



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

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#) 

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : / /

Dossier complet le : / /

N° d'enregistrement :

1 Intitulé du projet

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

Raison sociale

N° SIRET

Type de société (SA, SCI...)

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

Prénom(s)

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

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 (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

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

4.2 Objectifs du projet

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux



4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement



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

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).



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

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Point de d'arrivée : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

 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 avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

i 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 Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère 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 type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input 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) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 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 type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Milieu naturel	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 type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Engendre-t-il des rejets liquides ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 :

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 lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

7 Auto-évaluation (facultatif)

① 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.

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 type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	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 type="checkbox"/>
4	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 type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 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 type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 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 type="checkbox"/>
7	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 type="checkbox"/>

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

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

Objet		
1		<input type="checkbox"/>
2		<input type="checkbox"/>
3		<input type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

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

Nom

Prénom

Qualité du signataire

À

Fait le / /



Signature du (des) demandeur(s)

ANNEXES DU CERFA n°14734*03

**SCI IE060 MONTMAGNY
12 AVENUE ANDRE MALRAUX
92300 LEVALLOIS-PERRET**

**DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS PRÉALABLE À LA RÉALISATION
D'UNE ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (ART. R.122-3 DU CODE DE
L'ENVIRONNEMENT)**



**OPERATION DE CONSTRUCTION D'UN ENSEMBLE IMMOBILIER
A USAGE PRINCIPAL DE BUREAUX ET LOCAUX D'ACTIVITÉS SUR
LA COMMUNE DE MONTMAGNY (95)**

SCI IE060 MONTMAGNY
12 AVENUE ANDRE MALRAUX
92300 LEVALLOIS-PERRET

Contact : Mme CHAMBRAS Margaux
Responsable de Projets

DEVIS N : 2410E14Q2000031
Date d'édition du rapport : 24/10/2024

AUTEUR : Camille VINCENT sous la supervision de François PILLAUD
Email : francois.pillaud@socotec.com ; Tél. : 06 64 36 30 84

SOCOTEC - Agence Environnement & Sécurité – Centre-Val de Loire
2, Allée du Petit Cher – BP 40155 – 37551 Saint Avertin Cedex
Tél : (+33)2 47 70 40 40 - Fax : (+33)2 47 70 40 01

SOCOTEC ENVIRONNEMENT - S.A.S au capital de 436 960 euros
Siège social : 5, place des Frères Montgolfier- CS 20732 – Guyancourt - 78182 St-Quentin-en-Yvelines Cedex – France
834 096 497 RCS Versailles – APE 7120B - n° TVA intracommunautaire : FR 00 834096497 - www.socotec.fr

LISTE DES ANNEXES A FOURNIR

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié.	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	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"/>
4	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"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 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"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 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"/>
7	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"/>

