

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ministère chargé de
l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

Développement de nouveaux centres d'exploitation et de maintenance bus - Site de Mantes-la-Jolie.

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

RD Mantois

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Xavier LETY, Président

RCS / SIRET

8 9 9 9 9 8 6 6 0 0 0 0 1 8

Forme juridique SASU

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
41b. Dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs de 50 unités et plus.	Capacité de stationnement après travaux : Bus : 150 VL : 200 places (dont 4 PMR) Motos : 10 places 2 roues : 10 places

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet concerne la restructuration et la mutualisation du Centre Opérationnel de Bus (COB) de Mantes la Jolie :

- rénovation d'un bâtiment tertiaire existant qui abritera les services administratif et support ;
- création d'un bâtiment d'exploitation créé au titre de la restructuration ;
- création d'un atelier de maintenance adapté pour l'accueil des bus fonctionnant au GNV (locaux techniques et magasin)
- mise en œuvre d'une installation de distribution de gaz naturel comprimé ;
- installation d'une machine à laver à défilement complémentaire, en complément de celle conservée du site.

La restructuration intègre :

- la déconstruction totale des bâtis existants sur l'ensemble des tènements (à l'exception du bâtiment administratif de TMV) ;
- la dépollution du site ;
- le non démantèlement des stations-service des dépôts actuels des entreprises TMV et de CTVM.

4.2 Objectifs du projet

Le projet vise à accueillir le personnel et d'assurer les fonctionnalités pour le remisage et la maintenance du parc de véhicules. Ce dernier sert à l'exploitation des lignes de bus desservant l'ouest de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise et la communauté de communes des Portes de l'île de France.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La phase travaux impliquera la démolition de la grande majorité des bâtis existants, la dépollution du site, la rénovation d'un bâtiment tertiaire existant, la création d'un bâtiment d'exploitation et d'un atelier de maintenance pour les bus.

Une charte de chantier vert sera imposée aux entreprises de travaux et rendue contractuelle afin de limiter les incidences sur l'environnement (nuisances sonores, gestions des eaux pluviales, plan de circulation, etc.).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet accueillera le dépôt de bus, l'atelier de maintenance ainsi qu'un bâtiment administratif. L'effectif prévisionnel sur site est de 263 personnes. L'exploitation est à ce jour prévue 7 jours sur 7, de 4h à 1h en semaine et de 4h 30 à 1h30 le weekend.

Ces fonctions particulières impliquent de fréquents et nombreux mouvements de véhicules (bus et véhicules légers).

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet comportant une station-service, il fera l'objet d'un dossier de déclaration au titre des ICPE pour la rubrique 1435 (volume distribué de 1 447 m³).

À noter que le projet prévoit le stockage de 67,2 tonnes de produits pétroliers : à ce titre, il n'est pas concerné par la rubrique ICPE 4734 (puisqu'en dessous des seuils de déclaration).

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
• Bâtiment tertiaire existant rénové et bâtiment d'exploitation créé	1 188 m ² (dont environ 30% neufs) SU
• Atelier de maintenance	2 539 m ² neuf SU
• Total	4 444 m ² de SDP
• Terrain	42 682 m ²
• Places de stationnement	150 Bus / 200 VL (dont 4 PMR)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Impasse Edouard Branly, 78200
Mantes-la-Jolie

Coordonnées géographiques¹

Long. 0 1° 14' 25 " 018 Lat. 4 8° 5 9' 3 3" 3 12

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

Mantes-la-Jolie (78200)

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Mantes-la-Jolie est couverte par le PPBE du département des Yvelines (période 2018-2023). Par ailleurs, le rapport d'activité de 2018 de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise mentionne qu'un PPBE est à l'étude dont l'élaboration devait débuter en 2020. La commune est concernée par un arrêté (n°2012346-0003) relatif à la lutte contre le bruit.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet se trouve à proximité (moins de 500m) du site patrimonial remarquable de Mantes-la-Jolie (catégorie AC4 ; libellé Périmètre du SPR ; Arrêté ZPPAUP du 15/09/2003 mis à jour le 14/11/2019).
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Mantes-la-Jolie est concernée par trois PPRN : la commune est soumise au TRI Métropole Francilienne en plus du PPRI de la Seine et de l'Oise (78DDT20100014) et à un PPRN risque mouvement de terrain aléa affaissement et effondrements approuvé (78DDT20100009 – R111.3 Cavités souterraines). La commune n'est, soumise à aucun PPRT, cependant, le site d'étude, ciblé par des bombardements pendant la 2ème GM a fait l'objet d'une sécurisation pyrotechnique. PPRI approuvé le 30/06/2007 PPRN Mouvements de terrain et cavités souterraine approuvé le 05/08/1986.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est limitrophe avec un site BASOL, il s'agit du site ECOVALOR (SSP000003801). Plusieurs sites BASIAS sont répertoriés à proximité : IDF7801011 ; IDF7801006 ; IDF7802653 ; IDF7801067 ; IDF7801065. Par ailleurs, les différentes investigations menées sur le site ont révélé la présence de plomb, d'amiante et de polluants organiques à certains endroits.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Mantes-la-Jolie se situe dans une zone de répartition des eaux (ZRE) souterraines.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après les informations recueillies auprès de l'ARS Île-de-France, la zone d'implantation du projet de COB à Mantes-la-Jolie n'est concernée par aucun périmètre de protection des captages d'eau destinée à la consommation humaine.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site le plus proche se situe 2 km environ au nord du site, il s'agit du site Natura 2000 directive oiseaux « Boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny – FR1112012 ». De plus, le site est localisé à environ 2,2 kilomètres du site Natura 2000 directive habitats « Sites chiroptères du Vexin français – FR1102015 »
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le suivi piézométrique indique la présence d'une nappe d'environ 15 à 17 m de profondeur. Le projet ne prévoit aucun rabattement de nappe ni prélèvement d'eau lors des travaux.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2 500 m ³ de remblais et 6 000 m ³ de déblais ont été estimés. Détails des déblais : 1 740 m ³ pour le bassin est ; 412 m ³ pour le bassin ouest ; 420 m ³ pour le bâtiment d'exploitation (reprise de niveau estimé avec le talus en place / fondations / dallage / plateforme) ; 451 m ³ pour les caniveaux/ trottoir ; 150 m ³ pour les Radiers divers ; 160 m ³ pour les potelets/ portiques ; environ 2 500 m ³ pour les espaces verts (en considérant 20% de coefficient de pleine terre) ; 175 m ³ pour les cuves (récupération EP et huilerie). Les excédents seront traités dans des filières spécialisées.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site se situe en milieu très urbanisé et fortement anthropisé, il ne présente pas d'intérêt écologique particulier. Aucun bâtiment du site n'est réellement favorable aux chiroptères (un trou a été identifié mais non prospecté car inaccessible de par sa hauteur) mais une potentialité faible subsiste pour le bâtiment à l'ouest abritant le siège de CTVM (voué à être démolit), où des individus pourraient ponctuellement gîter en été. Sur les cinq espèces d'oiseaux contactées au sein du site, une seule est protégée (la Mésange charbonnière). Concernant les insectes, deux espèces ont été observées sur le site : elles ne sont ni protégées, ni menacées.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mantes-la-Jolie n'est pas concernée par un PPRT. Plusieurs sites BASIAS et BASOLS sont répertoriés sur la zone du projet et à proximité. Les installations SOMEK et VALENERGIA sur le projet sont deux installations respectivement soumises à autorisation et à enregistrement. À environ 1,5 km au nord-ouest de la zone d'implantation du projet se trouve l'usine DUNLOPILLO classée SEVESO seuil bas (fabrication de matelas). Par ailleurs, le site est concerné par le risque de transport de matière dangereuses puisqu'une canalisation de gaz naturel le traverse en partie.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Mantès-la-Jolie est concernée par trois PPRN : • Risques inondations : le projet ne se situe a priori pas en zone inondable. • Risques mouvements de terrain et cavités souterraine : le projet se situe dans une zone concernée par le PPRN risque mouvement de terrain aléa affaissement et effondrements approuvé (78DDT20100009 – R111.3 Cavités souterraines) Le site n'est concerné ni par le risque sismique, ni par le risque radon, ni par le risque retrait-gonflements des sols argileux.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le site peut potentiellement engendrer une dégradation de la qualité de l'air locale (récurrence de la circulation des bus et voitures individuelles du personnel), induisant des effets sanitaires négatifs à plus ou moins long terme selon le public exposé. Une analyse des besoins en GNV pour le matériel roulant a chiffré un besoin maximum de 12 023 litres de gazole/jour, soit en équivalence GNV un besoin maximum de 12 023 kg de GNV par jour.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet impliquera un renforcement du trafic par les déplacements du personnels (200 places de parking VL) et la circulation des bus. Le trafic de poids lourds a été estimé à un véhicule toutes les cinq minutes.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet pourra causer des nuisances sonores pendant la phase des travaux. Une charte de chantier vert sera appliquée pour les entreprises de travaux. La hausse des nuisances sonores liée au trafic des bus n'apparaît pas significative.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site se situant en zone urbanisée, il peut être impacté par les rejets polluants issus des activités urbaines et du trafic routier.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La phase chantier pourrait potentiellement engendrer des vibrations. Ces nuisances seront temporaires et ponctuelles.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Afin de limiter la pollution lumineuse, aucun éclairage vers le ciel n'est prévu. Conformément à la réglementation en vigueur, les bureaux seront éteints la nuit.</p> <p>Du fait de sa localisation, le site est concerné par les émissions lumineuses liées aux zones urbanisées.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les rejets dans l'air seront non significatifs et des mesures seront mises en place pour les éviter ou les réduire.</p> <p>En phase exploitation, les véhicules particuliers du personnel engendreront temporairement des rejets dans l'air en début et fin de journée de travail. Le matériel roulant prévu fonctionnant au BioGNV, l'impact sur les rejets dans l'air sont moindres par rapport à des moteurs thermiques classiques.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet engendrera potentiellement une modification de l'écoulement des eaux pluviales, selon les nouveaux aménagements.</p> <p>Afin d'éviter tout risque de pollution, le projet ne prévoit pas d'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.</p> <p>Le projet est actuellement étudié par le service de l'eau de la commune. En fonction des conclusions sur la possibilité d'infiltration, un dossier au titre de la Loi sur l'Eau pourra être réalisé.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet ne modifie pas la gestion des eaux usées sur les terrains concernés. Ces eaux usées seront rejetées au réseau existant.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le diagnostic Produits, Matériaux, Déchets pour les travaux réalisé par EODD en 2021 prévoit : la production de 641 tonnes de déchets lors du processus de démolition (61% de déchets inertes, 26 % de déchets non dangereux non inertes, 11% de déchets dangereux amiantés), le traitement en filière spécialisée d'une forte quantité de pneu en caoutchouc.</p> <p>Pendant la phase exploitation, les quantités de déchets sont évaluées à environ 12 tonnes annuelles pour les DIS (aérosols, filtres, huiles, liquides) et 28 tonnes pour les DIB (cartons, emballages, bois, palettes).</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé hors zonages du patrimoine architectural, culturel, architectural et paysager.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Les incidences du projet sont susceptibles d'être cumulées avec celles du projet d'aménagement « Mantes Innovaparc » à Buchelay, situé à environ 2 km à l'est du projet. Ce projet en cours de réalisation en 2020 engendrera la construction de 170 000 m² de surface plancher pour des activités économiques et tertiaires et 22 500 m² de surface de plancher pour des équipement public et des logements.

Par ailleurs, les incidences du projet EOLE de la SNCF (mise en service de la nouvelle ligne E du RER jusqu'à Mantes-la-Jolie en 2024) dont les travaux ont commencé en 2016, pourraient également se cumuler avec celles du projet de COB à Mantes-la-Jolie.

Pour ces trois différents projets, des effets cumulés peuvent donc être attendus, notamment sur la circulation routière et les nuisances en phase travaux.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Se référer au dossier d'accompagnement en annexe.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le site du projet, situé en contexte déjà très urbanisé et anthropisé, présente peu d'enjeux environnementaux en dehors de ceux relatifs à la gestion des eaux pluviales en phase travaux et exploitation. Le pré-diagnostic environnemental réalisé a permis de cerner les enjeux environnementaux et d'anticiper des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. En parallèle, un dossier de déclaration au titre des ICPE sera réalisé, et potentiellement un Dossier au titre de la Loi sur l'Eau.

Ainsi, nous estimons que le traitement amont des principaux enjeux environnementaux permettrait de ne pas réaliser une étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
ANNEXE 7 : Dossier d'accompagnement au formulaire CERFA comprenant entre autres, les éléments demandés pour les annexes obligatoires 2, 3, 4, 5 et 6.

