etang chevauche avec les chantiers des différents projets identifiés hormis le centre de tri, personnalisation et exportation, et la ZAC de l'Aérostal.

5.5 Effets cumulés en phase permanente

Le tableau ci-dessous reprend la synthèse des incidences des projets dont les effets peuvent être cumulés. Ces incidences sont mises en parallèle afin de mieux pouvoir en apprécier la portée, de manière qualitative et quantitative (dans la mesure du possible). **Certaines informations par thématiques ne sont pas connues pour certains projets.**

L'analyse des effets cumulés portera notamment sur les éléments suivants :

Environnement humain et nuisances :

- Population/ du nombre de logements ;
- Activités / commerces ;
- Nuisances sonores ;
- Pollution atmosphérique et qualité de l'air.

Environnement physique et paysagers :

- Topographie et géologie ;
- Pollution des sols ;
- Climat ;
- Paysage et patrimoine.

Eau et milieux aquatiques :

- Consommation d'eau potable ;
- Augmentation des rejets eaux usées ;
- Artificialisation des sols et gestion des eaux pluviales (ruissellement, infiltration).

Environnement urbain :

- Offre de transport ;
- Trafic automobile ;
- Production de déchets ;
- Approvisionnement en énergie.

Tableau 3 : Synthèse des effets incidences cumulées du projet avec d'autres projets connexes ou connus (Source : Suez Consulting, 2024)

Projets	Environnement humain et nuisances	Environnement physique et paysager	Eau et milieux aquatiques	Environnement urbain
NPNRU Bois de l'Etang	<ul style="list-style-type: none"> Le report de trafic depuis l'Avenue des Noës vers la nouvelle infrastructure entraîne une diminution du niveau sonore pouvant atteindre 3 dBA en façade des bâtiments les plus proches de l'Avenue des Noës. En contrepartie, les niveaux sonores calculés en façade des bâtiments orientés vers le cœur du projet et le nouvel axe de circulation principal augmentent jusqu'à un maximum de +6 dBA. Ailleurs, les écarts sont plus limités et proviennent des évolutions du trafic routier liées à la mise en place du projet ainsi que des éventuels effets masquants ou réfléchissants que peuvent générer les nouveaux bâtiments pour les bâtiments existants vis-à-vis des infrastructures routières. Le report de trafic entraîne aussi une diminution des émissions supérieure à 50 % observée sur l'avenue des Noës. A l'inverse une augmentation des émissions de plus de 50 % est observée sur ces mêmes voies, en cohérence avec les hausses de trafic qu'elles enregistrent. L'évolution des émissions en NOx reste globalement comprise entre -10 % et 10 % sur la majeure partie du réseau routier de la zone d'étude. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet contribue à l'amélioration du cadre paysager par une requalification des espaces publics intégrant la création d'espaces verts structurants, tels que la plaine centrale, la promenade de l'aqueduc et le mail piéton. Il prévoit également la construction de nouveaux logements et équipements, ainsi que la réhabilitation du bâti existant, remplaçant les infrastructures obsolètes par des constructions neuves ou rénovées, conformes aux standards contemporains de qualité architecturale et environnementale. Par ailleurs, l'enfouissement des lignes haute tension permet une libération des perspectives visuelles en supprimant les pylônes et câbles aériens, contribuant ainsi à une meilleure intégration paysagère. Le projet présente un enjeu faible de pollution du sol. Le diagnostic a révélé un impact limité à une contamination localisée par des hydrocarbures au niveau des parkings. Aucun autre impact majeur n'a été identifié, bien que certaines zones présentent des indices organoleptiques suspects liés à des remblais anthropiques ou à des terrains tourbeux. Par ailleurs, la présence d'argiles à meulière en profondeur a été constatée, accompagnée de dépassements des teneurs en fluorures sur éluat. Ces anomalies, d'origine naturelle, ne présentent pas de risque sanitaire, mais nécessitent une gestion spécifique en cas d'excavation, notamment en raison de l'impossibilité d'évacuer ces terres vers des installations de stockage de déchets inertes (ISDI). 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet prévoit la mise en œuvre de techniques alternatives de gestion des eaux pluviales. Il est notamment prévu de créer des espaces verts et des noues, des toitures végétalisées, permettant de favoriser l'infiltration d'eau et l'évacuation d'eau par évapotranspiration. Le projet entraîne une légère augmentation de la consommation d'eau potable et des volumes d'eaux usées produits. En effet, le projet intègre plus de construction que de démolition, avec l'arrivée de 24 habitants supplémentaires sur le quartier, induisant ainsi une augmentation des volumes d'eaux potables consommés d'environ 3m³/j. 	<ul style="list-style-type: none"> À l'horizon 2035 L'observation des conditions de circulation en 2035 révèle une nette amélioration des conditions d'accès et de circulation dans le quartier, alors que la RD58 reste davantage marquée par des problématiques circulatoires impactant le fonctionnement du carrefour des Libertés. En HPM, les remontées de file sont conséquentes notamment à cause de l'insertion des usagers en provenance de la RN10 Ouest. En HPS, la saturation de la rue Georges Politzer se traduit également par des difficultés circulatoires. Le projet permet de résorber les dysfonctionnements identifiés en situation actuelle et fil de l'eau. Sur la RD58, les problématiques de circulation observées réaffirment l'opportunité du projet de doublement du pont de la Villedieu associé à une reconfiguration du carrefour des Libertés. En perspective, la création d'une zone apaisée à l'intérieur du quartier Bois de l'Etang, avec notamment une limitation à 30 km/h de la voie nouvelle d'entrée de quartier contribuerait à améliorer la vie urbaine du quartier sans dégrader les conditions de circulation, tout en limitant l'éventualité de l'apparition de phénomène de shunt qui induirait du trafic de transit dans le quartier. De même, une attention particulière devra être portée à l'insertion des modes actifs avec l'aménagement de voies cyclables dédiées et de cheminements piétons sécurisés.
Projets d'aménagement urbain				
Centre de préparation, personnalisation, tri et exportation – La Verrière	<ul style="list-style-type: none"> Le projet aura peu d'incidences sur la qualité de l'air. Selon les modélisations réalisées, les rejets indirects liés au trafic des véhicules en transit sur le site représentera moins de 0,1% des émissions de la CA SQY et 0,01% des émissions départementales. L'évolution de la flotte des véhicules légers utilitaires Le site est déjà impacté par les zones de bruit associées aux infrastructures bruyantes de catégorie 1 (RN10 située à une dizaine de m au Nord) et 2 (voie SNCF située immédiatement au Sud). Il est aussi concerné par des vibrations occasionnées par la circulation des trains sur la voie ferrée voisine. Le projet entraînera une faible augmentation du niveau de bruit au niveau du site qui s'explique par l'augmentation du trafic négligeable estimée à l'horizon du projet. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet induit la transformation de zone de bureau et de parking en une zone d'activité avec des aménagements paysagers, avec notamment la création d'espaces verts entretenus, mise en place de nichoirs et d'une manière générale de structures favorables à certaines espèces (chiroptères et oiseaux en particulier), conservation de la partie Est du merlon, plantation de 188 arbres et 220 arbustes. En contrepartie, le projet induit le défrichement d'environ d'une partie du merlon (12 370 m²) pour la création du parking silo, et un terrassement avec évacuation partielle des terres excédentaires, une partie étant réutilisée sur site. Le projet ne nécessitera que très peu d'apport en remblais. En effet, les matériaux issus de la démolition du bâtiment existant seront réutilisés (concassés et criblés pour les plateformes du projet). Si nécessaires, les quelques apports en remblais seront de type graves non traitées. Après décapage et terrassement du terrain, les déblais, issus en grande majorité du merlon, seront évacués et traités en installation agréée. 	<ul style="list-style-type: none"> Les aménagements paysagers aménagés sur dalle dans le cadre du projet permettront l'abattement des pluies courantes (soit l'équivalent d'une pluie de 8 mm). La consommation d'eau du site restera très limitée, se restreignant aux besoins du personnel (eau potable, sanitaires, douches), sans usage industriel. Une faible quantité sera également destinée aux moyens de défense incendie. L'alimentation en eau se fera exclusivement via le réseau d'adduction d'eau potable, sans prélèvement direct dans le milieu naturel. Le site accueillera entre 250 et 300 salariés en horaires 2x8. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet induit l'augmentation du trafic, notamment le trafic prévisionnel est de : <ul style="list-style-type: none"> Poids lourd : 26 PL / jour en période de pointe, 20 PL / j (moyenne d'activité), Véhicules légers : 216 VL / jour (pointe) - 170 VL / j (moyenne d'activité) ; Véhicules utilitaires légers : 640 VUL/jour (pointe), 380 VUL / j (moyenne d'activité) La proximité du pôle multimodal de La Verrière (Transilien + bus) favorise l'approche du site en transport en commun (estimation 23% des salariés). Toutefois, l'impact sur les voiries d'accès sera très limité, car celles-ci disposent encore de marges de capacité importantes. En effet, leur taux d'occupation actuel varie entre 57 % et 74 % selon la voie concernée, ce qui laisse une réserve suffisante pour absorber le flux supplémentaire sans engendrer de congestion significative. La vitesse sur site sera réduite À moyen terme, la flotte de véhicules utilitaires légers évoluera vers l'électrique. Les opérations de manutention se dérouleront sous bâtiment, et le chargement/déchargement des camions se fera moteur à l'arrêt. De plus, le prééquipement électrique de 50 % des places du parking des salariés et de l'intégralité du parking silo facilitera la transition vers des véhicules électriques à moyen terme.