Annexe 8 : Pré-localisation des zones humides

Annexe 9 : Zonage du PLU de Montamgny

Annexe 10 : Plan de gestion des eaux pluviales de la tranche 1

Annexe 11 : Notice hydraulique de la tranche 3

Annexe 12 : Étude de circulation

NOTA : l'annexe 1 est indépendante du présent dossier



ANNEXE 1

Informations nominatives relatives au pétitionnaire

ANNEXE INDEPENDANTE



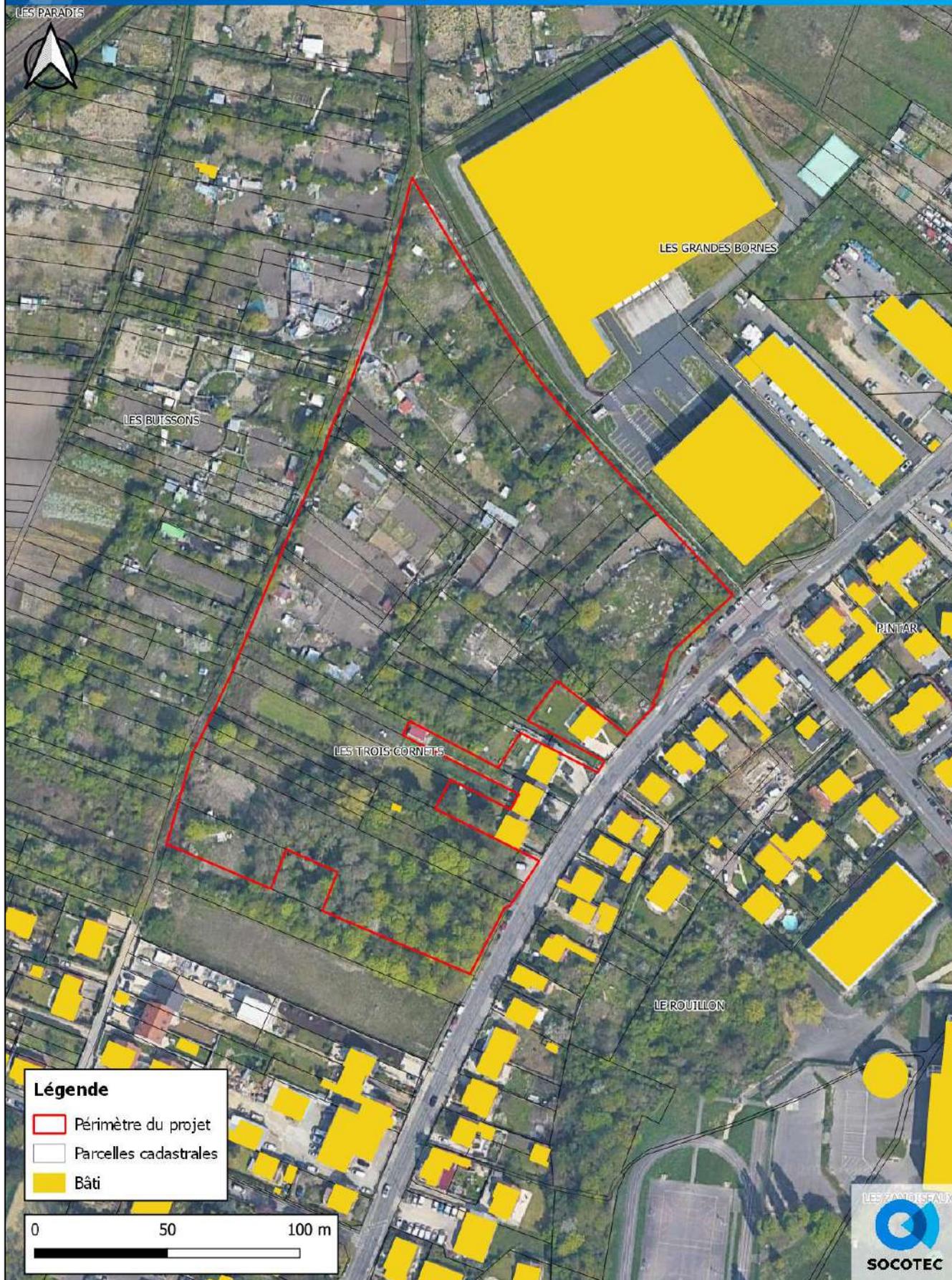
ANNEXE 3

Plans de situation sur fond IGN et cadastrale

Localisation sur carte IGN et vue aérienne



Localisation sur plan cadastral





ANNEXE 4

Photographies du site et de ses abords



Photographies générale du site, 12/2022



ANNEXE 5

Plan de masse du projet



<p>SCI IE060 Montmagny</p>	<p>DOSSIER CAS PAR CAS CONSTRUCTION D'IMMEUBLES D'ACTIVITES ET DE BUREAUX MONTMAGNY – 95360</p>	<p>PLAN MASSE</p>	<p>octobre-2024 échelle: 1/1000</p>	<p>PC05</p>
--------------------------------	---	-------------------	---	-------------