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à Paris

le, 22/11/2021

Signature



RD
MANTOIS



RD
MANTOIS

**DEVELOPPEMENT DE NOUVEAUX CENTRES
D'EXPLOITATION ET DE MAINTENANCE BUS –
SITE DE MANTES**

**DOSSIER D'ACCOMPAGNEMENT AU
FORMULAIRE CERFA 14734*03 / ANNEXE 7**

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
1. PRESENTATION DU SITE	8
1.1 LOCALISATION DU SITE.....	8
2. PRESENTATION DU PROJET	16
2.1 PLANS	16
2.2 OPERATION DE DEMOLITION ET OPPORTUNITE DE REHABILITATION	19
2.3 INSERTION URBAINE DU PROJET	21
2.4 ENVIRONNEMENT, ESPACES PAYSAGERS, PLANTATIONS	24
3. DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL SYNTHETIQUE.....	26
3.1 SYNTHESE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	26
3.2 THEMATIQUES A ENJEU ENVIRONNEMENTAL / ETAT INITIAL (SANS PROJET).....	31
3.2.1 Hydrologie et risque inondation	31
3.2.2 Milieux naturels.....	34
3.2.3 Sites et sols pollués	36
3.2.4 Risque technologique et pollution pyrotechnique.....	38
4. EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES.....	39
4.1 PHASE CHANTIER	39
4.2 PHASE POST-AMENAGEMENT	44
5. AUTOEVALUATION	47
6. ANNEXES	48

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : PLAN DE MASSE DU PROJET	7
FIGURE 2 : PLAN DE SITUATION DU PROJET (1).....	9
FIGURE 3 : PLANS DE SITUATION DU PROJET (2)	10
FIGURE 4 : CARTE IGN 1/25 000 : LOCALISATION DU PROJET	11
FIGURE 5 : VUE AERIENNE DU SITE.....	12
FIGURE 6 : PLAN IGN RAPPROCHE ET DELIMITATION DU PERIMETRE OPERATIONNEL.....	13
FIGURE 7 : PHOTOGRAPHIES DU SITE	14
FIGURE 8 : LOCALISATION DES PRISES DE VUE.....	15
FIGURE 9 : VUE D'ENSEMBLE ANGLE SUD-EST DEPUIS LA CEINTURE VERTE (SOURCE : EODD, 2020).....	18
FIGURE 10 : NUMERO ET PROPRIETAIRES DES PARCELLES CONCERNEES PAR LE PROJET TIRES DU CADASTRE (SOURCE : ÉTUDES D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES)	21
FIGURE 11 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU DE MANTES-LA-JOLIE.....	22
FIGURE 12 : PLAN DE PRINCIPE DES AMENAGEMENTS PAYSAGER (SOURCE : EODD, 2020)	25
FIGURE 13 : LOCALISATION DES SITES NATURA 2000 PAR RAPPORT AU SITE D'ETUDE (SOURCE : DRIEAT ÎLE-DE-FRANCE)	30
FIGURE 14 : CARTE DU ZONAGE DU PPRI DE LA SEINE ET DE L'OISE (SOURCE : DRIEAT ÎLE-DE-FRANCE).....	32
FIGURE 15 : CARTE DU ZONAGE DU TRI METROPOLE FRANCILIENNE (SOURCE : DRIEAT ÎLE-DE-FRANCE)	33
FIGURE 16 : LOCALISATION DES OBSERVATIONS DE FAUNE SUR SITE (SOURCE : NOTES DE SYNTHESE POUR LA RECHERCHE DE GITES A CHIROPTERES, EODD)	35
FIGURE 17 : LOCALISATION DES IMPACTS IDENTIFIES LORS DU DIAGNOSTIC DES SOLS (SOURCE : DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL INITIAL ERC ENVIRONNEMENT, 2020). 37	
FIGURE 18 : EXTRAIT DE PHOTOGRAPHIE AERIENNE DU 25 AOUT 1944 (SOURCE : ETUDE PYROTECHNIQUES CESP 2020 ; ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES YVELINES).	38

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET ORIENTATIONS ENVIRONNEMENTALES.....	29
TABLEAU 2 : SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES EN PHASE CHANTIER	43
TABLEAU 3 : SYNTHÈSE DES EFFETS ET MESURES APRES AMENAGEMENT	<u>4546</u>

INTRODUCTION

Le présent document d'accompagnement au formulaire CERFA 14734*03 vise à préciser dans un premier temps les enjeux environnementaux présents sur le site d'étude localisé sur la commune de Mantes-la-Jolie (78). Dans un second temps, sont présentés les impacts potentiels du projet et mesures mises en œuvre.

Le projet fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale au titre de la rubrique 41 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement :

« Aires de stationnement ouvertes au publics, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidence mobiles de loisirs :
b) Dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs de 50 unités et plus ».

→ **Le projet prévoit une zone de dépôt de 150 bus et entre donc dans cette catégorie.**

Le projet s'inscrit dans la perspective d'ouverture à la concurrence des contrats d'exploitation des réseaux de bus d'Île-de-France Mobilités. Le syndicat des transports de la région Île-de-France recherche des sites potentiels pour développer un Centre Opérationnel Bus (COB) nécessaire à l'exploitation de ses réseaux.

Le projet du site de Mantes-la-Jolie vise à accueillir le personnel et assurer les fonctionnalités pour le remisage et la maintenance des bus qui servent à desservir l'ouest de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise et de la communauté de communes des Portes de l'Île-de-France. Sont prévues sur la zone d'implantation du projet :

- la rénovation d'un bâtiment tertiaire existant qui abritera les services administratifs et de support ;
- la création d'un bâtiment d'exploitation créée au titre de reconstruction ;
- la création d'un atelier de maintenance adapté pour l'accueil des bus fonctionnant au GNV (locaux techniques et magasin) ;
- la mise en œuvre d'une installation de distribution de gaz naturel ;
- l'installation d'une machine à laver supplémentaire à défilement complémentaire.

In fine, le projet s'inscrit dans une démarche de renforcement de l'utilisation des transports en commun pour relier le centre-ville de Paris et/ou les autres villes périphériques.



Figure 1 : Plan de masse du projet

1. PRESENTATION DU SITE

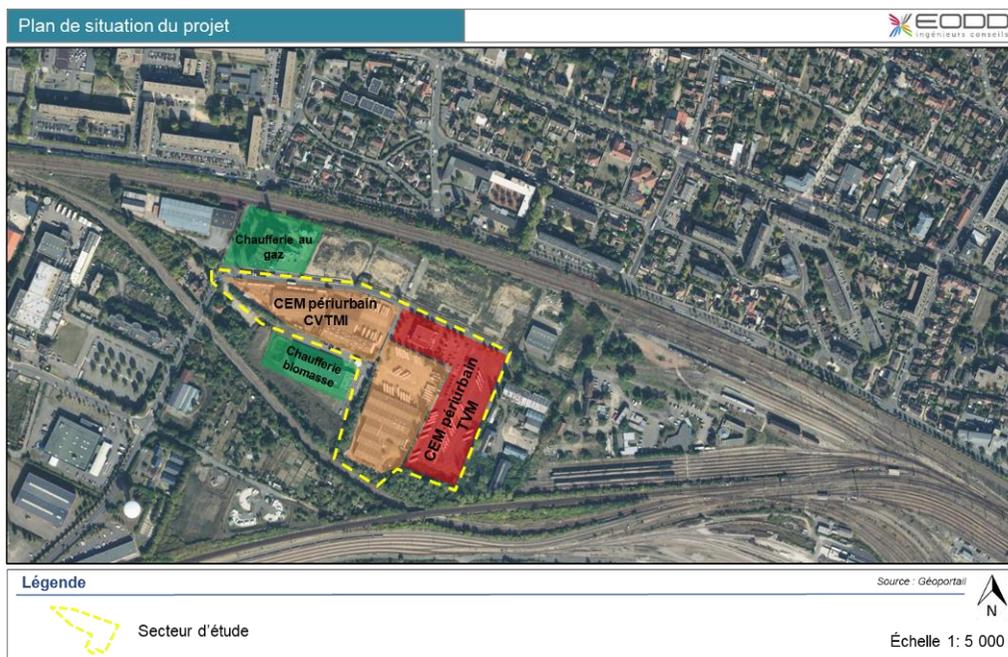
1.1 LOCALISATION DU SITE

Le site d'étude est localisé sur la commune de Mantes-la-Jolie (78) et plus exactement au centre-sud de la ville, au niveau de l'impasse Edouard Branly. Les parcelles sur lesquelles s'implante le projet représentent une contenance de 48 856 m².

Il appartient au parc d'activité Sainte-Claire Déville, et est localisé dans le triangle ferroviaire :

- à proximité de la gare de Mantes ;
- enclavée de part et d'autres par les voies de Caen, les voies du Havre et le raccordement des Piquettes.

Le site est ancré dans une zone très urbanisée et anthropisée et est actuellement occupé par les anciens dépôts CTVMI et TVM. Par ailleurs, deux chaufferies sont présentes dans l'environnement immédiat du site. La première est une chaufferie au gaz, la seconde, une chaufferie biomasse construite en 2013.



Chaufferie au gaz SOMEK (source : Études d'opportunité et de faisabilité Île-de-France Mobilités)



Chaufferie au gaz SOMEK (source : Études d'opportunité et de faisabilité Île-de-France Mobilités)

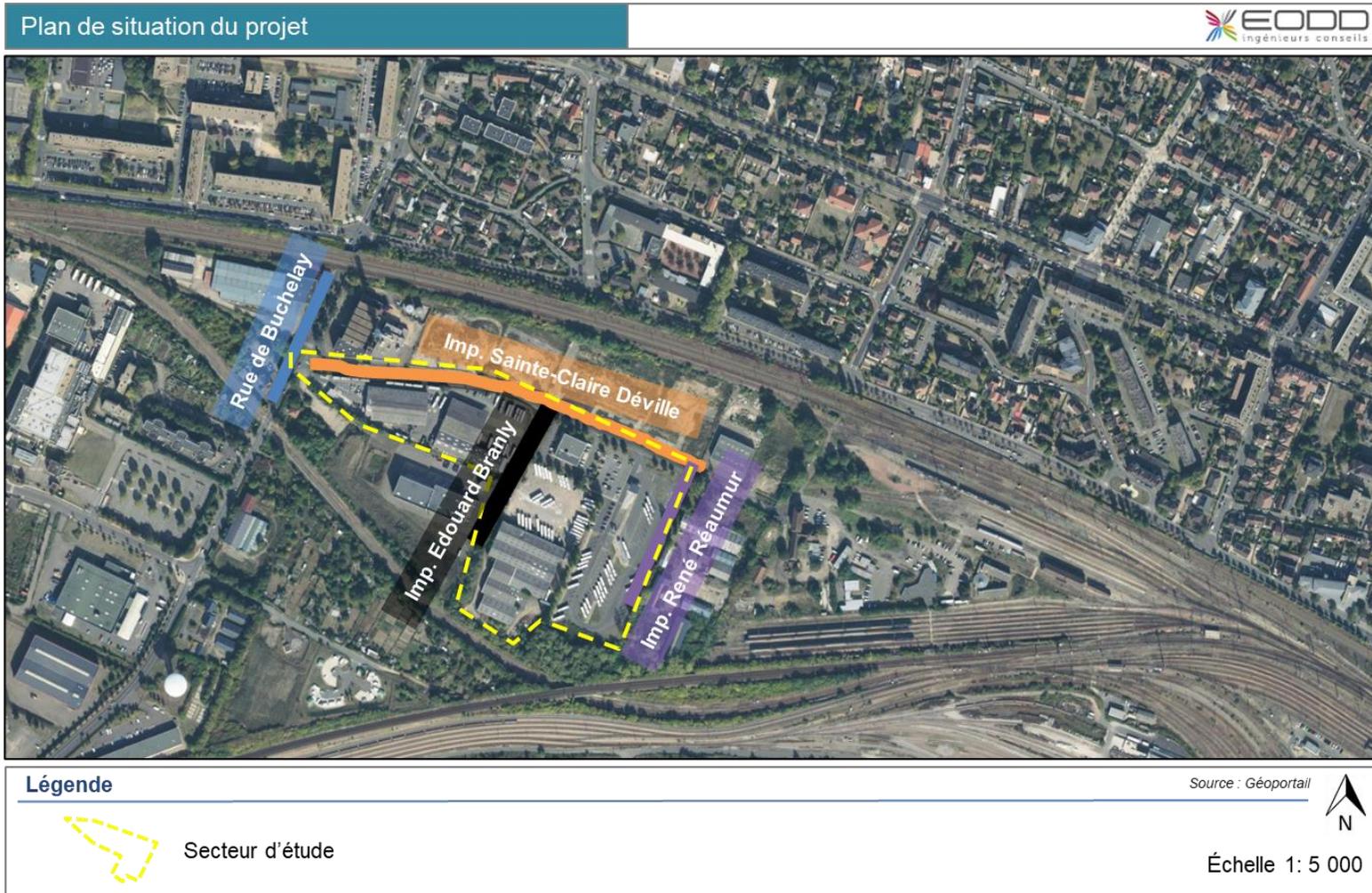


Figure 2 : plan de situation du projet (1)