Projets	Environnement humain et nuisances	Environnement physique et paysager	Eau et milieux aquatiques	Environnement urbain
station de traitement des eaux usées (STEU) Mesnil-Saint-Denis/La Verrière	<ul style="list-style-type: none"> Les boues sont susceptibles de générer des nuisances olfactives. Afin de limiter les odeurs le local de traitement des boues sera ventilé avec des taux de renouvellement de 6 volumes par heure. Le projet engendrera des rejets dans l'air dus à la désodorisation et la dégradation de matière organique, notamment des composés soufrés (H₂S), des composés azotés (NH₃), des composés organiques volatiles tels que les mercaptans, les aldéhydes et les cétones, et des particules fines et bioaérosols 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet a pour vocation une amélioration globale du patrimoine paysager du site avec la création d'une zone de rejet végétalisée (ZRV). Cette zone correspondra à un espace assurant des connexions entre les réservoirs de biodiversité et offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Pendant la phase travaux, le projet nécessite un remaniement partiel du terrain lors de son aménagement, et la mise en œuvre de remblais autochtones et/ou d'apports sur des épaisseurs variables. Le projet sera à l'origine de déchets non dangereux <ul style="list-style-type: none"> Refus de dégrillage, sables, et graisses issues du dessableur-dégraisseur ; Production de boues. <p>Ces déchets seront éliminés dans le centre de traitement agréés à l'extérieur du site.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le projet participe à augmenter la capacité de traitement de la STEU Mesnil Saint Denis/ la Verrière, la future STEU sera notamment dimensionnée sur une base de 20 500 équivalents-habitants et tient compte de l'évolution de la charge moyenne entrante en lien avec les projets futurs d'urbanisme. Le projet permettra un meilleur traitement des eaux usées- et représente un gain environnemental pour le milieu récepteur, le Rhodon. La future filière de traitement permettra d'atteindre des niveaux de rejet au-delà des objectifs de rejet de l'arrêté du 3 juillet 2020 (10 mg/L en DBO₅, 50 mg/L en DCO, 15 mg/L en MES, 15 mg/L en NGL, 0.6 à 0.6 mg/L en Pt en fonction de la période de l'année. Un disconnecteur sera installé sur le branchement eau potable de la STEU afin de garantir l'absence de transfert de pollution au réseau d'eau potable par un éventuel retour d'eau depuis le réseau de la STEU La consommation d'eau du site restera faible, limitée aux besoins du personnel (eau potable, sanitaires, douches). L'approvisionnement se fera uniquement via le réseau d'adduction d'eau potable, sans aucun prélèvement direct dans le milieu naturel. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet ne sera pas à l'origine d'une augmentation du trafic et des déplacements par rapport au trafic généré par l'exploitation de la station d'épuration actuelle
Zac de l'Aérost - Trappes	<ul style="list-style-type: none"> Le projet induit l'augmentation des émissions sonores en lien avec l'accroissement des déplacements motorisés accompagnant l'urbanisation du site. Notamment, certains bâtiments en bordure de la ZAC seront exposés à des niveaux sonores supérieurs à 60 dBA, alors qu'avant l'aménagement de la ZAC ces bâtiments sont soumis à des nuisances inférieures à 60 dBA. L'augmentation du trafic engendré par le projet induit également l'augmentation des nuisances atmosphériques au droit de la ZAC. En effet, les véhicules à moteurs sont à l'origine d'un accroissement des rejets d'oxyde de soufre, d'azote, de carbone, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et de particules solides dont les métaux lourds. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet participe à la restructuration et la requalification de l'espace à travers de nombreux aménagements offrant une meilleure cohésion à des espaces hétérogènes à l'état initial. Les micro-ondulations du terrain actuel seront modifiées pour des raisons techniques mais la forme générale du terrain naturel sera tout de même maintenue. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet induit l'imperméabilisation des sols, étant donné qu'une grande partie de l'emprise du projet était occupé par une friche avant l'aménagement de la ZAC. L'infiltration d'eau observée sur l'ensemble du site ne sera possible que sur les futurs espaces verts. La modification de l'occupation du sol va entraîner une augmentation des flux à gérer. L'imperméabilisation du terrain augmente le risque de transfert de pollution vers l'étang de Saint-Quentin-en-Yvelines ainsi que le bassin intermédiaire au nord immédiat de la zone de projet en raison de leur qualité de milieu naturel récepteur des eaux pluviales. Le risque de pollution est lié principalement aux voiries et à l'accueil d'activités utilisant éventuellement certains types de polluants pouvant affecter les eaux de surface. À titre de prédimensionnement quantitatif sommaire sur la totalité du site, avec 800 logements projetés, une occupation de 3 habitants par logement et une consommation d'eau unitaire classique de 150 l/j/EH, le volume d'eaux usées s'élèverait à 360 m³/j. Le projet va générer une pollution supplémentaire équivalente à environ 2 400 EH. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet induit l'augmentation de trafic automobile à cause de l'arrivée du programme d'urbanisation de la ZAC. Cependant l'effet sur le trafic reste très limité. En effet, en heure de pointe matin le trafic supplémentaire induit par la ZAC est de 50 véhicule par jour, tandis qu'en heure de pointe du soir, le trafic est davantage plus réduit. Globalement, les circulations à l'intérieur de la ZAC seront fluides avec des niveaux de trafics soutenus mais inférieurs aux capacités des voies. Le projet participe à améliorer la mobilité douce au niveau de la ZAC avec la création de 2000 m² de pistes cyclables. Le projet prévoit la création de places de stationnement permettant de répondre aux besoins des habitants de la ZAC. Le projet permet de conforter les liens avec les Merisiers et la Plaine Neauphle à travers le renforcement de la trame viaire en prenant en considération le manque de liaisons Nord/ Sud, et Est/Ouest entre le réseau intercommunal et la desserte locale de la ville de Trappes. Le projet permet d'ailleurs d'apporter des solutions à la problématique des coupures qui isolent les secteurs urbanisés (comme les quartiers Sand/Pergaud/Verlaine) des autres quartiers de La Plaine Neauphle. Le projet permet d'intégrer l'offre future en transport en commun qui prend en compte l'urbanisation et l'évolution du tissu urbain.
ZAC Gare Bécannes - La Verrière	<ul style="list-style-type: none"> Le projet crée un nouveau quartier susceptible d'accueillir environ 4500 habitants permanente et 2500 emplois. L'aménagement d'un quartier à proximité des infrastructures de transport (RN10, voie ferrée, pont et avenue Schuler) expose les habitants et les employés 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet implique la transformation d'un paysage naturel en un environnement urbain maîtrisé, réduisant ainsi la perception du vaste plateau agricole environnant. Il participe ainsi à la mise en scène du paysage avec une intégration harmonieuse du paysage au sein du projet. Il contribue également à l'insertion des résidences Orly 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet induit une diminution significative de l'imperméabilisation des sols, il favorise la végétalisation par différents aménagements : un parc central, des noues et des espaces verts en cœurs d'îlots. La gestion des eaux pluviales prévoit de diriger les ruissellements des différents bassins versants vers des noues. Là où la nature des sols le permet, ils doivent pouvoir 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet participe à améliorer l'accessibilité de la commune. Le projet permet de conforter le pôle gare, intégrant dans sa conception deux projets majeurs : le réaménagement du carrefour de la Mamedonne et le doublement du pont Schuler support d'un futur TCSP. Les activités économiques, le programme de logements (environ 1 500 unités) et les équipements devraient engendrer