Plan masse du projet
Source : SPIRIT



ANNEXE 6

Localisation du projet sur fond de vue aérienne

Localisation sur vue aérienne

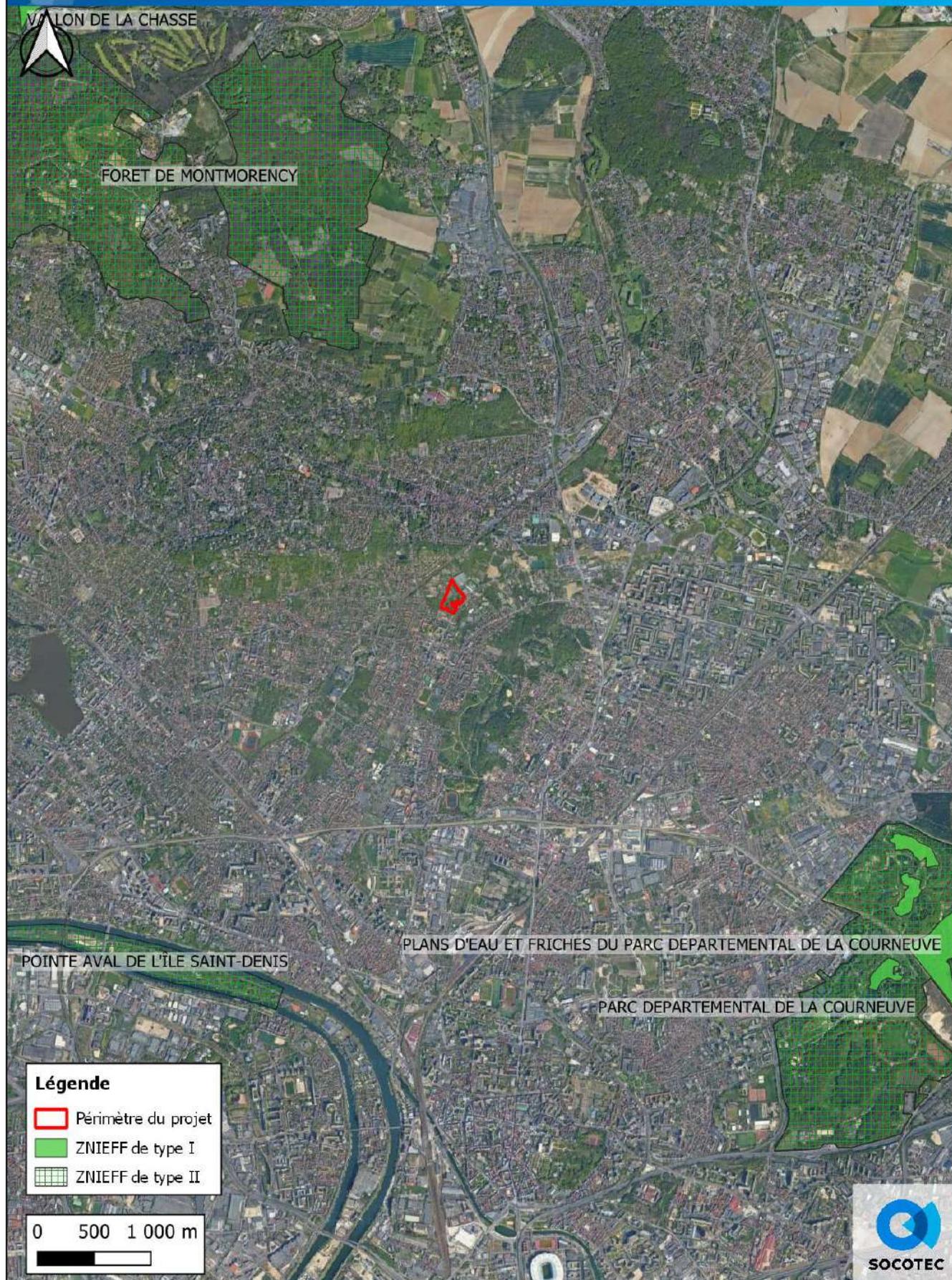




ANNEXE 7

Carte de localisation des zones d'intérêts écologiques

Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II



Zone Natura 2000

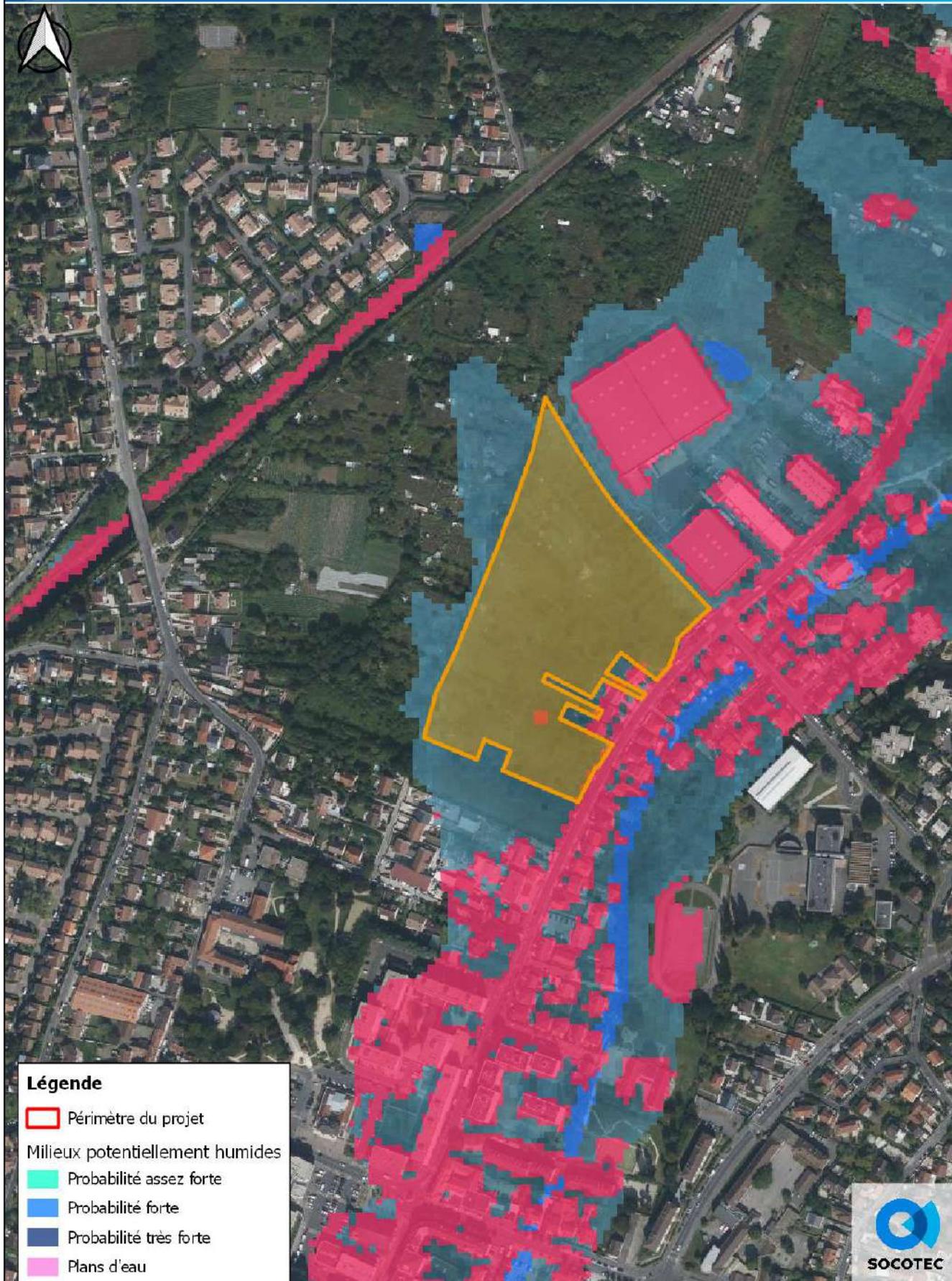




ANNEXE 8

Pré-localisation des zones humides