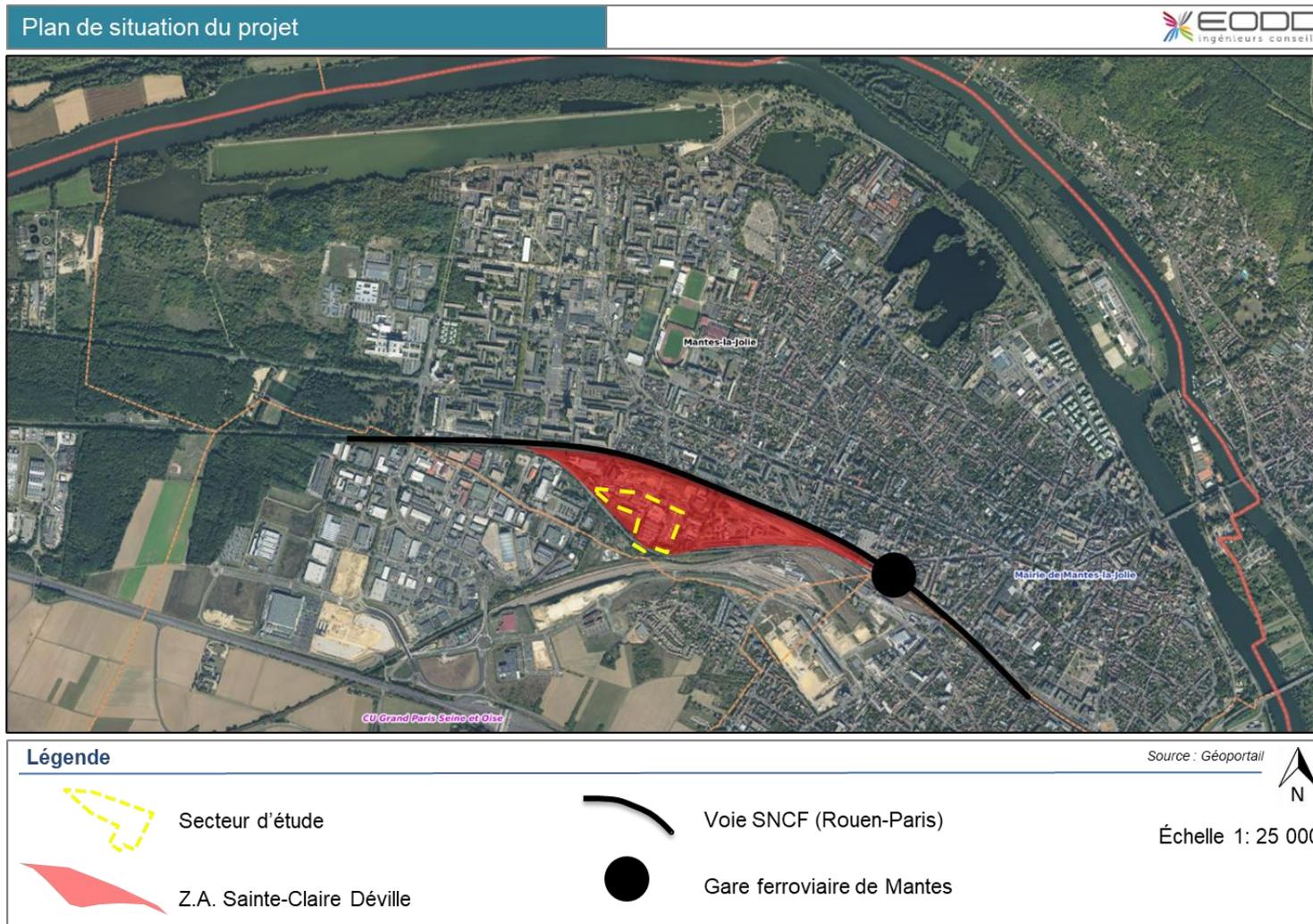


Figure 3 : Plans de situation du projet (2)