Projets	Environnement humain et nuisances	Environnement physique et paysager	Eau et milieux aquatiques	Environnement urbain
	<p>à des nuisances sonores, des vibrations significatives ainsi qu'aux émissions atmosphériques.</p> <ul style="list-style-type: none"> D'après l'étude d'impact, les concentrations relevées de polluants atmosphériques restent en deçà des valeurs limites. Excepté pour le dioxyde d'azote et le benzène dont les dépassements sont observés au niveau de la RN10 et l'avenue Schuler. Afin de réduire l'exposition des habitants et des employés aux nuisances sonores, le projet s'engage à respecter l'isolement acoustique minimal fixé par l'arrêté du 30 mai 1996. Cette mesure concerne les bâtiments situés dans un périmètre de 300 mètres autour du pôle de la gare, de 250 mètres de part et d'autre des voies ferrées, ainsi que de 100 mètres de part et d'autre des avenues Guy Schuler et Monfort. Le projet participe à renforcer le phénomène d'îlots de chaleur urbain à cause de l'urbanisation dense du secteur. 	<p>Parc au cœur et en frange du projet en lien avec le paysage environnant.</p> <ul style="list-style-type: none"> Le projet permet la création d'interactions visuelles et fonctionnelles avec le principal espace boisé voisin, le parc du château. Il permet aussi d'améliorer le paysage en entrée de ville avec la valorisation de l'accès au site pour renforcer son attractivité et son intégration dans le tissu urbain. L'urbanisation dense du secteur contribue à l'intensification du phénomène des îlots de chaleur urbains. La configuration du projet entraîne une accélération et une perturbation locale des vents en raison du resserrement des espaces bâtis. Dans cet environnement urbain dense, certains bâtiments projettent des ombres sur d'autres, réduisant ainsi l'ensoleillement de certaines pièces des habitations. Le projet vient urbaniser des terrains vierges et renforcer l'urbanisation de terrains déjà construits à proximité de la RN10 et des voies ferrées, infrastructures générant des risques liés au transport de matières dangereuses. Ainsi le nombre d'habitants et de travailleurs potentiellement soumis aux conséquences de tels risques sera augmenté. Diverses activités présentes sur l'actuelle zone d'activités d'Agiot sont susceptibles de générer des pollutions du sol. Ces pollutions risquent de persister à l'état futur. Toutefois, il convient de noter que les travaux de terrassement et de traitement de terrain permettent de réduire ce risque. La zone du projet est moyennement exposée au risque retrait gonflement des argiles, de plus le site est aussi concerné par les risques d'effondrement ou d'affaissement de sol à cause de la présence d'une ancienne carrière au nord de la gare. Des dispositions particulières seront prises en compte lors de la construction pour limiter les risques de mouvements de terrains. 	<p>infiltrer 100 % des eaux pluviales jusqu'à la pluie de fréquence de retour décennale. Au-delà, les ouvrages déverseront les rejets au réseau. On distingue les principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> Une gestion de l'eau pluviale de manière diffuse pour limiter la contribution au phénomène de dissolution du gypse par un réseau de noues. Dans le cas d'une diffusion concentrée des investigations géotechniques complémentaires sont à réaliser ; Une gestion par infiltration à la parcelle au niveau des îlots privés en secteur non pollué ; Une gestion par tamponnement à débit limité, à l'aide de noues profondes, avant rejet dans le réseau public en secteur pollué. <ul style="list-style-type: none"> Le projet implique l'arrivée de 4500 habitants supplémentaires induisant l'augmentation de consommation de l'eau potable de 660 m3/j, et de la production des eaux usées de 528 m3/j. 	<p>près de 2 460 déplacements (+/- 10 %) pour des motifs contraints (travail, études) aux heures de pointe :</p> <ul style="list-style-type: none"> Plus de 1 300 déplacements en voiture, Plus de 650 en transports en commun, Plus de 400 à pied. <ul style="list-style-type: none"> Le doublement du pont Schuler avec l'ajout d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), le réaménagement du carrefour de la Malmedonne et l'élargissement du passage souterrains à gabarit réduit (PSGR) avec la création d'un passage souterrain à gabarit intermédiaire (PSGI) à long terme visent à améliorer la circulation. Ces aménagements fluidifient le trafic sur la RD13, mais ne résolvent pas la congestion sur le PSGR et l'avenue Guy Schuler, entraînant une forte saturation du pont Schuler. Par ailleurs, l'ouverture du franchissement de la RN10 accentue le trafic sur la RD13, tandis que l'avenue Schuler bénéficie d'une réduction significative de circulation, supprimant ainsi les problèmes de saturation. Le projet prévoit la création de 4000 places de stationnement et la suppression de 200 places, participant ainsi à l'amélioration du cadre urbain et de répondre aux besoins des logements, des équipements et des commerces en termes de stationnement. Cependant cela peut engendrer un risque de stationnement sauvage sur les places ouvertes et gratuites. L'aménagement de l'espace public, la création de cheminements piétons et de pistes cyclables favorise le partage de l'espace public pour tous les modes de déplacement et la cohabitation apaisée entre les différents usagers. Le projet prévoit la limitation de vitesse avec l'aménagement de zone 30, zones de rencontre 20, zones piétons favorisant une circulation motorisée adaptée. Le secteur Bécannes est traversé par des lignes électriques de très haute tension, qui ne seront pas modifiées par le projet. Leur impact sur la santé humaine reste négligeable, car la conception du projet en tient compte : les bureaux et habitations sont situés à distance du faisceau des lignes THT, dont le rayonnement électromagnétique demeure inférieur aux seuils réglementaires.
<p>NPNRU Barbusse Cité Nouvelle-îlot Rousseau – Trappes</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le projet s'inscrit dans une démarche globale de développement durable, incluant la création de continuités vertes et écologiques, favorisant ainsi un cadre de vie plus sain et plus qualitatif. Il conduit à la démolition de 148 logements locatifs sociaux et à la création d'environ 450 logements en diversification. L'augmentation de trafic et la dynamisation du quartier avec l'aménagement du plateau au niveau du quartier pourrait être accompagnée de l'augmentation des nuisances sonores et atmosphériques, ces mêmes nuisances qui seront réduits avec le projet de requalification de la RN10. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet participe à améliorer le cadre de vie et le paysage au sein du quartier avec la requalification des espaces publics et des habitants, et la création d'espaces verts en épaulement aux voiries. Le site est concerné par un zonage de risque moyen à fort de l'aléa retrait-gonflement des argiles, il conviendra de respecter les dispositions géotechniques établies par ce zonage. Selon l'étude documentaire et historique sur la pollution des sols, le secteur Barbusse Cité Nouvelle présente diverses sources de pollution, notamment des bombardements de la Seconde Guerre mondiale, des incendies, des activités mécaniques sauvages, la 	<ul style="list-style-type: none"> La zone d'étude présente une nappe perchée située entre 1.31 et 5.4 mètres. La réalisation des parkings sous terrains peut nécessiter un rabattement de nappe. Les futurs parkings souterrains, dont la profondeur seuil pour l'application de cette mesure reste à définir, feront l'objet d'un couvage afin d'éviter de polluer les nappes souterraines. Le projet induit l'imperméabilisation du parc central de la cité nouvelle (Prairie inondable) qui participe à l'infiltration des eaux pluviales. Le projet participe donc à augmenter les volumes de ruissellement à l'échelle du quartier. Les eaux ruisselant sur les espaces de stationnement peuvent potentiellement être polluées par les hydrocarbures 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet s'inscrit dans une dynamique plus large de requalification urbaine, notamment liée à la requalification de la RN10 à Trappes. Cette requalification vise à améliorer la fluidité du trafic, réduire les congestions et sécuriser les échanges entre quartiers, notamment par la dénivellation de la RN10 et la création de couvertures urbaines qui reconnectent les quartiers. Toutefois le trafic des véhicules légers pourrait augmenter en lien avec la densification du quartier, l'aménagement de nouvelles voies de desserte et du plateau urbain. Le projet vise à développer des logements éco-conçus, avec une attention particulière portée à la qualité énergétique et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, conformément