Milieux potentiellement humides

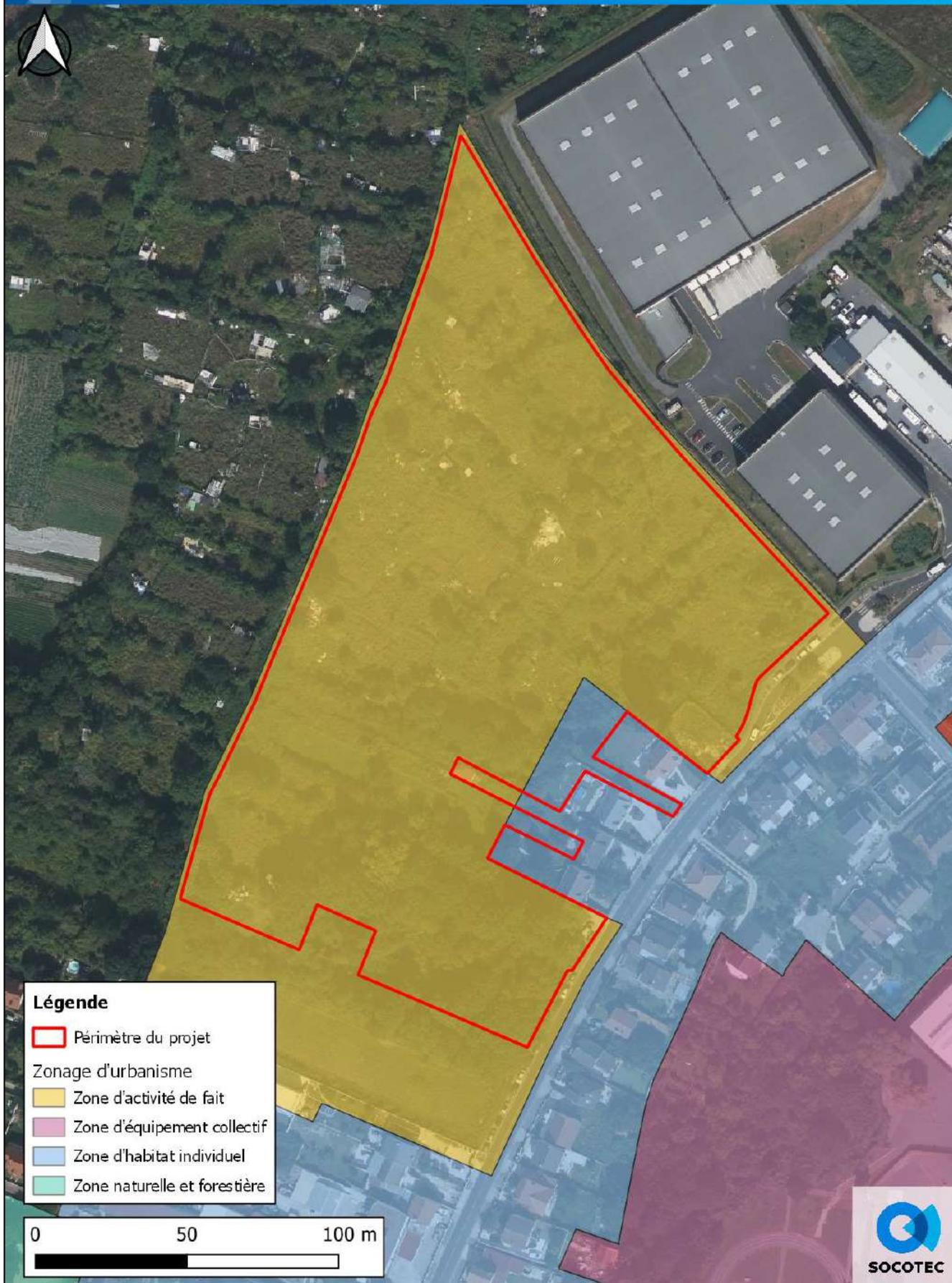




ANNEXE 9

Zonage du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Montmagny

Zonage du Plan Local d'Urbanisme de Montmagny



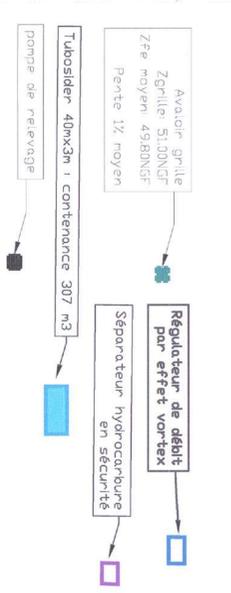


ANNEXE 10

Plan de gestion des eaux pluviales de la tranche 1



LEGENDE
 - - - - - EAU PLUVIALE DE TOITURE
 - - - - - EAU PLUVIALE DE PARKING
 - - - - - EAU VIVANTE



CONSTRUCTION DIMENSIONNELLES D'ACTIVITES ET DE BUREAUX
PARC D'ACTIVITES
 RUE MAURICE BERTIEUX
 95300 - MONTMAGNY

08 JUIN 2021
 VALLEUS ARCHITECTURE
 85500 VAILLONVILLE

MATRE D'OUVRAGE
SPIRIT ENTREPRISES
 68, rue de Villars 92300
 Levallois Perret

MATRE D'OUVRAGE
 Valleus Architecture
 85500 VAILLONVILLE

MATRE D'OUVRAGE DE CONCEPTION
ORV-ARCHITECTURE
 6, rue du Général Canou 75007
 Paris