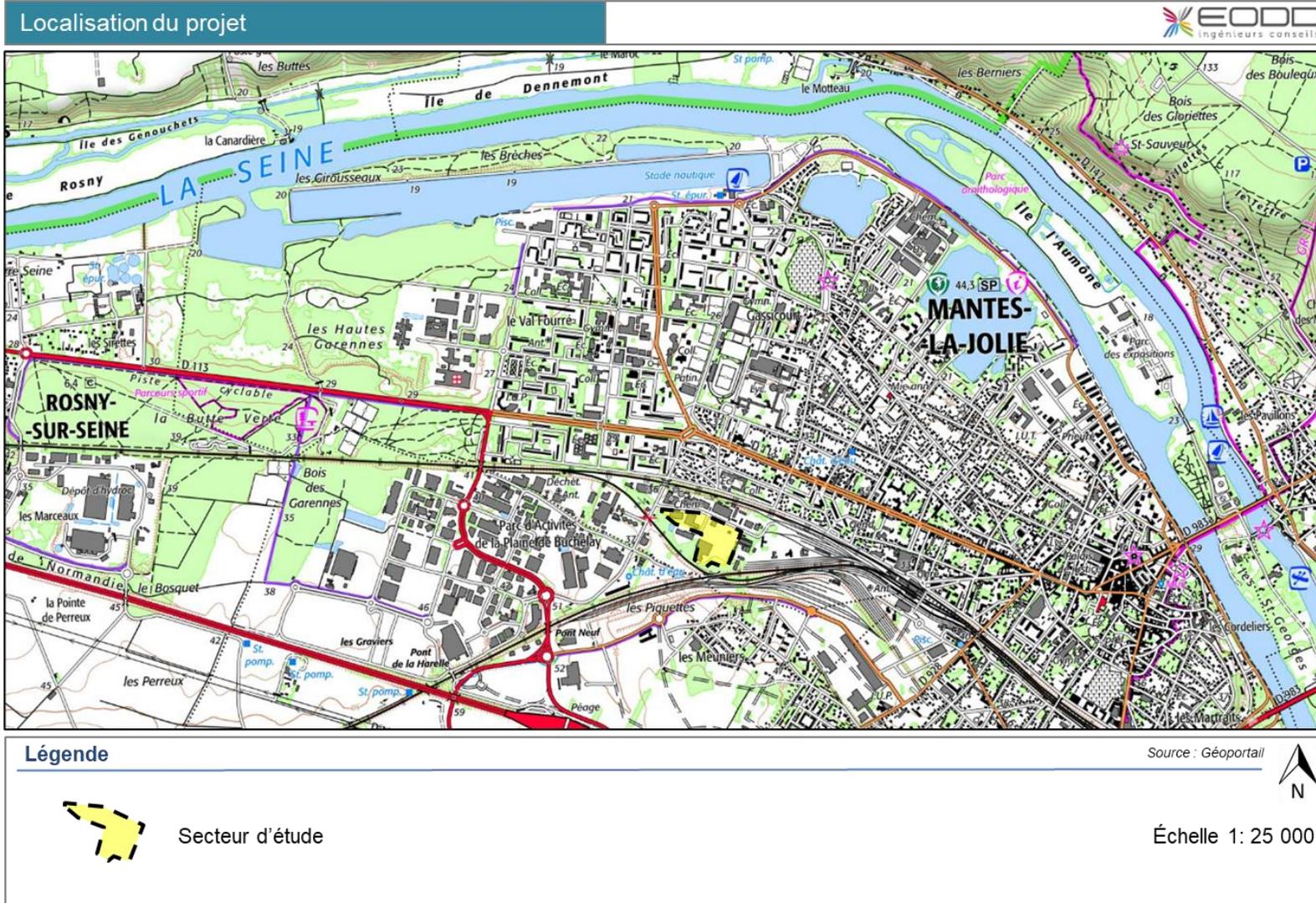


Figure 4 : Carte IGN 1/25 000 : Localisation du projet

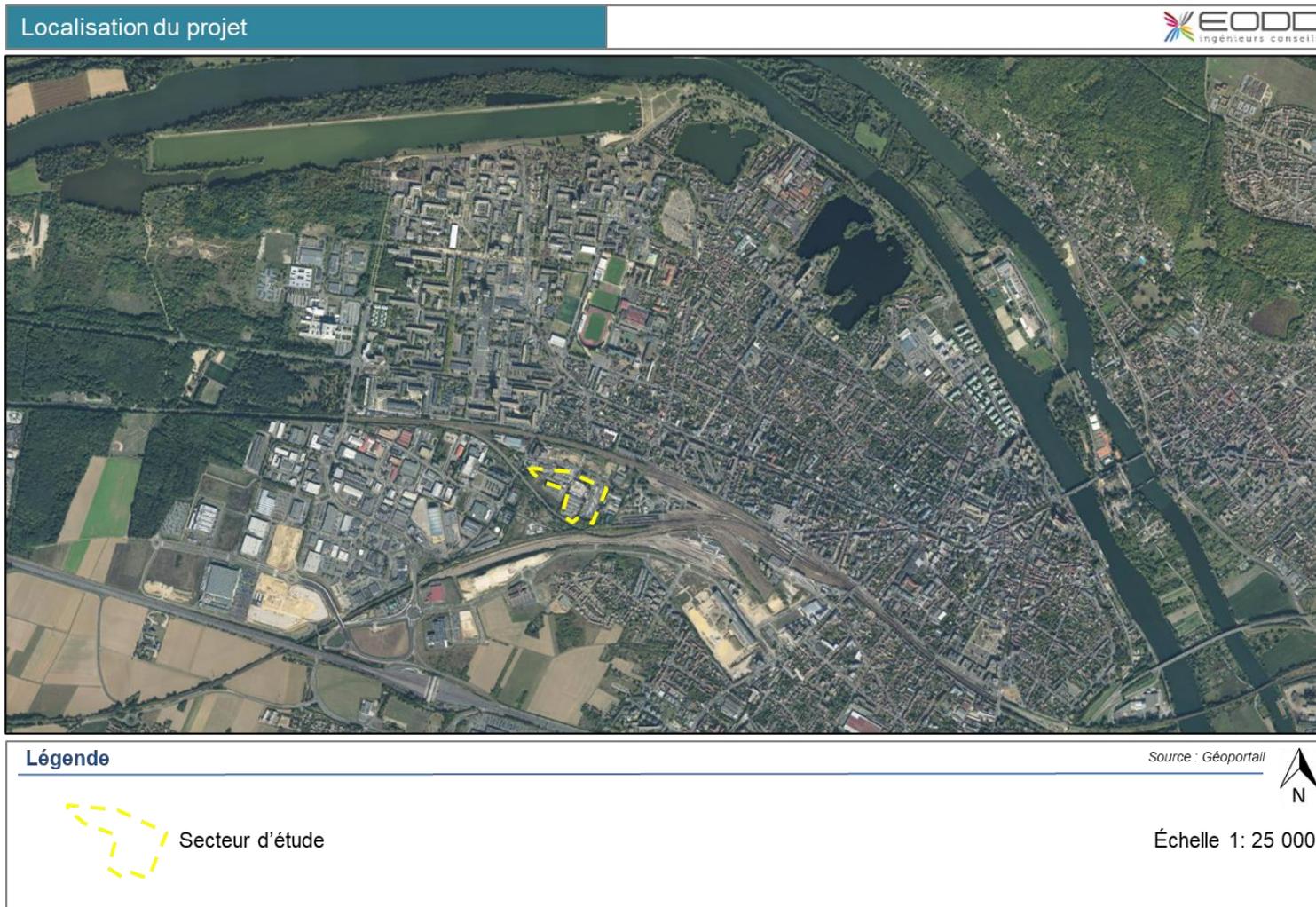


Figure 5 : Vue aérienne du site

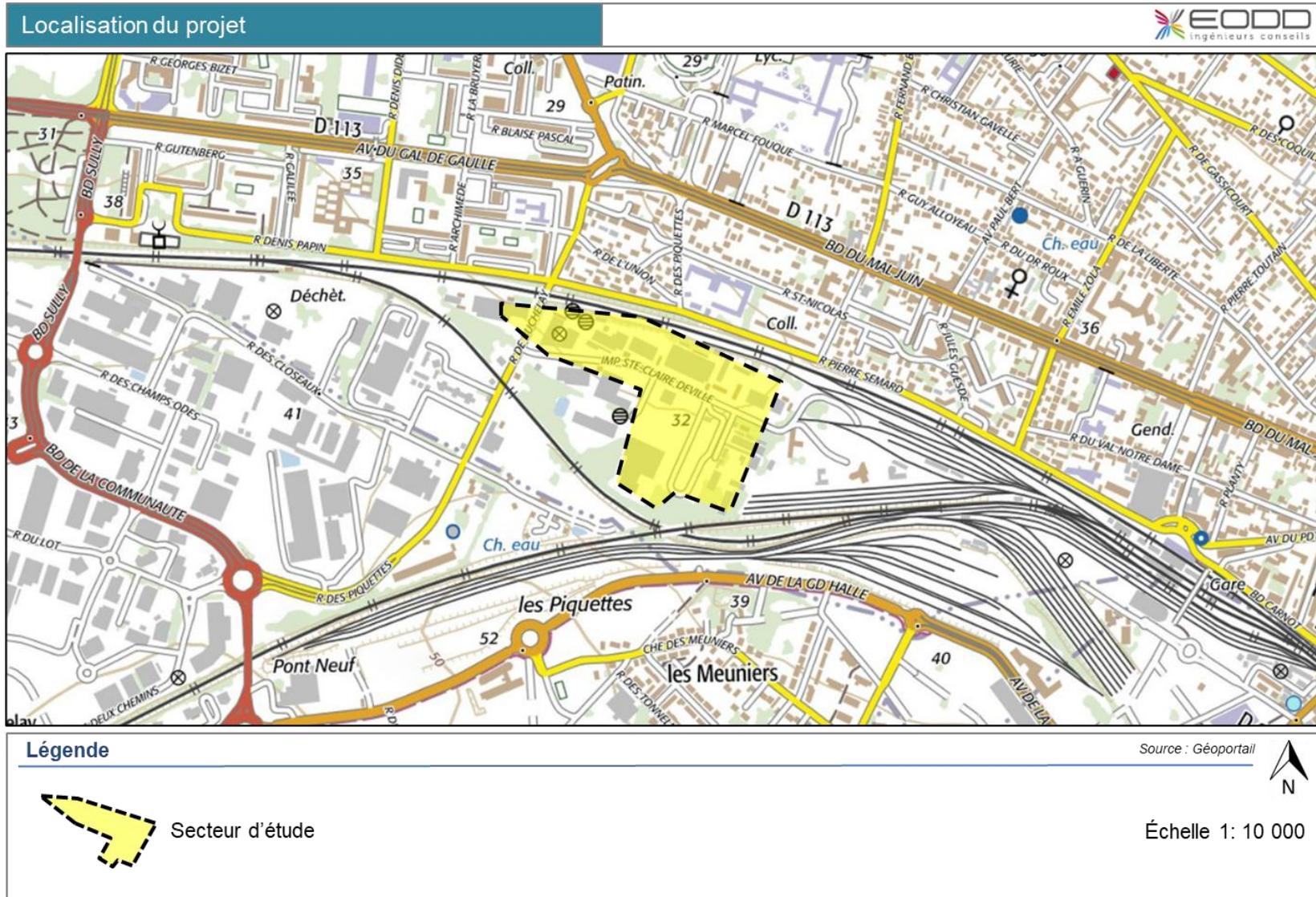


Figure 6 : Plan IGN rapproché et délimitation du périmètre opérationnel



Source : Google StreetView août 2020



Source : Google StreetView août 2020



Source : S. CHAUDET, août 2021 © EODD



Source : Google StreetView août 2020



Source : S. CHAUDET, août 2021 © EODD



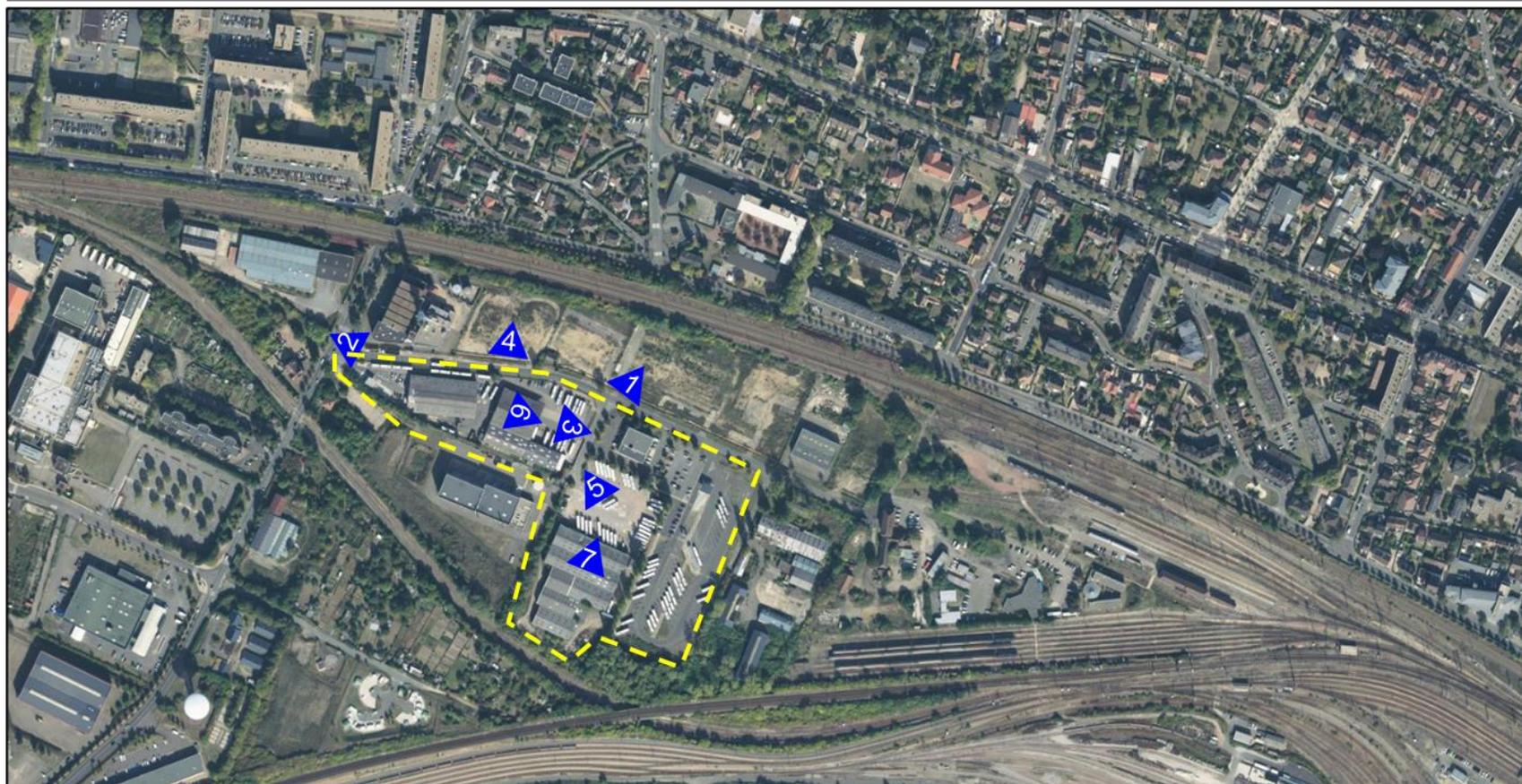
Source : S. CHAUDET, août 2021 © EODD



Source : S. CHAUDET, août 2021 © EODD

Figure 7 : Photographies du site

Localisation des prises de vue



Légende



Secteur d'étude



Localisation des prises de vue

Source : Géoportail



Échelle 1: 5 000

Figure 8 : Localisation des prises de vue

2. PRESENTATION DU PROJET

2.1 PLANS

La réorganisation du Centre Opérationnel Bus (COP) sur le site de Mantes-la-Jolie prévoit :

- La déconstruction totale des bâtis existants sur l'ensemble des tènements (à l'exception du bâtiment administratif de TMV) ;
- La dépollution du site ;
- Le non-démantèlement des stations-service des dépôts actuels des entreprises TMV et de CTVMI.

A l'issue de la phase travaux, le site, d'une emprise totale de 42 682 m² se composera :

- du bâtiment tertiaire existant actuellement rénové ainsi que du nouveau bâtiment d'exploitation créé (1 188 m² dont environ 30% neuf SU) ;
- d'un atelier de maintenance (2 539 m² neuf SU) ;
- de 150 places de stationnement pour bus et de 200 places (dont 4 PMR) de stationnement pour véhicules légers.

Le site nouvellement agencé accueillera le dépôt de bus, l'atelier de maintenance et le bâtiment administratif. L'effectif prévisionnel sur site est de 263 personnes. L'exploitation est à ce jour prévue 7 jours sur 7, de 4h à 1h en semaine et de 4h30 à 1h30 le week-end.

État actuel du site :

- **Bâtiment n°1 → à démolir** : Siège de CTVMI, regroupant les locaux administratifs, les locaux d'exploitation, et une halle ouverte pour le stationnement d'autocars
- **Bâtiment n°2 → à démolir** : Atelier CTVMI de maintenance des autocars et halle ouverte pour le stationnement des véhicules pré ou post-maintenance
- **Bâtiment n°3 → à démolir** : Ancien dépôt de matériaux de l'enseigne Point P, aujourd'hui totalement désaffecté
- **Bâtiment n°4 → à conserver** : Locaux administratifs et d'exploitation actuels de l'entreprise TVM. Dans le cadre du projet, ces locaux seront rénovés.

État projeté du site :



Figure 9 : Vue d'ensemble angle sud-est depuis la ceinture verte (source : EODD, 2020)



Figure 10 : Vue d'ensemble angle nord-est depuis l'accès bus Impasse Saint Claire Deville (source : EODD, 2020)

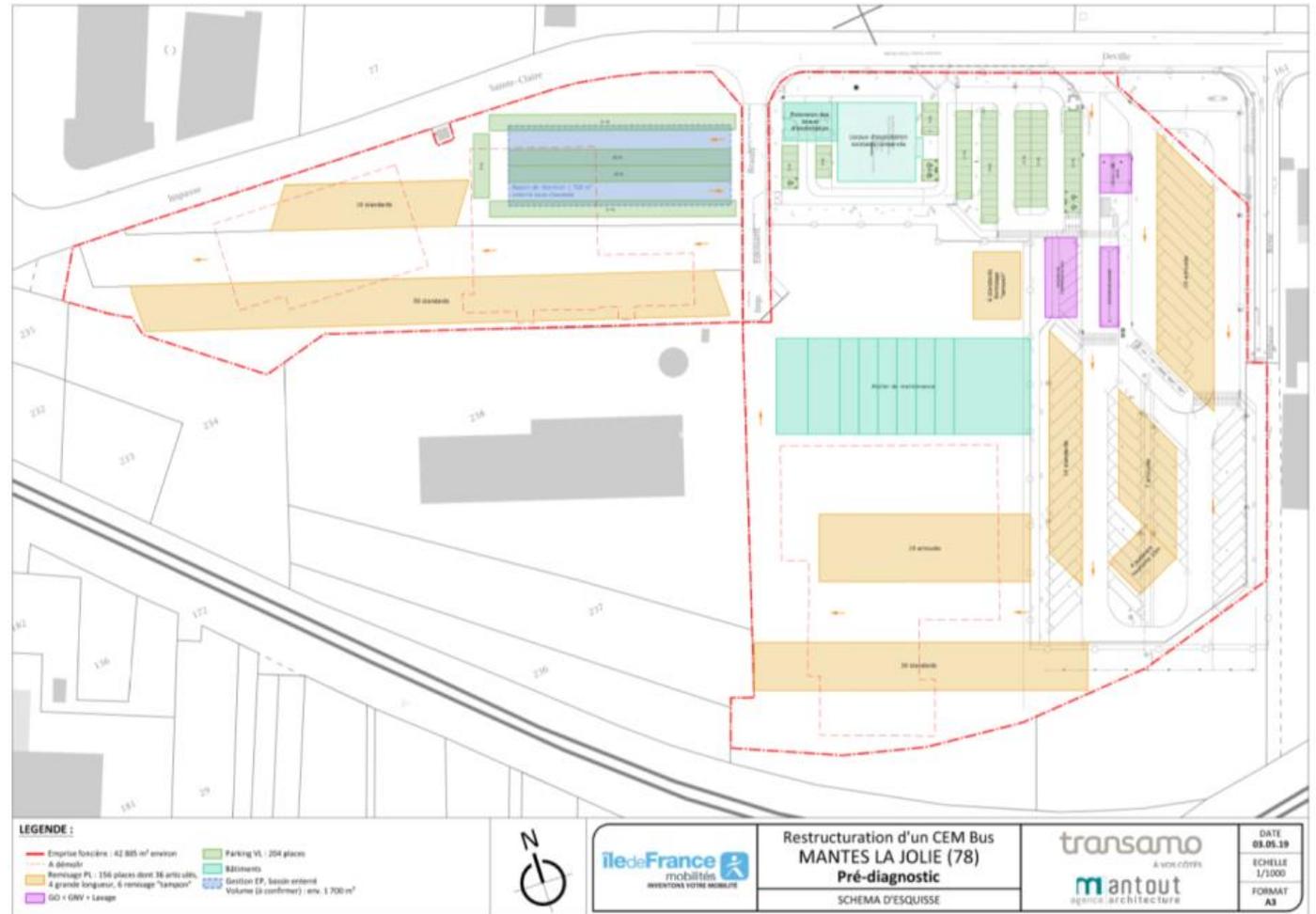


Figure 11 : Schéma de la situation projetée (source : IDF Mobilités)

2.2 OPERATION DE DEMOLITION ET OPPORTUNITE DE REHABILITATION

BÂTIMENT	CARACTÉRISTIQUES
Bâtiment d'exploitation CTVMI	<ul style="list-style-type: none"> • Bâtiment ancien (années 1960), servant originellement comme entrepôt de trains (présence de rails) ; • Fonction actuelle : zone de circulation et stationnement des autocars, locaux administratifs et d'exploitation de CTVMI ; • Surface total couverte : 1 920 m² environ ; • Matériaux de construction : ossature métallique, parois latérales en remplissage d'agglomérés de béton entre les poteaux d'ossature, couverture en fibrociment amianté et inclusions transparentes en plaques ondulés de résine, revêtement de sol en enrobé.
Atelier CTVMI	<ul style="list-style-type: none"> • Bâtiment ancien (années 1960) ; • Fonction actuelle : halle couverte à l'air libre et bâtiment clos refermant les activités de maintenance des autocars de la société CTVMI ; • Surface totale couverte : 2 550 m² environ ; • Matériaux de construction de la partie halle : ossature métallique, parois latérales ouvertes, couverture en fibrociment amianté et inclusions transparentes en plaques ondulées de résine, revêtement de sol enrobé ; • Matériaux de construction de l'atelier de maintenance : ossature métallique, parois latérales en remplissages d'agglomérés de béton entre les poteaux d'ossature, portes sectionnelles simple peau à enroulement de type roulant sur la façade principale, couverture en fibrociment amianté et inclusions transparentes en plaques ondulées de résine, présence d'un isolant de type laine de roche en sous face de couverture, revêtement de sol en béton, équipement techniques propres à l'activité (système d'extraction de gaz d'échappement, distribution d'huiles, système de soufflage d'air réchauffé par chaudières au fioul).
Ancien entrepôt Point P	<ul style="list-style-type: none"> • Bâtiments construit en plusieurs étapes, anciennement utilisé par l'enseigne Point P (vente de matériaux de construction aux professionnels) ; • Fonction actuelle : friche occupées et utilisation sauvages (présence de nombreux déchets dont certains représentent un risque sanitaire comme des dalles de faux plafond amianté). • Surface totale couverte : 4 850 m² environ ; • Matériaux de construction de la partie ancienne du bâtiment : ossature en bois lamellé collé, parois latérales en bardage fibrociment amianté, couverture en fibrociment amianté et inclusions transparentes en plaques ondulées de résine, revêtement de sol en béton, cloisonnement intérieurs et mezzanines en ossature bois ; • Matériaux de construction des parties les plus récentes : ossatures en profilés métalliques, parois latérales en bardage métallique, couverture en fibrociment amianté et inclusion transparentes en plaque ondulées de résine, revêtement de sol en béton.

Ces bâtiments sont condamnés à être démolis du fait de la présence de matériaux amiantés en grande quantité, de leur ancienneté et état de conservation, de leurs dimensions qui ne sont pas adaptées aux usages actuels et de leur positionnement sur le terrain qui contraint tout nouveau plan d'aménagement.