Projets	Environnement humain et nuisances	Environnement physique et paysager	Eau et milieux aquatiques	Environnement urbain
	<ul style="list-style-type: none"> L'augmentation du trafic liée à la dynamisation du quartier, notamment avec l'aménagement du plateau urbain, pourrait entraîner une hausse des nuisances sonores et atmosphériques dans le quartier. En effet, le renforcement de l'activité et la circulation accrue sont souvent associés à une élévation des niveaux de bruit et à une dégradation de la qualité de l'air. Cependant, ces impacts potentiels seront en grande partie atténués grâce au projet de requalification de la RN10, qui vise à améliorer la fluidité du trafic et à réduire les émissions polluantes. Pour garantir une gestion efficace de ces nuisances, plusieurs mesures préconisées pourront être mises en œuvre, telles que : <ul style="list-style-type: none"> L'installation de dispositifs de réduction du bruit (écrans acoustiques, revêtements routiers absorbants) autour des zones les plus exposées, La mise en place de plans de circulation favorisant les modes doux (piétons, vélos) et les transports en commun, Le renforcement de la végétalisation. Ainsi, bien que le développement du quartier puisse initialement générer une augmentation des nuisances, une approche intégrée et proactive permettra de préserver la qualité de vie des habitants tout en soutenant la dynamique urbaine. 	<p>présence d'un transformateur en activité et des remblais de nature et de qualité inconnues. Ces zones potentiellement polluées (ZPPP) pourraient contenir des anomalies, telles que des PCB, des hydrocarbures ou des métaux lourds. Ces contaminants risquent de persister après la réalisation du projet, exposant ainsi les habitants à des risques sanitaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> Les terrassements prévus en phase de travaux permettent d'évacuer en partie les sols pollués. Le projet intègre aussi des mesures de traitement des sols dans des installations spécifiques. 	<p>provenant des véhicules automobiles.. Malgré l'augmentation des places de stationnement dans le secteur et du nombre de véhicules suite à l'augmentation de la population, les risques de pollution liés à ces paramètres seront faibles. Les éléments polluants entraînés par les rejets pluviaux entraînent des conséquences sur le milieu récepteur.</p> <ul style="list-style-type: none"> Le projet entraînera une hausse d'environ 38 % de la consommation d'eau potable et des rejets d'eaux usées, en raison de l'arrivée de plus de 900 nouveaux habitants avec les nouvelles constructions. 	<p>à la stratégie bas carbone promue dans le cadre du renouvellement urbain.</p> <ul style="list-style-type: none"> La rénovation urbaine prévoit la démolition de logements anciens énergivores et la construction de nouveaux bâtiments plus performants, intégrant des solutions durables pour la gestion de l'énergie et la réduction des consommations.
NPNRU Camus Courbet - Trappes	<ul style="list-style-type: none"> Le projet participe à améliorer le cadre de vie par la démolition de 573 logements sociaux vétustes et la construction d'environ 380 logements neufs, dont une part mixte entre logements sociaux, en accession et locatifs intermédiaires, favorisant la mixité sociale et la diversification de l'habitat. La requalification des espaces publics et la résidentialisation de certaines zones permettront de réduire le sentiment d'insécurité et de limiter les nuisances liées aux grands ensembles enclos Le projet Camus Courbet devrait générer des nuisances acoustiques et atmosphériques faibles, avec des mesures adaptées pour limiter toute gêne, particulièrement pour la cité scolaire classée comme équipement sensible, notamment en respectant les normes en vigueur et en intégrant des dispositifs de réduction du bruit et de la pollution atmosphérique. 	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs zones de pollutions potentielles de sol ont été relevées au niveau du quartier Camus Courbet : Transformateur CROCUS, transformateur TGBT et TGBT EDT, mécanique sauvage, incendies de véhicules, remblais médiocre, épandage de boues de STEU avant la construction du quartier, présence de sites BASOL /SIS. D'après l'étude historique de pollution de sol, les principaux polluants potentiellement présents sur le quartier sont les métaux lourds, les hydrocarbures (HCT C10-C40, HAP, BTEX) et les composés organo-halogènes (COHV). De plus, des PCB (polychlorobiphényles) peuvent également être retrouvés à proximité des postes transformateur en cas de fuite de Pylène. Un plan de gestion environnementale sera mis en œuvre afin de contrôler la pollution et de prévenir les risques de dispersion, en tenant compte de la présence d'équipements sensibles et d'établissements scolaires dans le quartier et ses environs. Le quartier Camus courbet comme l'ensemble de la commune de Trappes est concerné par des phénomènes de mouvements de terrains liés à la présence des cavités souterraines. Le projet prend en considération ce risque, des dispositions de construction adaptés seront mise en œuvre. 	<ul style="list-style-type: none"> Le contexte hydrogéologique fait référence à une nappe présente au sein des Sables et Grès de Fontainebleau (dont un niveau est donné à 146,3-143,1 m NGF, soit vers 17-18 m de profondeur). Cette nappe est peu vulnérable à une pollution potentielle issue du site en raison de la présence sus-jacente d'une couche imperméable (argiles à meulière de Montmorency). Le projet induit la désimpermeabilisation du quartier avec la création d'un parc central de 2ha permettant ainsi l'infiltration des eaux pluviales. Le projet participe donc à réduire les volumes de ruissellement à l'échelle du quartier. Le projet entraînera une hausse de la consommation d'eau potable et des rejets d'eaux usées, en raison de l'arrivée de plus de 265 nouveaux habitants avec les nouvelles constructions. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet contribue à sortir le square Camus de son isolement en améliorant les accès routiers, cyclables et piétons, ce qui facilite la mobilité interne au quartier. Le projet participe à favoriser le développement des transports en commun et des mobilités actives (vélos, piétons), en cohérence avec le schéma directeur cyclable, pour réduire la dépendance à la voiture et améliorer la qualité de vie.; Le projet prévoit le remplacement du chauffage au gaz par des solutions plus durables comme la géothermie, ainsi que des travaux d'isolation thermique par l'extérieur (ITE) et la rénovation des menuiseries pour réduire les déperditions énergétiques dans les bâtiments.
Aménagement du secteur IV arbres – Elancourt	<ul style="list-style-type: none"> En phase d'exploitation, le projet pourrait favoriser la pratique de la marche ou du vélo pour de courtes distances, et un report modal vers les transports en commun pour les distances plus longues, ce qui réduirait les émissions sonores et améliorerait la qualité de l'air. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet valorise la qualité paysagère en s'appuyant sur la coulée verte existante et en créant des espaces verts et des parcours santé ou jardins partagés dans le quartier. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune incidence n'est attendue sur l'état quantitatif des eaux superficielles (absence de cours d'eau à proximité immédiate et aucun pompage sur les eaux prévu en phase d'exploitation. 	<ul style="list-style-type: none"> La densification du secteur des IV Arbres entraînera/ <ul style="list-style-type: none"> Une augmentation modérée du trafic local en lien avec l'arrivée de 960 logements, générant environ

Projets	Environnement humain et nuisances	Environnement physique et paysager	Eau et milieux aquatiques	Environnement urbain
	<ul style="list-style-type: none"> D'après l'étude d'impact, les émissions polluantes diminuent légèrement dans les scénarios AVEC PROJET. Ceci s'explique par la baisse du nombre de véh.km par jour après la mise en service du projet sur le domaine d'étude. La consommation de carburant et les émissions de CO₂ sont directement liées aux volumes de trafic et à l'évolution du parc automobile, qui tendra à être davantage électrifié et plus économe. Une diminution de 4 % a été observée entre les scénarios avec projet et sans projet. En ce qui concerne l'évolution de l'environnement sonore, les modélisations effectuées montrent l'ambiance sonore restera encore modérée, à savoir inférieure à 65 dB(A) le jour et inférieure à 60 dB(A) la nuit loin des axes à fort trafic (RD58 et bd Bernard Grégory). La reconfiguration profonde de l'occupation du sol (démolitions, constructions R+3 à R+5, déplacement du supermarché, nouvelles voiries et création d'équipements extérieurs) ne modifie pas significativement les isophones globaux issus des modélisations routières. En revanche la distribution spatiale des nuisances sonores changera : plus de façades exposées en hauteur, nouveaux récepteurs (toits-terrasses, espaces sportifs) et points sources localisés (livraisons, chaufferies) nécessitent des mesures ciblées. Des mesures ERC seront mises en places pour limiter les nuisances. 	<ul style="list-style-type: none"> La composition urbaine vise à intégrer harmonieusement les constructions dans le paysage, avec un cahier de références architecturales et urbaines pour garantir une bonne qualité esthétique et environnementale. Le projet contribue à renforcer la centralité d'Élancourt en créant un nouveau cœur de quartier vivant et attractif. Le projet est conditionné par l'enfouissement des lignes hautes tension et induit des gros volumes de terrassements. Une bonne gestion des déblais et des remblais est préconisée pour favoriser la réutilisation in situ et limiter l'apport de terres exogènes. Les risques liés aux pollutions des sols et eaux par les hydrocarbures et autres produits sont pris en compte dans la conception et la gestion des espaces, avec des mesures pour limiter les impacts pendant la phase chantier et en exploitation. 	<ul style="list-style-type: none"> La vocation du projet (activités tertiaires, commerces et habitats) n'est pas de nature à générer des risques de pollution des eaux souterraines. Il n'est pas prévu l'implantation d'industries ou d'activités sur le site qui seraient susceptibles de nuire à la qualité des nappes. Le risque d'une pollution chronique liée à une activité est donc à exclure. La seule pollution potentielle est liée aux dépôts d'hydrocarbures liés au trafic routier, mais qui se feront uniquement sur les voies imperméabilisées prévues à cet effet. Le projet s'inscrit dans une démarche durable, avec une attention portée à la gestion des eaux pluviales. Le secteur est situé à proximité de la coulée verte et du bassin de la Boissière, ce qui implique des mesures pour protéger les milieux aquatiques et limiter les pollutions liées au ruissellement. Le schéma directeur intègre des principes d'aménagement qui favorisent l'infiltration naturelle des eaux et la limitation des surfaces imperméabilisées. La densification du quartier entraînera une augmentation des consommations en eau potable et de la production des eaux usées. 	<ul style="list-style-type: none"> 110 véhicules supplémentaires aux heures de pointe du matin à l'horizon 2035, <ul style="list-style-type: none"> Des tensions sur certaines intersections, notamment au niveau du carrefour d'accès C6 sur le boulevard Bernard Grégory, identifié comme sensible dès le scénario projet 2035, Des remontées de files localisées aux giratoires Laubach et Pré Yvelines en heure de pointe, sans toutefois engendrer de saturation globale du réseau, Un allongement modéré du temps de parcours sur certains axes traversants (+18 secondes en HPM entre la RD58 et le boulevard Bernard Grégory en 2035, contre +3 secondes en 2055).Le projet met un fort accent sur la promotion des mobilités douces (piétons, vélos) avec la sécurisation des pistes cyclables, bien que certains obstacles comme la végétation gênante aient été signalés. Le stationnement est un enjeu important : le nouveau centre commercial Intermarché disposera de 170 places réparties sur deux niveaux (110 en sous-sol, 60 au rez-de-chaussée), avec une organisation des livraisons en espace clos pour limiter les nuisances. L'amélioration des transports en commun est aussi prévue pour favoriser le report modal et limiter l'usage de la voiture individuelle. La création de logements et d'activités tertiaire et commerciale va entraîner une augmentation des consommations énergétiques sur ce secteur qui est déjà en partie urbanisé. Le futur magasin Intermarché, élément clé du projet, produira environ 30 % de son électricité grâce à des panneaux photovoltaïques installés sur le bâtiment. Le projet prévoit également l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques, encourageant ainsi l'usage de modes de transport plus propres. Plus globalement, le projet des IV Arbres s'inscrit dans une logique d'écoquartier, avec des formes urbaines durables, une forte végétalisation et une gestion de l'eau visant à réduire l'impact environnemental. Bien que les détails techniques sur d'autres sources d'énergies renouvelables ne soient pas spécifiquement mentionnés, la démarche vise à intégrer ces principes dans la conception des bâtiments et des espaces publics.
Projets d'aménagement routier				
Aménagement de la RD58 et dédoublement du Pont La	<ul style="list-style-type: none"> Etant donné que le projet de dédoublement du pont La Villedieu est un projet de transformation de l'existant, le niveau sonore à l'état projet devra respecter les prescriptions suivantes : 	<ul style="list-style-type: none"> La déconstruction de l'ouvrage existant franchissant les voies ferrées entraînera des matériaux excédentaires. Ces matériaux de démolition seront évacués, en fonction de leur caractéristique, en centre adapté. 	<ul style="list-style-type: none"> Environ 12,24 hectares de zones humides sont identifiés au sein de l'aire d'étude selon les critères de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1er octobre 2019 fixant les critères de délimitation des zones humides. Toutefois, cette zone humide présente au Nord-Ouest de la zone d'étude 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet permet d'améliorer les conditions de circulation sur la RN10 et la RD58, la largeur et la capacité de la future RD58 réaménagée permettra un trafic plus fluide et des conditions de