BÂTIMENT	CARACTÉRISTIQUES
Locaux administratifs et d'exploitation actuels de l'entreprise TVM	<ul style="list-style-type: none">• Fonction actuelle : locaux administratifs de TMV à l'étage et locaux d'exploitation au rez-de-chaussée (originellement « <i>showroom</i> » de l'enseigne Point P)• Surface de plancher : 1 150 m²• Matériaux de construction : ossature en bois lamellé collé, renforcée en 2008 par des poteaux métalliques, couverture isolée et revêtue d'un système d'étanchéité, façade en bardage métallique avec ouvertures en bandeau, menuiseries à double vitrage en PVC, revêtement de sols souples, faux-plafonds modulaires en dalles, éclairage de type modules carrés à néons, chauffage central sur chaudière.

Ce bâtiment représente une opportunité de réhabilitation car il a été entièrement rénové en 2008 et que son implantation sur le terrain permet de l'intégrer dans la proposition d'aménagement futur.

Néanmoins, des travaux de rénovation et d'amélioration seront entrepris pour pallier certains défauts, tels que :

- l'absence de climatisation et de ventilation mécanique ;
- le besoin de renforcer la performance thermique et énergétique du bâtiment pour augmenter le confort d'usage et diminuer les coûts liés à la consommation énergétique (renforcement de l'isolation, remplacement des appareils d'éclairage, choix d'un système de conditionnement d'air performant et économique...).

2.3 INSERTION URBAINE DU PROJET

Le site comprend cinq parcelles :

- les parcelles 184 et 177 occupées par le dépôt urbain TVM et appartenant à la Communauté Urbaine Grand Paris et Oise (CU GPS&O). Les locaux de TVM à conserver sont situés sur la parcelle n°184.
- les parcelles 11, 12, et 185 occupées par le dépôt périurbain CTVM. La parcelle 11 appartient aux Cars Giraux. RATP Dev est locataire des Cars Giraux. Les parcelles 12 et 185 sont propriétés de RATP Dev (figure ci-contre).

D'après le plan de zonage de la commune de Mantes-la-Jolie, les cinq parcelles concernées par le projet sont classées « UEe », c'est-à-dire qu'elles sont réservées pour y développer des activités économiques.

Le projet du type Centre Opérationnel de Bus (COB) a bien vocation à se développer sur les parcelles identifiées, en accord avec le zonage du PLU

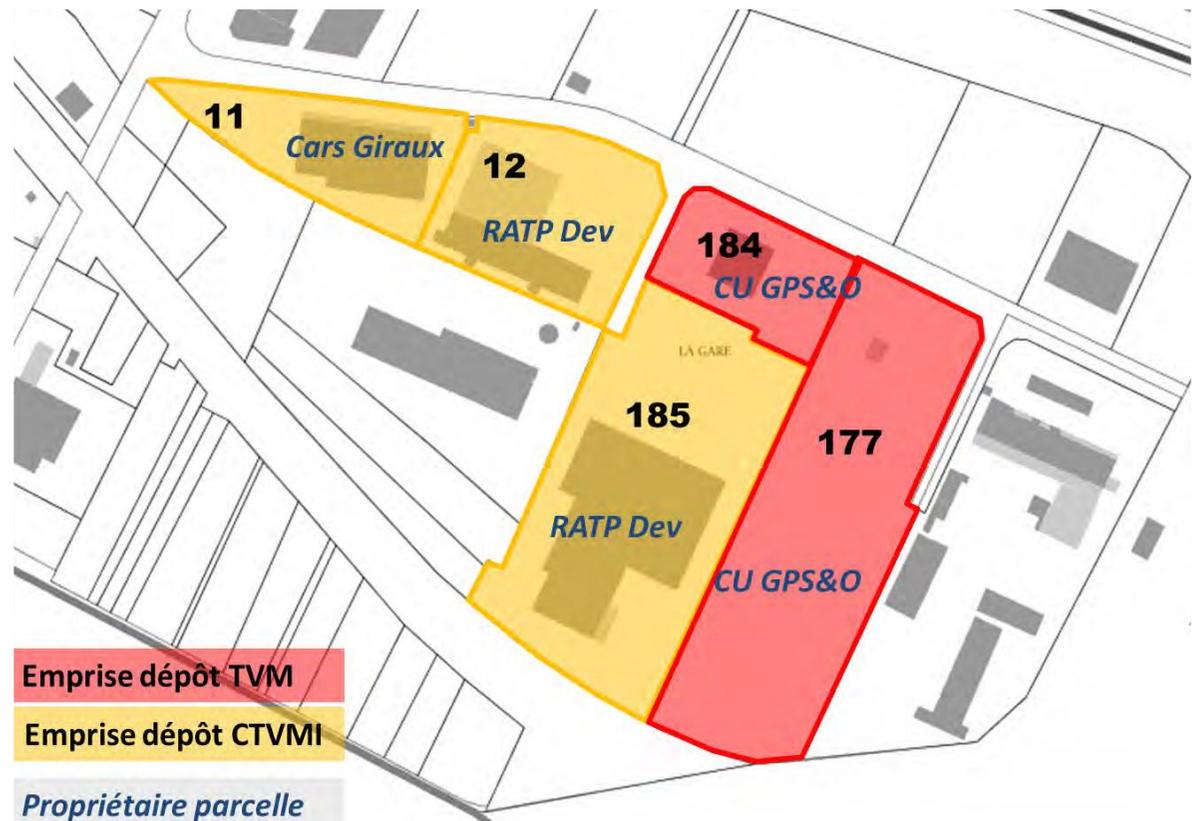


Figure 10 : Numéro et propriétaires des parcelles concernées par le projet tirés du cadastre (source : Études d'opportunité et de faisabilité Île-de-France Mobilités)

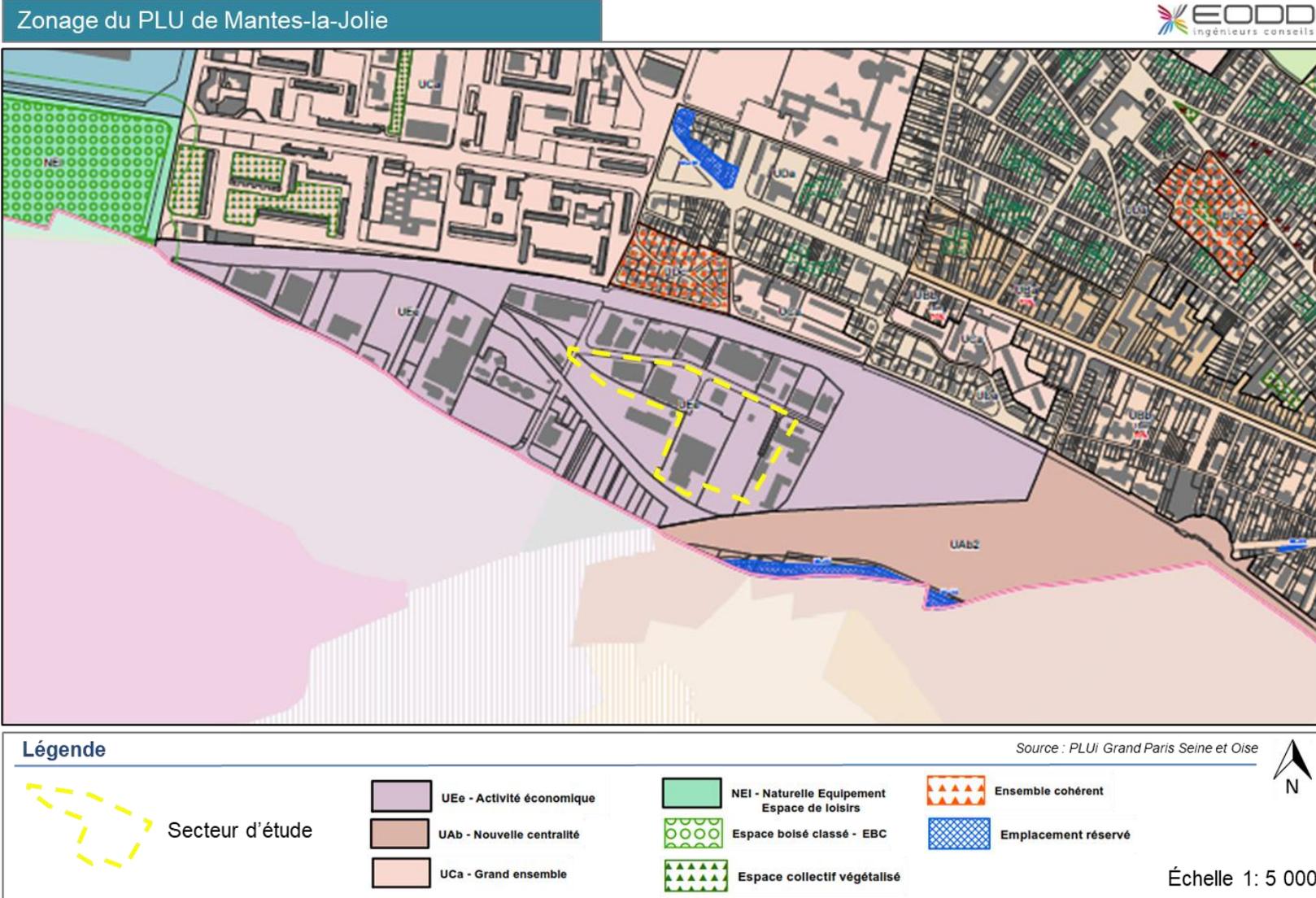


Figure 11 : Extrait du zonage du PLU de Mantes-la-Jolie

Le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLUi du Grand Paris Seine & Oise met en avant un axe qui concerne directement le projet : « *Faire de la mobilité un vecteur d'urbanité* ». Cet objectif vise, en plus d'améliorer la mobilité vers Paris et Rouen, à faciliter les déplacements à l'intérieur même du territoire du Grand Paris Seine & Oise. En effet, les politiques d'aménagement du territoire à venir viseront à instaurer une nouvelle urbanité, dont la stratégie se développera à travers :

- un effort accru d'urbanisation à proximité des lieux bien desservis, notamment les gares ÉOLES qui devront concentrer les fonctions urbaines d'habitat, de services commerciaux et à la population (équipements,...) du développement économique ;
- une urbanisation des gisements fonciers dans le tissu urbain constitué et à la recherche d'une intensification urbaine là où l'offre de mobilité est existante ;
- la réduction significative de la consommation des espaces naturels et agricoles en arrêtant les extensions urbaines à vocation d'habitat, en privilégiant l'intensification urbaine dans les enveloppes urbaines existantes et en optimisant les zones d'activités économiques existantes dans un objectif de modération de la consommation des espaces naturels et agricoles ;
- l'adaptation et le renforcement de la qualité de l'espace public pour favoriser les modes actifs et s'adapter aux nouveaux usages de la voiture.

Le projet de COB à Mantes-la-Jolie a donc toute son importance puisqu'il participe à renforcer le maillage territorial de transports en commun ou encore à encourager l'intermodalité dans les déplacements.

2.4 ENVIRONNEMENT, ESPACES PAYSAGERS, PLANTATIONS

Le site d'étude prend place actuellement dans une zone urbanisée. Aucun Espace boisé Classé (EBC) n'est répertorié au PLU. Il convient cependant de noter la présence d'alignement d'arbres en bordure de périmètre opérationnel et entre les bâtiments.

Pour répondre aux attentes d'Île-de-France Mobilité visant à transformer le centre opérationnel de bus de Mantes-la-Jolie en un équipement résilient et exemplaire d'un point de vue environnemental, le projet a été pensé selon un cahier des charges particulier et en harmonie avec le contexte local :

- Le niveau Bepos imposé pour l'extension neuve, sera couplé à la prise en compte du bâtiment existant et de la proximité directe de la chaufferie bois pour repenser la production globale de chaleur du site, et ainsi anticiper les évolutions réglementaires (décret tertiaire, RE2020...).
- L'imperméabilisation du site sera limitée, le traitement et l'organisation des espaces extérieurs adaptés en conséquence (maintien d'une bande de plaine terre tout autour de la parcelle notamment).
- L'enjeu de biodiversité sera pris en compte : bien que l'enjeu soit limité, compte tenu de la localisation du site sur un terrain très anthropisé et enclavé autour des voies ferrées. Cependant, la végétalisation du site et des toitures répond à un objectif d'amélioration de la situation initiale ; le choix des essences plantées sera réalisé avec l'appui d'un écologue.
- Un plan de gestion des terres polluées et d'un diagnostic pyrotechnique seront réalisés afin d'écarter toutes sources de pollutions potentielles et de réduire le risque pyrotechnique.

En somme, les équipes intervenant sur le projet privilégie une approche bioclimatique et holistique qui s'articule autour de six principaux axes :

- une frugalité constructive ;
- une frugalité énergétique ;
- une ambiance confortable et maîtrisée ;
- un plan d'action sur le cycle de l'eau et la biodiversité ;
- une maîtrise des impacts du chantier ;
- des certifications pour valoriser l'opération.



Figure 12 : Plan de principe des aménagements paysager (source : EODD, 2020)

3. DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL SYNTHETIQUE

3.1 SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le tableau identifie les éléments clés à intégrer au projet et formule des orientations environnementales générales à prendre en compte. Ces enjeux ont été intégrés au programme environnemental de l'opération qui fixe de façon contractuelle les exigences à respecter dans le cadre du dialogue compétitif.