Projets	Environnement humain et nuisances	Environnement physique et paysager	Eau et milieux aquatiques	Environnement urbain
Villedieu – Elancourt	<ul style="list-style-type: none"> Si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure aux valeurs prévues, dans le tableau relatif aux voies nouvelles ci-avant, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux; Dans le cas contraire, la contribution sonore après travaux ne doit pas dépasser la valeur existante avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne. Le projet peut engendrer l'augmentation des émissions des polluants atmosphériques et des émissions sonores en lien avec l'augmentation du trafic, notamment sur la RD58. L'aire d'étude est concernée par le risque de transport de matières dangereuses par voie routière (RN10) et par canalisations (pipeline et transport de gaz). Deux ICPE sont recensées dans la zone d'étude. Cependant, aucune d'elle ne sera directement impactée par le projet. 	<ul style="list-style-type: none"> Dans le cadre des aménagements de voirie, des déblais issus des terrassements seront produits (environ 6500m3) et seront, dans la mesure du possible réutilisés sur place en tant que remblais. Les remblais excédentaires seront évacués en centre adapté. La construction des OA nécessitera l'apport de matériaux dont la proximité sera privilégiée. Des remblais de l'ordre de 11500m3 sont envisagés et seront issus au possible des déblais des terrassements. Des boisements de plus de 1 hectare sont présents au sein de l'emprise du projet (boisements de la coulée verte de la Villedieu au Nord, bois de la Folie et Forêt de Port Royal au Sud). Au global, la surface de défrichement soumise à demande d'autorisation de défrichement est estimée à ce stade à 0,38 ha. Les mesures compensatoires de défrichement seront appliquées, par ailleurs, ces opérations seront réalisées en dehors des périodes les plus sensibles des espèces identifiées. La zone d'étude présente un aléa retrait-gonflement des argiles fort. Le projet dans sa conception tiendra compte de ce risque à travers la mise en œuvre de dispositions de constructions adaptées. Compte-tenu de la présence du périmètre de protection de la Chapelle de la Villedieu (Monument Historique inscrit), une attention particulière sera portée à l'insertion du projet dans son environnement et à son traitement paysager. 	<p>(coulée verte de la Villedieu) ne sera pas impactée par le projet.</p> <ul style="list-style-type: none"> Le projet n'est pas de nature à engendrer des rejets de effluents. Les eaux de ruissellement seront gérées en favorisant l'infiltration et des rejets limités vers les réseaux existants. 	<p>sécurité améliorées pour l'ensemble des usagers dont notamment les cyclistes et les piétons.</p> <ul style="list-style-type: none"> Globalement, à l'HPM, les trafics augmentent sur la RD58 et l'avenue Georges Politzer alors que ceux sur la RN10 se stabilisent. A l'HPS, les trafics augmentent sur la RD58 et l'avenue Georges Politzer alors que ceux sur la RN10 Est ont tendance à stagner. Les temps de parcours obtenus dans les simulations futures sont globalement inférieurs ou stables par rapport aux temps de parcours actuels. L'effet bénéfique de l'aménagement est constaté pour les flux en provenance de la ZATE à l'HPS ou de la RD 58 Nord à l'HPM. Les dégradations des temps de parcours sont liées aux augmentations des trafics, notamment sur la branche RD 58 Nord et RD 58 Sud mais demeurent contenues (+ 1minute). Le projet prévoit la création d'un cheminement cyclable sécurisé sur tout le linéaire avec des traversées identifiées et sécurisées.
Requalification de la RN10 - Trappes	<ul style="list-style-type: none"> Les modélisations réalisées permettent de mettre en évidence des niveaux acoustiques inférieurs dans la situation avec projet à ceux observés dans la situation sans programme. Le programme aura donc un effet positif sur l'ambiance sonore. Toutefois, sur quelques points, les niveaux de bruit avec programme restent supérieurs aux seuils réglementaires et notamment à la réglementation des points noirs bruit. Aussi, la mise en place de protections phoniques est nécessaire pour certains bâtiments, des protections de façade sont donc à prévoir. Les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude d'impact Air et Santé permettent de mettre en évidence que les émissions des polluants entre 2009 et 2030 sont en baisse grâce aux améliorations technologiques apportées aux moteurs. De plus, entre la situation future 2030 SANS aménagement et la situation future 2030 AVEC aménagement, les émissions de polluants sont en légère baisse (excepté pour certains métaux). Aussi, le projet aura un effet légèrement positif sur la qualité de l'air, de faibles écarts de concentrations sont observés entre les situations projetées AVEC et SANS projet. Au global, à l'horizon 2030, une amélioration globale de la qualité de l'air est observée mais essentiellement liée aux améliorations technologiques apportées aux moteurs. Les concentrations restent toutefois élevées au niveau de la RN10, car il s'agit d'un axe supportant un trafic important, aussi, les 	<ul style="list-style-type: none"> Le programme a vocation à permettre de gommer la rupture entre les quartiers de la ville par la dénivellation de la RN10 et la création de trois couvertures permettant de rétablir l'unité de la ville en assurant des traversées sécurisées ; Il permet aussi de créer de véritables entrées de ville structurant l'espace urbain communal par le réaménagement des carrefours d'extrémités. Le projet permet une requalification des espaces urbains en surface et des aménagements paysagers et qualitatifs dans l'optique de réaliser un véritable plateau urbain. La réalisation du programme nécessitera des travaux de terrassement qui seront particulièrement importants dans le cadre de l'opération de requalification et modifieront les caractéristiques topographiques dans la traversée de Trappes sur un linéaire d'environ 800 mètres. En effet, le projet s'encaisse jusqu'à -7 mètres environ, aussi, la balance prévisible des mouvements de terre sera excédentaire : le volume des déblais à évacuer étant estimé à environ 136 000 m3. Vis-à-vis du programme d'ensemble il est à noter que ; <ul style="list-style-type: none"> La réutilisation des matériaux extraits des déblais sera recherchée; Du point de vue topographique, le programme atténuera l'effet d'incision de la RN10 dans le relief; Dans le cadre du programme d'aménagement les couches géologiques superficielles en présence devront être supprimées sur une profondeur plus 	<ul style="list-style-type: none"> Le programme n'est concerné par aucun cours d'eau, les impacts sur les eaux superficielles restent négligeables. Néanmoins, en augmentant légèrement la surface imperméabilisée mais aussi et surtout en modifiant le profil en long de la voie dans le cadre de l'opération de requalification de la RN10, le programme modifiera les débits d'écoulement et donc augmentera le risque de ruissellement pluvial urbain aussi bien en phase travaux qu'en phase d'exploitation. Les aménagements projetés peuvent engendrer une augmentation des quantités de polluants apportés au milieu récepteur, à cause de pollutions chroniques (hydrocarbures), saisonnières (liés à l'épandage de produits dégivrant ou à l'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des espaces verts riverains), ou accidentelle (lié au déversement de matières dangereuses étant donné que la RN10 est identifié comme axe TMD). Toutefois, la dénivellation de la RN10 dans la traversée de Trappes nécessite le rabattement de nappe. Les eaux récoltées seront alors soit réinjectées dans la nappe, soit rejetées au réseau d'assainissement eaux pluviales existant. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet de requalification de la RN10 aura pour conséquence d'améliorer les conditions de déplacements sur le secteur pour l'ensemble des usagers par la diminution des congestions aux heures de pointe et une amélioration de la lisibilité des itinéraires au niveau des points d'échanges d'extrémités. A l'heure de pointe du matin (HPM), la RN10 conserve des remontées de files de plusieurs dizaines de véhicules, en revanche, l'amélioration des voies secondaires est nette. La RD36 présente quelques remontées de files mais globalement le fonctionnement est assuré par la coordination des cycles de feux. A l'heure de pointe du soir (HPS), la simulation future avec prise en compte du projet présente une régression des longueurs de queue sur la RN10 dans les 2 sens par rapport à la situation SFE. Dans le sens des retours vers la province, l'amélioration est nette en amont depuis Montigny-le-Bretonneux et pour le carrefour avec la RD23. Dans l'autre sens, l'amélioration est encore plus marquée au droit du carrefour RD912. De même, les voiries dans Trappes-en-Yvelines présentent des longueurs de file d'attente bien moindres. Les simulations de trafic à l'horizon 2030 montrent les trafics suivants selon les sections de la RN10 et la différence entre la situation fil de l'eau et la situation projet : <ul style="list-style-type: none"> RN10 Est : 81 800 (+1%) RN10 Centre : 60 200 (-1%) RN10 Ouest 5600 (-2%)

Projets	Environnement humain et nuisances	Environnement physique et paysager	Eau et milieux aquatiques	Environnement urbain
	<p>concentrations aux abords de cet axe routier sont plus élevées que sur le reste du domaine d'étude. Les concentrations diminuent au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la RN10.</p>	<p>ou moins importante (plus particulièrement dans le cadre de l'opération de requalification).</p> <ul style="list-style-type: none"> La commune de Trappes est exposée à des risques géotechniques notamment au niveau du carrefour RN10 / RD912. La zone du projet est aussi soumise à l'aléa retrait-gonflement des argiles au niveau du carrefour RN10 / RD23. Des études géotechniques approfondies seront menées, pour évaluer les risques d'instabilité et définir les mesures nécessaires au confortement des terrains afin d'assurer une parfaite stabilité. 		<p>Ainsi, le projet de requalification de la RN10 par sens ne génère pas un appel de trafic supplémentaire sur l'axe RN10 par rapport à la situation de référence à l'horizon 2030.</p> <ul style="list-style-type: none"> L'analyse de l'évolution des flux entre la situation 2030 au fil de l'eau et la situation 2030 avec prise en compte du projet de requalification de RN10 met en évidence une amélioration de l'accessibilité sur la RD912 Sud. Le programme aura également un impact positif sur le réseau de transport en commun et constitue une opportunité de développer des modes de transports alternatifs à la voiture (nouveaux itinéraires TC, renforcement de l'offre cycles et piétons).
Aménagement du carrefour de la Malmédonne	<ul style="list-style-type: none"> Le projet participe à améliorer le cadre de vie à terme grâce à : <ul style="list-style-type: none"> La diminution du bruit le long de la RN10 et réalisation complémentaire d'isolations de façades, L'amélioration de la qualité de l'air en favorisant les modes actifs et les transports en commun. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet participe à améliorer le cadre urbain et paysager à travers la réalisation d'aménagements paysagers (alignements d'arbres et création de bosquets) pour limiter la vue sur la route nationale et son trafic, et la reprise de l'éclairage sur le secteur. Le site est concerné par un aléa moyen à faible lié au retrait-gonflement des argiles. Il est concerné sur un quadrilatère entre la RN10 et la RD13 par un risque lié à des cavités potentielles. Des dispositifs spécifiques seront mis en œuvre durant les travaux pour tenir compte de ces risques. 	<ul style="list-style-type: none"> L'étude d'impact conclut à l'absence d'impact des travaux d'enterrement de la RN10 et du bassin de stockage créé sous le souterrain de la RN10 sur la nappe des Sables de Fontainebleau. Cependant, la nappe peut être en charge et atteindre le niveau des fouilles et un mode de blindage est prévu pour l'isoler avec des dispositions pour mettre au sec la plate-forme. Une surveillance par piézomètres du niveau de la nappe est prévue durant le chantier. L'aménagement du carrefour en lui-même a un impact très limité en terme d'artificialisation des sols (4,2 ha imperméabilisés contre 4,1 ha actuellement). L'impact sur l'urbanisation est qualifié de nul et aucune mesure n'est prévue. Un bassin de stockage de 220 m3 enterré sous le point bas du souterrain de la RN10 sera créé. Il collectera uniquement les eaux de ruissellement de la RN10 dénivelée, et sera raccordé au réseau d'assainissement pluvial de la CASQY via trois pompes de relevage. Ce bassin est dimensionné pour une pluie d'occurrence centennale, auquel s'ajoutera un volume de 50 m3 en cas d'accident de camion-citerne. Les eaux provenant de part et d'autre de la RN10 (hors passage souterrain) seront directement renvoyées vers le réseau d'assainissement existant de la CASQY au sud de la RN10. Il permettra de gérer efficacement les eaux pluviales. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet permet de faciliter et sécuriser les déplacements, par la création d'un pont reliant la RD213 et la RD13 franchissant la RN10 qui sera semi-enterrée. Le projet favorise les mobilités douces avec l'aménagement : <ul style="list-style-type: none"> Des traversées piétonnes au niveau des carrefours, La réalisation d'aménagements cyclables au nord de la RN10 et sur la partie ouest du futur pont, La connexion avec le réseau cyclable existant.
Analyse des effets cumulés				

Projets	Environnement humain et nuisances	Environnement physique et paysager	Eau et milieux aquatiques	Environnement urbain
Effets cumulés des différents projets	<ul style="list-style-type: none"> Développement économique du territoire ; Amélioration de l'offre de logements, de bureaux et d'équipements publics ; Desserte plus importante et diversifiée avec l'arrivée de plusieurs projets de transports et de requalification de voiries permettant un meilleur accès aux zones d'emplois et de logements ; Favorisation du report modal ; Augmentation de la pollution atmosphérique et des niveaux de bruits à cause de la génération de trafic ; Les concentrations en polluants estimées restent en dessous des seuils réglementaires fixés, n'induisant pas d'exposition supplémentaire des populations aux pollutions atmosphériques. <p>L'effet cumulé sur le contexte socio-économique en présence est jugé positif.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Gestion du risque de pollution de sol ; Homogénéisation du paysage urbain mixte ; Intégration d'une réflexion sur l'intégration paysagère au sein de l'existant et avec le paysage naturel avoisinant ; Création de nouveaux espaces verts ; Mise en œuvre des dispositions de construction adaptées au contexte physique afin de limiter les risques de mouvements de terrain. <p>L'effet cumulé sur l'environnement physique et paysager est jugé faible.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Risque de ruissellement dû à l'imperméabilisation des sols, limité par une gestion alternative des eaux pluviales (noue etc) ; Risque d'augmentation de la pollution des eaux souterraines ou des milieux naturels en raison de l'infiltration dans la nappe ou de rejets dans les milieux naturels d'eaux pluviales après lessivage de sols pollués ; Forte augmentation de la consommation en eau, due à l'arrivée d'un nombre importants d'habitants sur le territoire. Forte augmentation des rejets d'eaux usées ; Impacts maîtrisés quant à la gestion de l'eau pour les projets de transport et d'aménagement urbain. <p>L'effet cumulé sur l'eau et les milieux aquatiques est jugé moyen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Consommation d'énergie et production des GES et des polluants atmosphériques ; Augmentation du trafic routier à cause de l'aménagement de nouvelles voiries et de l'arrivée de population sur les secteurs de projets ; Augmentation du volume de trafic sur la RN10 et la RD58 ; Favorisation des circulations douces et du report modal ; Réduction de l'accidentologie sur la route grâce aux projets d'aménagement routier. <p>L'effet cumulé sur l'environnement urbain est jugé faible.</p>

5.6 Effets cumulés lié au milieu naturel

Projet	Effets sur le milieu naturel
<p>Centre de préparation, personnalisation, tri et expédition</p>	<p>Projet localisé au cœur d'une zone d'activité, dans un milieu anthropisé et hors zone de continuité écologique (SRCE). Le projet intègre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conservation de la partie Est du merlon (~ 2 800 m) ; • Plantation de nombreux arbres de haute tige (gîtes favorables à certaines espèces de faune) et création d'espaces verts entretenus ; • Mise en place d'un mur de soutènement en gabions (pouvant compenser la démolition de structures en béton potentiellement favorables à certaines espèces) ; • Défrichage de 0,5 ha pouvant détruire des habitats. Les travaux de démolition et de défrichage démarreront en automne/hiver ; le calendrier a été ajusté pour prévenir le dérangement de certaines espèces.
<p>STEU Le Mesnil-Saint-Denis / La Verrière</p>	<p>Situé en ZNIEFF de type II « Vallée du Rhodon », dans le PNR « Haute Vallée de Chevreuse » et en zone Natura 2000 « Massif du Rambouillet et zones humides proches ». Seul le chemin d'accès et le poste de relevage sont implantés dans ce site Natura 2000. Le projet prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une Zone de Rejet Végétalisée (impact positif sur la biodiversité) ; • Rejets conformes à l'arrêté du 31 juillet 2020 avec traitement de l'azote et du phosphore. Impacts possibles : destruction de micro-habitats, dérangement de la faune et de la flore. <p>Une note d'incidences Natura 2000 et une assistance écologique ont défini des mesures ERC, avec suivi en phase travaux et exploitation.</p>
<p>ZAC de l'Aérostas</p>	<p>Aucun impact sur les parcs paysagers environnants (Bois de Trappes, base de loisirs, parc de la Plaine de Neauphle, parc des Bateleurs, parc du Cèdre). Pas de ZNIEFF ou zone Natura 2000 affectée, ni d'abattage d'arbres à forte valeur écologique. Le projet implique :</p>