Légende : Enjeux environnementaux potentiels

THEMES	DIAGNOSTIC / ETAT INITIAL	OBJECTIFS GENERAUX A INTEGRER AU PROJET
Occupation du sol	Terres urbanisées avec la présence de bâtiments, d'axes routiers et de parkings. Espaces végétalisés entre les bâtiments et aux abords des limites du périmètre du projet.	Déterminer les enjeux potentiels de ces espaces végétalisés (voir étude écologique).
PLU	Les parcelles cadastrales affectées par le projet se situent dans les sections UEE du zonage de la commune de Mantes-la-Jolie. Le PLUi du Grand Paris Seine & Oise auquel appartient la commune a été approuvé le 16/01/2021. Zone classée en : « UEE : activité économique » : cette zone regroupe les principaux parcs d'activités économiques du territoire, telles que celles des Hauts Reposoirs, des Garennes, des Cettons. Elle a vocation à accueillir des activités économiques autres que les commerces de détail importants. L'objectif est de préserver des espaces exclusivement destinés au développement, à la modernisation des activités de production existantes et à l'implantation de nouvelles entreprises.	Respect du règlement du PLU en vigueur (le zonage du périmètre opérationnel correspond à un zonage au PLU permettant ce type de projet (dans le respect de certaines prescription type hauteur, paysage, etc.)) Prise en compte des Servitudes d'Utilité Publique
Milieu humain	Site localisé au sein du tissu urbain et industriel de Mantes-la-Jolie. Population : 44 227 habitants à Mantes-la-Jolie en 2018 (INSEE). La tranche d'âge dominante est celle des 0/14 ans (22,6% en 2018) alors que la tranche d'âge des 75 ans ou plus est la moins représentée (7,0 % en 2018). La population est plutôt stagnante depuis 1982.	Assurer l'intégration du projet dans son environnement urbain et paysager et redynamiser la zone d'activité économique.
Climat	La commune de Mantes-la-Jolie présente un climat océanique plus ou moins dégradé : il s'agit d'une zone de transition entre le climat océanique, les climats de montagnes et le climat semi-continentale. Les écarts de températures entre hiver et été augmentent avec l'éloignement de la mer, et la pluviométrie est plus faible qu'en bord de mer (sauf aux abords des reliefs). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Température annuelle moyenne : 11,4 °C ▪ Précipitation moyenne annuelle : 628,4 mm/an 	Pris en compte des évolutions climatiques dans la conception projet (confort bioclimatique espaces extérieurs et bâtiments)

THEMES	DIAGNOSTIC / ETAT INITIAL	OBJECTIFS GENERAUX A INTEGRER AU PROJET
Milieu physique	<p>Topographie : Parcelles relativement plates</p> <p>Géologie : Alluvions anciennes de moyen niveau (20-30 m) : sables et galets</p> <p>Profondeur de la nappe : D'après le suivi piézométrique réalisé entre août 2020 et juillet 2021, le niveau piézométrique varie entre 16, 84 m (en août 2020) et 17,25 m (en février 2021).</p> <p>Captages AEP : Le projet n'est être concerné par aucun périmètre de protection des captages d'eau destinée à la consommation humaine.</p> <p>Hydrologie : Passage de la Seine à environ 2 km au nord-est du site d'implantation du projet.</p> <p>Eaux : SDAGE Seine-Normandie.</p>	Pas d'enjeu particulier, le projet ne se situe pas en bordure immédiate de la Seine.
Sites et sols pollués	<p>Plusieurs sites BASIAS dans l'emprise projet ou en bordure immédiate :</p> <ul style="list-style-type: none"> • IDF7801011 : dépôt de liquides inflammables ; fabrication de coutellerie (activité terminé) ; • IDF7801006 : production et distribution de vapeur (chaleur et air conditionné) (en activité), entreposage et stockage frigorifique ou non et manutention (activité terminée) ; • IDF7802653 : Autres transports terrestres de voyageurs (gare de bus, tramway, métro et atelier de réparation (en activité) ; • IDF7801067 : mécanique industrielle (en activité) ; • IDF7801065 : Dépôt de liquide inflammable (activité terminée). <p>Le site d'implantation projet est limitrophe avec un site BASOL :</p> <ul style="list-style-type: none"> • SSP000003801 : site répertorié comme potentiellement pollué appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif. Le site accueillait jusqu'en 2002 plusieurs activités relatives au traitement des déchets industriels. Auparavant, le site accueillait des installations de fabrication de peintures (des investigations ont révélé la présence de pollution du sol et des eaux-souterraine en hydrocarbures). <p>Une étude historique et documentaire de pollution des sols est en cours de réalisation.</p>	<p>Présence d'un site BASOL à proximité immédiate, mesures particulières à prendre en compte vis-à-vis des pollutions de sol</p> <p>Réalisation d'une étude historique de pollution à venir</p>
Milieu naturel	<p>Le pré-diagnostic écologique a permis de mettre en évidence que le site – en milieu très urbanisé et fortement anthropisé – ne présente pas d'intérêt écologique particulier car :</p> <ul style="list-style-type: none"> • aucun bâtiment du site n'est réellement favorable aux chiroptères (un trou a été identifié mais non prospecté car inaccessible de par sa hauteur) mais une potentialité faible subsiste pour le bâtiment le plus à l'ouest (abritant le siège de CTVM, voué à être 	Éliminer tout risque d'atteinte à un individu d'espèce protégée et améliorer la qualité écologique du site actuel.

THEMES	DIAGNOSTIC / ETAT INITIAL	OBJECTIFS GENERAUX A INTEGRER AU PROJET
	<p>démoliti) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> sur les cinq espèces d'oiseaux contactées au sein du site, une seule est protégée (la Mésange charbonnière) ; seules deux espèces d'insectes ont été observées sur le site, ces espèces ne sont ni protégées, ni menacées. 	
Contexte patrimonial	Le projet ne traverse aucun périmètre de protection au titre des abords de monuments historiques. Il ne se situe pas non plus à proximité d'un site classé ou inscrit.	
Risques naturels	<p>Risque inondation : la commune de Mantes-la-Jolie est classée comme Territoire à Risque important d'Inondation (TRI Métropole Francilienne) et est soumise au Plan de Prévention des Risques Inondation de la Seine et de l'Oise. D'après le zonage réglementaire du PPRI, le projet ne se situe pas en zone inondable</p> <p>Risque mouvements de terrain et cavité souterraine : Plan de Prévention des Risques Naturels de mouvement de terrain et aléa affaissement et effondrements approuvé le 05/08/1986. D'après le zonage réglementaire de ce PPRn, le projet se situe dans une zone concernée par un risque de mouvement de terrain et affaissement / effondrements liés aux cavités souterraines (hors mines).</p>	Respect des prescriptions indiquées dans le PPRN Inondation et le PPRN mouvements de terrains, aléa affaissement et effondrements
Risques technologiques	<p>La commune n'est, à ce jour, soumise à aucun PPRT.</p> <p>Deux ICPE à proximité immédiate du projet sont répertoriées :</p> <ul style="list-style-type: none"> SOMEC : production et distribution de vapeur (chaleur et air conditionné), ICPE soumise à autorisation ; VALENERGIA : valorisation de l'énergie, ICPE soumise à enregistrement. <p>Par ailleurs, l'ICPE DUNLOPILLO classée SEVESO seuil bas (fabrication de matelas) est localisée à environ 1,5 km au nord-ouest de la zone d'implantation du projet.</p> <p>Le site est également concerné par le risque de transport de matière dangereuse puisqu'une canalisation gaz naturel le traverse en partie.</p> <p>Le site fait 'objet d'une attention particulière concernant le risque pyrotechnique. En effet, le site d'étude était durant la Seconde Guerre Mondiale, une station magasin de ravitaillement militaire qui a fait l'objet de bombardements.</p>	Respect des prescriptions concernant la proximité avec des installations de transports de matières dangereuses.

THEMES	DIAGNOSTIC / ETAT INITIAL	OBJECTIFS GENERAUX A INTEGRER AU PROJET
Nuisances sonores	D'après le PPBE des Yvelines 2018/2023 approuvé le 16/04/2019, le projet se situe à proximité d'infrastructures routières exposées au bruit selon l'indicateur Lden (24h) supérieur à 75 décibels (db(A)), dont notamment l'autoroute A13 qui passe à environ 1 km au sud de la zone d'implantation du projet. Par ailleurs, le site du projet est entouré par des infrastructures ferroviaires répertoriées comme dépassant 62 décibels dans le PPBE.	Prise en compte des nuisances sonores dans la conception des bâtiments : matériaux, orientation, barrières végétales, etc.
Déplacements et accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le site se situe à proximité de grands axes viaires (autoroute A13 au sud, Avenue du général de Gaulle et Boulevard du maréchal Juin au nord, Boulevard de la communauté au sud-ouest) puis par des axes routiers secondaires (rue Denis Papin, rue Pierre Semard, rue de Buchelay, rue des Piquettes et impasse Sainte-Claire Deville. ▪ Le projet se situe non loin de deux gares : gare place du 8 mai 1945 (voyageurs et fret) à environ 1,2 km à l'est et gare du boulevard Calmette (voyageurs uniquement) à environ 2,2 km à l'est. 	Veiller à ne pas perturber le trafic local (allers-retours de bus fréquents couplés aux heures d'arrivée et de départ du personnel du site).
Réseaux	La zone d'étude est située selon le plan de zonage d'assainissement de la commune de Mantes-la-Jolie, en zone d'assainissement collectif. Les parcelles du projet sont longées en partie nord par des réseaux d'assainissement séparatifs comprenant plusieurs collecteurs d'eaux usées qui permettront le raccordement des eaux usées domestiques et non domestiques générées par l'activité.	La zone du projet est déjà urbanisée et donc la desserte vers le réseau d'assainissement est assurée. Assurer la gestion des eaux usées issues de la machine à laver installée sur le site du projet.
Projets environnants	<p>Les incidences du projet sont susceptibles d'être cumulées avec celles du projet d'aménagement « Mantes Innovaparc » à Buchelay, situé à environ 2 km à l'est du projet. Ce projet en cours de réalisation en 2020 engendrera la construction de 170 000 m² de surface plancher pour des activités économiques et tertiaires et 22 500 m² de surface de plancher pour des équipements publics et des logements.</p> <p>Des effets cumulés de ces deux peuvent être attendus de ces deux projets, notamment pendant la phase travaux, puis sur la circulation routière ou encore sur la gestion des eaux pluviales lors de la phase exploitation.</p>	Harmonie et cohérence avec les projets s'implantant à proximité, anticipation de la gestion de la circulation routière et des eaux pluviales.
Conclusion	L'ensemble des objectifs environnementaux intégrés au projet participera à une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux.	

Tableau 1 : Synthèse des enjeux environnementaux et orientations environnementales

Localisation du site par rapport aux sites Natura 2000



Légende



Secteur d'étude

Source : DRIEAT Île-de-France



Échelle 1:25 000

Figure 13 : Localisation des sites Natura 2000 par rapport au site d'étude (source : DRIEAT Île-de-France)

3.2 THEMATIQUES A ENJEU ENVIRONNEMENTAL / ETAT INITIAL (SANS PROJET)

3.2.1 HYDROLOGIE ET RISQUE INONDATION

Source : PPRi de la Seine et de l'Oise

Hydrologie : Passage de la Seine au nord de la commune.

À l'échelle de la commune, la Seine constitue un enjeu important de risque inondations. En effet, de tout temps, la vallée de la Seine a été soumise à de fortes inondations qui ont mis en péril des vies humaines et causer des dommages aux infrastructures. L'importance des enjeux ainsi que la gravité de plusieurs inondations catastrophiques en France ont conduit les pouvoirs publics à délimiter les zones exposées aux risques et :

- d'y interdire ou d'y limiter les nouvelles implantations ;
- de faire prendre toutes les précautions indispensables pour réduire les conséquences du risque,
- de définir des mesures de prévention, de protection et de sauvegarde.

→ **Bien qu'implanté sur la commune de Mantes-la-Jolie, exposée au risque inondation, le projet, lui, ne se situe pas dans les zonages ni du PPRi de la Seine et de l'Oise, ni du TRI métropole francilienne, comme l'attestent les cartes ci-après.**