Projet	Effets sur le milieu naturel
	<ul style="list-style-type: none"> • Remaniement complet d'une friche de 14 ha vouée à l'imperméabilisation, compensé par un traitement paysager ; • Risques pour la végétation restante (collisions, terrassements provoquant l'asphyxie des racines) ; • Déplacement de l'avifaune nicheuse vers la zone Natura 2000 « Étang de Saint-Quentin » (intégrité non menacée). En 2025, les espaces sont déjà majoritairement urbanisés et il ne reste que quelques friches qui ont pour certaines déjà subi des artificialisations lors des travaux à proximité. <p>Des similitudes entre les espèces existantes avec le quartier du bois de l'étang mais il s'agit la plupart du temps d'espèces généralistes ou liées au bâti qui pourront rester sur le secteur avec l'intégration de mesures ERCA.</p>
<p>ZAC Gare Bécannes</p>	<p>Friche agricole constituant un corridor de la sous-trame herbacée, et parc du château de La Verrière en zone relais de la sous-trame arborée. De nombreuses espèces animales dont certaines protégées présentes et une diversité végétale (196 espèces).</p> <p>Les espèces concernées sont des espèces des milieux ouverts herbacés ou agricoles et les espèces des milieux arbustifs.</p> <p>L'ensemble étant complété par des espèces du bâti ou généraliste dans la partie plus urbaine.</p> <p>Impacts :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consommation de 3,64 ha de terres agricoles (29,2 % des espaces consommés) ; • Perte nette de fonctions écologiques des sols ; • Destruction de 27 ha d'habitats d'espèces (dont 22,4 ha non imperméabilisés) ; • Perturbation des fonctionnalités écologiques. <p>Mesures : Une compensation est prévue avec la création de 8 ha de milieux sur espaces verts publics (vergers, noues, alignements d'arbres, lisières étagées en interface des milieux</p>

Projet	Effets sur le milieu naturel
	<p>agricoles conservés, palette végétale, continuité interurbaine), développement d'une activité maraîchère de proximité, et autres mesures ERCAS.</p> <p>Des similitudes entre les espèces existent avec le quartier du bois de l'étang mais il s'agit la plupart du temps d'espèces généralistes ou liées au bâti qui pourront rester sur le secteur avec l'intégration de mesures ERCA.</p>
<p>NPNRU Barbusse – Cité Nouvelle</p>	<p>Requalification d'un secteur urbain avec restructuration des espaces verts.</p> <p>Les impacts et mesures ne sont pas finalisés sur ce projet encore en cours d'étude.</p> <p>Les milieux concernés ne présentent pas une grande diversité (démolition d'immeubles, remplacement de terrain sportif par des logements...). Il existe toutefois un intérêt pour la faune du bâti.</p> <p>Une espèce végétale protégée recensée en limite.</p> <p>Des mesures ERCA seront prises pour le maintien en bon état des espèces recensées. Espèces généralistes ou fortement liées au bâti. La zone résidentielle centrale n'est pas impactée et conserve son potentiel d'accueil des espèces des jardins.</p> <p>A noter également la création d'une crèche (projet communal) au centre du secteur sur un espace herbacé. Ce dernier conservera les alignements d'arbres qui sont présents. Le reste de l'espace herbacé est conservé.</p> <p>Des similitudes entre les espèces existent avec le quartier du bois de l'étang mais il s'agit la plupart du temps d'espèces généralistes ou liées au bâti qui pourront rester sur le secteur avec l'intégration de mesures ERCA.</p>
<p>NPNRU Camus – Courbet</p>	<p>Requalification d'un milieu urbain avec restructuration d'espaces verts.</p> <p>Les impacts et mesures ne sont pas finalisés sur ce projet encore en cours d'étude.</p> <p>Les milieux concernés ne présentent pas une grande diversité. Il existe toutefois un intérêt pour la faune du bâti, de même que le</p>

Projet	Effets sur le milieu naturel
	<p>square au Sud proche de l'école qui présente une certaine capacité d'accueil de la faune.</p> <p>Des mesures ERCA seront prises pour le maintien en bon état des espèces recensées mais certains évitements sont déjà envisagés.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conservation de la continuité verte sud et ajout d'un parc central de 2ha suite à la démolition de l'ancienne maison de retraite. • Conservation d'une partie du boisement anthropique du collège • Créer une cité scolaire sur la partie Nord en intégrant autant que possible dans le projet les arbres présents • Végétalisation centrale sur les plus grands axes. <p>Des similitudes entre les espèces existent avec le quartier du bois de l'étang mais il s'agit la plupart du temps d'espèces généralistes ou liées au bâti qui pourront rester sur le secteur avec l'intégration de mesures ERCA.</p>
<p>Aménagement du secteur des 4 arbres</p>	<p>Aucun impact sur les sites Natura 2000 ou espaces protégés/inventoriés proches.</p> <p>Impacts potentiels :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Destruction de 9,6 ha d'habitats utilisés par plusieurs espèces protégées ou à enjeu de conservation ; • Dégradations liées aux poussières, pollutions accidentelles, zones de dépôt ; • Destruction d'espèces végétales et animales (liste d'espèces mentionnées) ; • Dérangement en phase chantier (bruit, vibrations) ; • Dispersion et développement possible d'espèces végétales exotiques envahissantes (10 recensées) ; • Perturbation des continuités et fonctionnalités écologiques ;

Projet	Effets sur le milieu naturel
	<ul style="list-style-type: none"> • Risques d'écrasement (nouvelles voiries) et de collisions (parois vitrées). <p>Le projet intègre la création de micro-trames urbaines et il se concentre sur des espaces déjà artificialisés dans la phase validée.</p> <p>Des similitudes entre les espèces existent avec le quartier du bois de l'étang mais il s'agit la plupart du temps d'espèces généralistes ou liées au bâti qui pourront rester sur le secteur avec l'intégration de mesures ERCA.</p>
<p>Dédoublage du Pont La Villedieu</p>	<p>Présence d'environ 12,24 ha de zones humides dans l'aire d'étude (non impactées).</p> <p>Diagnostic écologique réalisé : enjeux localisés sur délaissés arborés, voies ferrées et massif boisé de Port Royal.</p> <p>Conception privilégiant l'évitement et adaptation du phasage aux espèces.</p> <p>Défrichage estimé à 0,38 ha (hors périodes sensibles). Partie sud partiellement en ZPS « Massif de Rambouillet » (pas d'incidences directes ou indirectes).</p>
<p>Projet d'enfouissement de la ligne haute tension</p>	<p>Impacts potentiels en phase travaux : dérangement et éloignement temporaire de la faune (bruit, collisions), dégradation d'habitats, destruction d'espèces protégées.</p> <p>Présence d'une ZPS et d'une ZNIEFF de type II au niveau du pylône n°74 (impacts indirects).</p> <p>Diagnostic écologique réalisé et à compléter (4 saisons). En phase exploitation : pas d'incidences sur la faune, végétation retrouvant ses droits hors espèces à racines profondes.</p>
<p>Requalification de la RN10</p>	<p>Présence de milieux naturels protégés (3 zones Natura 2000, réserve naturelle, PNR, site inscrit et classé, ZNIEFF de type I), non directement concernés.</p> <p>Destruction partielle (0,06515 ha) d'une zone humide de faible valeur écologique.</p> <p>Impacts en phase travaux et exploitation : destruction de sites de reproduction, habitats, individus, diminution de l'espace vital, dérangement post-travaux.</p>

Projet	Effets sur le milieu naturel
<p>Aménagement du carrefour de la Malmedonne</p>	<p>Mesures d'évitement et réduction prévues dont replantation.</p> <p>D'un point de vue faunistique, les études menées ont permis de recenser une quinzaine d'espèces d'oiseaux communes en Ile-de-France.</p> <p>Elles sont pour la plupart protégées mais non menacées dont plusieurs habitats ne seront pas touchés. Il est indiqué quelques effets sur l'habitat du Moineau domestique mais sans conséquence sur le bon état de conservation (report possible).</p> <p>La gestion globale du secteur minimise les capacités d'accueil notamment pour les insectes.</p> <p>Pendant les travaux : abattage d'une vingtaine d'arbres/buissons sur 100 m (présence du moineau domestique en alimentation).</p> <p>Travaux hors périodes sensibles (septembre-mars).</p> <p>Éclairage LED dirigé vers la chaussée pour limiter l'impact sur la faune nocturne.</p> <p>Suivi pendant 10 ans pour la pérennité des plantations et la réimplantation de la faune.</p>

**Evaluation environnementale du projet de renouvellement urbain du
Bois de l'Etang à La Verrière (78)**
Pièce 05-Analyse des effets cumulés