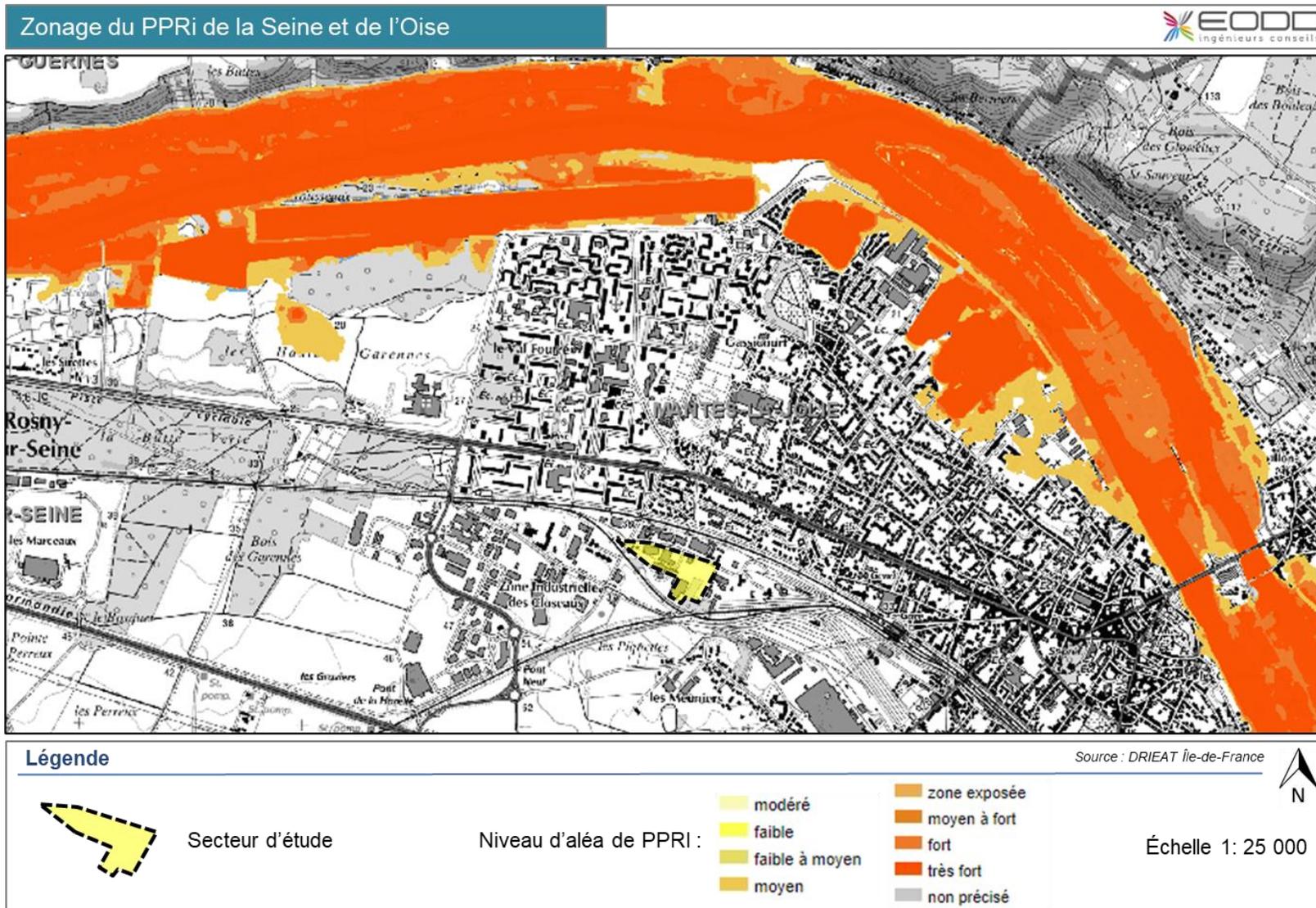


Figure 14 : Carte du zonage du PPRi de la Seine et de l'Oise (source : DRIEAT Île-de-France)

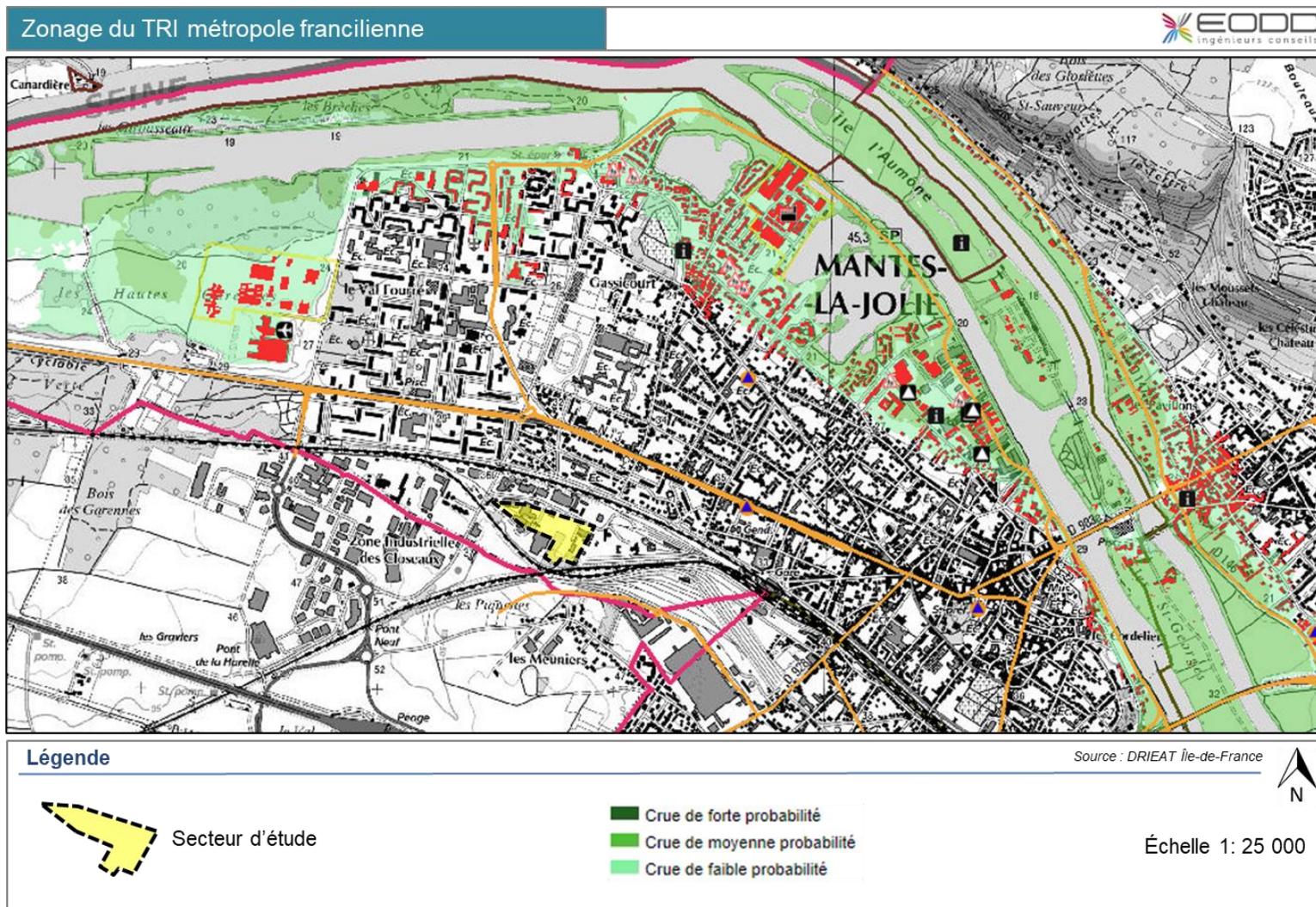


Figure 15 : Carte du zonage du TRI métropole francilienne (source : DRIAT Île-de-France)

3.2.2 MILIEUX NATURELS

Le pré-diagnostic écologique a permis de mettre en évidence :

- l'absence de bâtiment favorable aux chiroptères au sein du site (un trou a été identifié mais non prospecté car inaccessible de par sa hauteur), malgré le fait qu'une potentialité faible subsiste pour le bâtiment le plus à l'ouest (abritant actuellement le siège de CTVMI) où des individus pourraient ponctuellement giter en été ;
- une seule espèce d'oiseaux protégée (la Mésange charbonnière) sur les cinq espèces d'oiseaux contactées ;
- deux espèces d'insectes (ni protégées, ni menacées).

Le site d'étude, très anthropisé, présente peu de potentialités d'accueil pour la faune sauvage. Les bâtiments du site sont très ouverts, lumineux et n'ont aucun élément favorable au gîte des chiroptères (volets, combles, bardages en bois, caisson de volets roulants, ...). Seul le bâtiment à l'ouest présente une potentialité très faible de gîte estival sur ses façades, du fait de trous dans le mur.

→ **Afin d'éliminer tout risque d'atteinte à un individu d'espèce protégée, il sera nécessaire d'effectuer la démolition des bâtiments entre novembre et mars, puisqu'il n'existe aucune potentialité de gîte hivernal des chiroptères sur le site. De même, cela élimine également tout impact sur une nidification potentielle d'une espèce d'oiseau protégée (le Rougequeue noir notamment).**



Figure 16 : Localisation des observations de faune sur site (source : notes de synthèse pour la recherche de gîtes à chiroptères, EODD)

3.2.3 SITES ET SOLS POLLUES

Source : Note de synthèse suite aux investigations géotechniques, pollution des sols et amiante/HAP dans les enrobés Anteagroup – 2021 ; Diagnostic environnemental initial ERC Environnement - 2020

Des programmes d'investigations ont été élaborés et traduits sur le terrain :

- pollution des sols : afin de caractériser l'état des terrains de surface composant le terrain objet du projet ;
- amiante : réaliser un repérage d'amiante de l'existant basé sur la réalisation de carottages sur l'ensemble des revêtements extérieurs présents sur le site ;
- géotechnique : recueillir des informations géologiques et géotechniques du site et mettre en évidence les éventuelles incertitudes et les risques déjà identifiés. Les investigations ont été réalisées au niveau des futures voies dédiées et des futurs ouvrages.

→ **Principales conclusions (se référer à la carte suivante pour localiser les impacts identifiés) :**

Sur la base de l'ensemble des investigations menées, il apparaît que deux zones présentent des anomalies ponctuelles en polluants organiques dans les sols, à savoir au droit des sondages S4 (localisé au nord de la parcelle AP12, à proximité du transformateur) et S11 (localisé au niveau de l'auvent de distribution de carburant au nord de la parcelle AP177) entre 0 et 1 mètres de profondeur avec des teneurs respectives en HCT de 971 et 1 080 mg/kg.

À ce stade, il est envisagé un usage identique du site actuel et aucun terrassement n'est envisagé au niveau des zones impactées. Par conséquent, l'ensemble des matériaux peuvent rester en place.

Dans l'hypothèse de terrassements et de gestion de déblais hors site, il apparaît que certaines zones correspondent à des matériaux non inertes et devront donc être gérées en filières adaptées.

Concernant les eaux souterraines, il a été mis en évidence des teneurs légèrement supérieures aux seuils réglementaires pour les composés hydrocarbures, 1,1 dichloroéthane et chlorure de vinyle au droit du piézomètre Pz2.

Les ouvrages Pz1 et Pz3 ne présentent quant à eux aucune anomalie significative.

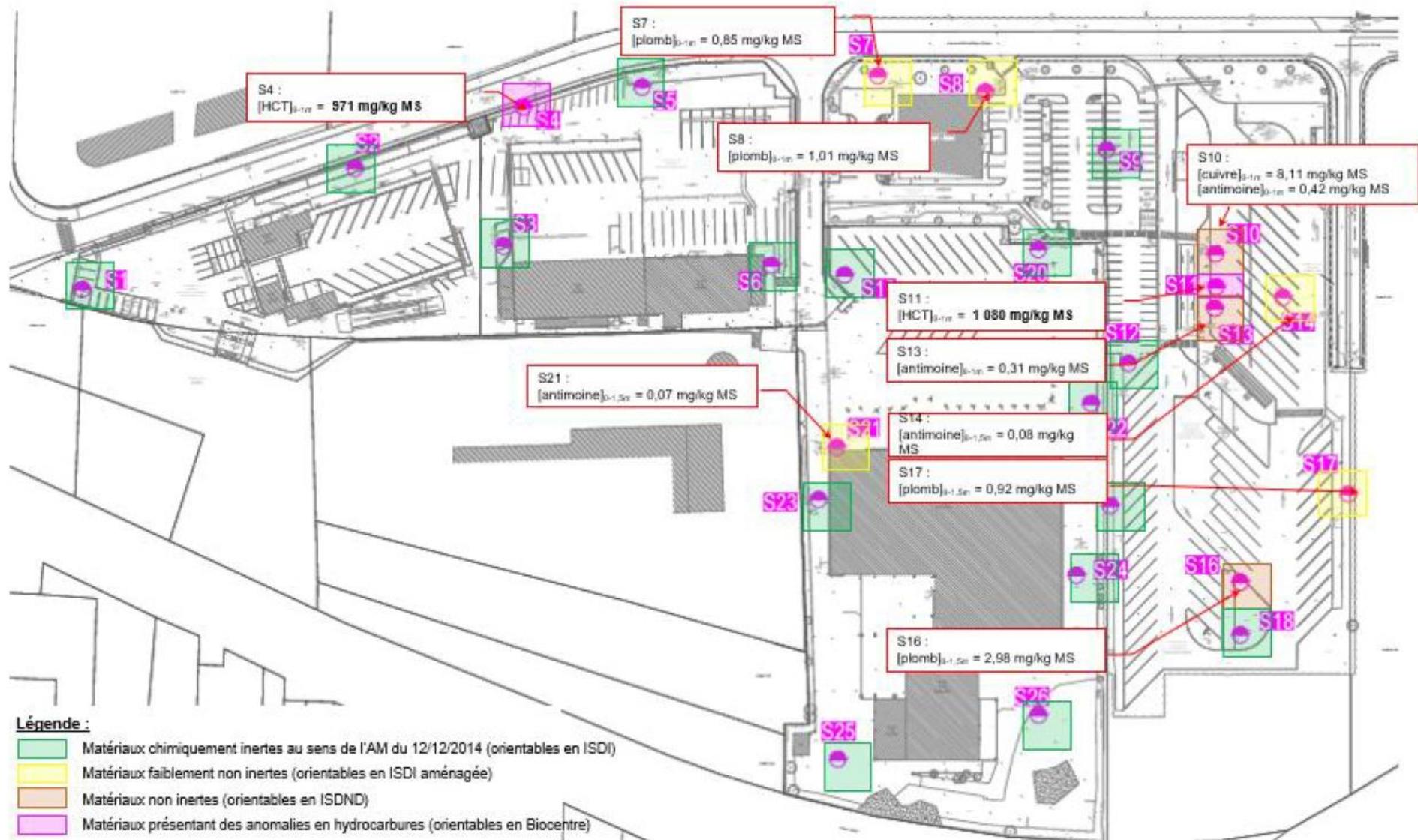


Figure 17 : Localisation des impacts identifiés lors du diagnostic des sols (source : Diagnostic environnemental initial ERC environnement, 2020)

3.2.4 RISQUE TECHNOLOGIQUE ET POLLUTION PYROTECHNIQUE

Source : *Étude historique et technique de pollution pyrotechnique, Cabinet d'Études en Sécurité Pyrotechnique – 2020*

Concernant le conflit franco-prussien de 1870, bien que la ville de Mantes ait subi un bombardement par artillerie le 22 septembre 1870, celui-ci ne visait pas l'emprise ferroviaire de la commune.

→ **Par conséquent, aucune suspicion de pollution pyrotechnique ne sera retenue pour cette période de l'histoire. Toute découverte de munition liée au conflit de 1870 serait fortuite.**

Concernant la Première Guerre Mondiale, l'emprise ferroviaire de Mantes-la-Jolie n'a subi aucun bombardement, ni combats.

→ **Aucune suspicion de pollution pyrotechnique ne sera retenue pour cette période de l'histoire.**

Concernant la Seconde Guerre Mondiale, l'emprise objet de l'étude, qui était à cette époque une station-magasin de ravitaillement militaire, a été lourdement impactée, tant par les bombardements allemands qu'américains ; comme le démontrent les différents rapports des archives départementales, municipales et SNCF et surtout le plan des impacts de bombardements sur la ville de Mantes-la-Jolie, comme le montre la figure ci-contre.

Les munitions non explosées susceptibles d'être retrouvées dans les sous-sols de l'emprise sont les suivantes :

- bombe de 50 kg allemandes ;
- bombe de 250 kg allemandes ;
- bombe de 500 livres US/GB ;
- Bombe de 1 000 livres US/GB.

Dans le cas présent, il convient de tenir compte du fait que le site étudié a subi de très nombreuses modifications depuis la Seconde Guerre Mondiale.

→ **Ainsi, si le risque de découverte de bombe non explosée sur l'emprise peut être qualifié de faible, il ne peut en aucun cas être exclu à 100%.**

Néanmoins, le bureau d'études CESP a communiqué des consignes qui ont été prises en compte lors de la réalisation des différents diagnostics et investigations sur site (se référer à l'étude historique et technique de pollution pyrotechnique de CESP de 2020 pour plus de précisions).



Figure 18 : Extrait de photographie aérienne du 25 août 1944 (source : étude pyrotechniques CESP 2020 ; Archives Départementales des Yvelines).

4. EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES

Dans cette partie sont présentés les effets potentiels du projet sur l'environnement (sur les thématiques à enjeu pré-identifiées) en phase chantier puis en phase post-aménagement. Pour chacun des impacts mentionnés, des mesures sont proposées visant à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs.

4.1 PHASE CHANTIER

La mise en œuvre d'une charte de chantier vert permettra de limiter les incidences temporaires du projet sur l'environnement. Cette charte abordera les enjeux environnementaux généraux (nuisances sonores, plan de circulation, gestion des eaux de ruissellement, patrimoine, déchets, etc.) et ceux plus spécifiquement liés à l'opération (pollution des sols, milieu naturel).

Légende : Enjeux environnementaux

PHASE CHANTIER				
Thèmes	Impacts du projet	Mesures		
		Evitement	Réduction	Compensation
Commerces, habitations	Impact sur les riverains proches, nuisances sonores et poussières principalement		<ul style="list-style-type: none"> - Opérations de communication (sensibilisation, information et formation) (dates des travaux, horaires, mesures de précautions mises en œuvre) auprès des riverains notamment. - Limitation des nuisances visuelles via optimisation de la propreté du chantier - Adaptation des horaires de travaux 	
Patrimoine culturel et patrimonial	Pas d'impact en phase chantier			
Déplacements et accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation du trafic, circulation d'engins de chantier. - Réduction de voie voire coupures sur certaines voiries 	<ul style="list-style-type: none"> - Plan d'installation chantier (délimitant les différentes zones) et plan de circulation des véhicules de chantier. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation des accès - Stationnement des engins dans l'emprise du projet au maximum. - Respect des réglementations pour 	

PHASE CHANTIER				
Thèmes	Impacts du projet	Mesures		
		Evitement	Réduction	Compensation
		- Circulations des engins de chantier et des piétons portées au plan d'installation chantier	la circulation des véhicules.	
Eaux superficielles	Production de matières en suspension		Emprise limitée	
	Production potentielle de polluants provoquant le ruissellement d'eau souillée	<ul style="list-style-type: none"> - Charte de chantier à faibles nuisances - Plan assurance environnement élaboré par l'entreprise pendant la période du chantier devra spécifier la gestion de situation d'urgence. 	<ul style="list-style-type: none"> - produits chimiques stockés sur des bacs de rétention. Zones de stockages ventilées et abritées des intempéries - engins de chantier conformes, contrôlés et nettoyés. - aires de stationnement aménagées - kit d'intervention d'urgence mis en place sur le chantier en cas de déversement accidentel. - identification des produits potentiellement polluants 	
Eaux usées	Faible impact en phase chantier			
Sols et sous-sol / pollution	Prise en compte de la future étude historique de pollution et potentiel diagnostic de pollution		<ul style="list-style-type: none"> - cf. mesures de réduction des impacts sur les eaux superficielles. - Les déblais seront évacués en filières adaptée. Les préconisations émises dans les études sols et eaux souterraines seront prises en compte. 	
Energie	Empreinte Carbone et énergétique des matériaux de construction et de l'énergie dépensée pour le chantier (déplacements d'engins...)			

PHASE CHANTIER				
Thèmes	Impacts du projet	Mesures		
		Evitement	Réduction	Compensation
Déconstruction	Libération de substances dangereuses lors de la déconstruction de bâtiments		<ul style="list-style-type: none"> - Délimitation de la zone déconstruite. - Mise en place d'une charte de chantier à faibles nuisances : arrosage lors de la déconstruction pour limiter les poussières, protection des arbres conservés - Programme de déconstruction - Communication auprès des usagers et des riverains 	
Risque naturel	<p>Le matériel de chantier peut être déplacé en cas de mouvements de terrain.</p> <p>Déstabilisation du sous-sol sur la zone exposée à un risques de mouvement de terrain et cavité</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Zones de stockages des matériaux pour éviter la dispersion des éléments pouvant créer des dégâts dans les zones alentours en cas de mouvement de terrain. - Diagnostics géotechniques en amont des travaux 		
Milieu naturel	<p>Impact potentiel sur les arbres</p> <p>Destruction de bâtiments présentant un intérêt potentiel pour les chiroptères ou oiseaux</p>	Balisage autour des arbres afin d'éviter l'impact sur les racines lors des travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptation du planning de travaux pour la démolition des bâtiments et l'abattage des arbres en dehors de la période de nidification des oiseaux (abattage des arbres à l'automne) - Recréation de ce type de milieu sur le site 	
Niveaux sonores	Création de nuisances sonores en lien avec les engins de chantier		<ul style="list-style-type: none"> - Opérations de communication (sensibilisation, information et formation) (dates des travaux, horaires, mesures de précautions) 	

PHASE CHANTIER				
Thèmes	Impacts du projet	Mesures		
		Evitement	Réduction	Compensation
			<p>mises en œuvre) auprès des riverains et commerces.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les chefs de chantiers et ouvriers sont informés en phase de préparation sur les exigences d'un chantier à faibles nuisances. Les concepteurs veilleront en cours de chantier que les principes sont respectés. - Engins de chantier respectant la réglementation en termes d'émissions sonores - Planning des phases bruyantes du chantier <p>Identification des origines de bruits => stratégie de limitation selon les réglementations locales en vigueur.</p>	
Emissions de poussières	Démolition de bâtiments et donc production de poussières		<ul style="list-style-type: none"> - Protection des intervenants et du voisinage : limitation des émissions particulaires (brumisation et arrosage) via le programme de déconstruction - Utilisation de bâches sur les camions mais également pour le stockage de matériaux pulvérulents - Vérification en cours de chantier que les dispositions du règlement sanitaire départemental sont bien respectées. - Respect des dispositions réglementaires en termes 	

PHASE CHANTIER				
Thèmes	Impacts du projet	Mesures		
		Evitement	Réduction	Compensation
			d'émissions de fibres et de particules.	
Déchets du BTP	Déchets spécifiques dus à la démolition d'un bâtiment	<p>Réduction des déchets à la source :</p> <ul style="list-style-type: none"> - plan et procédures de réservation (réduction des gravats en béton en évitant les repiquages au marteau piqueur) - éviter la casse des matériaux via de la sensibilisation - généraliser les coffrages métalliques pour limiter les chutes de bois - dispositions contractuelles fournisseurs pour limiter les déchets à l'achat (achat en vrac, conditionnements plus grands...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Traçabilité des différents types de déchets et de leurs quantités (Réunions, reporting et actions correctives des concepteurs auprès de la maîtrise d'ouvrage sur le respect des principes du chantier à faibles nuisances). - Diagnostic sur la gestion des déchets générés par le curage préalable des parties existantes, conformément au décret N°2011-610 du 31 mai 2011 (nature et quantité des déchets, identification de filières de réemploi et recyclage). - Eviter les mélanges de déchets de manière à faciliter le tri des déchets 	<ul style="list-style-type: none"> - Réutilisation des déchets inertes en remblais ou envoi en filière adaptée. - Pesée des déchets par types pour estimer les pourcentages de valorisation. Choix pour chaque type, de la filière d'enlèvement la plus satisfaisante d'un point de vue technique, environnemental et économique en privilégiant la valorisation. - Plan de déconstruction du projet en fin de vie.
Conclusion	Ces mesures types seront reprises dans une charte de chantier verts qui sera imposée aux entreprises.			

Tableau 2 : Synthèse des effets et mesures en phase chantier

4.2 PHASE POST-AMENAGEMENT

Légende : **Enjeux environnementaux**

PHASE POST-AMENAGEMENT				
Thèmes	Incidences potentielles du projet	Mesures correctives envisagées		
		Evitement	Réduction	Compensation
Population	Nouvelle offre en équipement pour le développement de transport en commun.			
Patrimoine culturel et archéologique	Pas d'incidence particulière			
Déplacements et accessibilité	<p>Augmentation potentielle du trafic aux heures d'arrivée et de départ du personnel et du fait des allers-retours des bus</p> <p>Les calculs de dimensionnement de voiries se sont basés sur l'hypothèse de 228 PL/jour, soit 1 PL toutes les 5 minutes</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Transfert modal vers les transports en commun pour les riverains - Accroissement du trafic de 0% sur une période de calcul de 0 à 20 ans - Risque d'accroissement du trafic de 5% passé 20 ans 	
Ressource en eau	Création de nouveaux besoins pour la machine à laver présente sur le site et les bureaux		<ul style="list-style-type: none"> - Raccordement au réseau eau potable communal pour les nouveaux bâtiments - gestion adaptée des eaux usées sur le site 	
Eaux pluviales	Site déjà imperméabilisé en partie Création d'espace vert	Les eaux de pluies seront dirigées vers le réseau communal		
Eaux souterraines	Pas de prélèvement ou			

PHASE POST-AMENAGEMENT				
Thèmes	Incidences potentielles du projet	Mesures correctives envisagées		
		Evitement	Réduction	Compensation
	modification des eaux souterraines prévus			
Eaux usées	Eaux usées à traiter		- Raccordement au réseau d'eaux usées existant	
Sols et sous-sols	Pas d'impact notable			
Pollution des sols	Rejet d'hydrocarbures du parc roulant	Entretien des bus régulier	Gestion des eaux usées en filière adaptée	
Milieu naturel	Dérangement de la faune		Gestion différenciée favorable à la biodiversité	
Nuisances sonores	Nuisance sonore causée par les bus.		Parc roulant conforme aux normes anti-bruit	
Qualité de l'air	Augmentation du de bus		Mesures incitatives indirecte sur la mobilité durable	
Nuisances lumineuses	Emissions lumineuses nouvelles et/ou différentes		La pollution lumineuse sera limitée au strict nécessaire par des éclairages adaptés. Réduction des impacts avec un choix d'orientation, de couleur et d'intensité peu impactant	
Gestion des déchets	Production de déchets dangereux et non dangereux		Tri à la source des déchets et pratique du tri sélectif Traitement des déchets dangereux en filières adaptées	
Conclusion	Les mesures ainsi proposées permettent au projet de s'ancrer harmonieusement dans le contexte urbain et d'activité économique, patrimonial et paysager de Mantes-la-Jolie.			

Tableau 3 : Synthèse des effets et mesures après aménagement

5. AUTOEVALUATION

Le projet consiste à réaliser un centre opérationnel de bus sur la commune de Mantes-la-Jolie (78). Le projet est localisé dans une zone industrielle à environ 2 km l'ouest du centre-ville de Mantes-la-Jolie.

Le projet s'insère sur un site déjà urbanisé, dont certains bâtiments seront détruits, et d'autres réhabilités.

Ce projet va permettre de répondre aux nouveaux besoins de la RATP dont l'activité est un plein déploiement dans le grand ouest parisien. L'objectif est d'organiser des locaux techniques et ateliers adéquats et correctement dimensionnés.

Le chantier sera géré dans un objectif de réduction des nuisances, une charte chantier à faibles nuisances sera mise en place.

Les mesures d'évitement et de réduction prévues et présentées dans le présent document permettent de rendre les impacts résiduels du projet non significatifs.

Les mesures ainsi proposées permettent au projet de s'ancrer harmonieusement dans le tissu urbain et paysager du territoire communal en prenant en compte la fonctionnalité d'activité économique de la zone.

6. ANNEXES

ANNEXE A : Pré-diagnostic écologique, EODD – 2021

ANNEXE B : Note historique Risque pyrotechnique, ESP Conseil – 2021

ANNEXE C : Diagnostic initial de pollution, ERC Environnement - 2020

ANNEXE A : Pré-diagnostic écologique – EODD – 2021

ANNEXE B : Note historique Risque pyrotechnique, ESP Conseil – 2021

ANNEXE C : Diagnostic initial de pollution, ERC Environnement - 2020