MATRE D'OUVRAGE DE CONCEPTION
 Land'act
 47, rue Jules Casale 92900
 Tel: 01 41 18 80 11

PAISSAGISTE
Land'act
 47, rue Jules Casale 92900
 Tel: 01 41 18 80 11

VOUS ETRE AMBIE
 M. DE CE
 - 3 MARS 2022

DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE
VALANT DIVISION

PLAN GESTION DES EAUX PLUVIALES

Ind.	Date	Modification
A	14/03/2021	Compétence PC
B	01/07/2021	Compétence PC
C	05/10/2021	Compétence PC

PC
 PC2-3

ECHELLE 1/500
 DATE 01/03/2021

Auteur	Phase	Lct	Bail	Zone	Type	Niveau	Numero	Folio	Indice
ORV	PC	ARC	-	-	-	-	-	-	B



ANNEXE 11

Notice hydraulique de la tranche 3

Notice hydraulique

SPIRIT ENTREPRISES

Parcelles AC – 646, 647, 650, 652 et 977

Montmagny (95)

ETUDE HYDRAULIQUE DE GESTION DES EAUX PLUVIALES



spirit

SPIRIT ENTREPRISES

12 avenue André MALRAUX
Levallois-Perret (95)

Contact : M. CHAMBRAS
Responsable de Projets

Courriel : mchambbras@spirit.net

Tel : 06.17.32.67.47

AFFAIRE N° : 2401E14Q2000004

Date d'édition du rapport : 15/02/2024

Rapport : Version 3

AUTEUR : François PILLAUD, Chargé d'Affaires Environnement

Email : francois.pillaud@socotec.com ; Tél. : 06 64 36 30 84

SOCOTEC ENVIRONNEMENT - Agence Atlantique

167, rue de Beaugé – CS 51413 – 72014 LE MANS Cedex 2

Tél : (+33)2 43 28 16 52

SOCOTEC ENVIRONNEMENT - S.A.S au capital de 436 960 euros

Siège social : 5, place des Frères Montgolfier - CS 20732 – Guyancourt - 78182 St-Quentin-en-Yvelines Cedex – France
834 096 497 RCS Versailles – APE 7120B - n° TVA intracommunautaire : FR 00 834096497 - www.socotec.fr

SOMMAIRE

1. Cadre de l'étude	3
2. Contexte général	3
2.1. Localisation du projet	3
2.2. Contexte géologique	5
2.3. Contexte hydrogéologique.....	6
3. Etude de reconnaissance des sols superficiel.....	7
3.1. Nature et localisation des investigations	7
3.2. Résultats des investigations.....	8
4. Description de la gestion des eaux pluviales	9
5. Dimensionnement des ouvrages hydrauliques	10
5.1. Hypothèses de dimensionnement	10
5.2. Définition de la pluie dimensionnante.....	10
5.3. Définition des surfaces actives	10
5.4. Description de la méthode de calcul du volume utile à stocker	11
5.5. Définition des volumes utiles de stockage	12

Table des illustrations

Figure 1 : Plan de situation – fond IGN (Géoportail).....	4
Figure 2 : Emprise du projet - Orthophotographie (Géoportail).....	4
Figure 3 : Carte géologique n°153 de l'Isle-Adam au 1/50 000 ^{ème} (Infoterre - BRGM).....	5
Figure 4 : Localisation des différents essais de perméabilité (ATLAS GEOTECHNIQUE, 23/01/2024)	7
Figure 5 : Schéma de principe de gestion des eaux pluviales	13

Liste des tableaux

Tableau 1 : Synthèse des résultats des essais de perméabilité (ATLAS GEOTECHNIQUE, 23/01/2024).....	8
Tableau 2 : Détail des surfaces collectées par le bassin à l'état actuel et projet	10
Tableau 3 : Estimation du volume utile minimal à mettre en œuvre	12

1. CADRE DE L'ETUDE

La présente mission concerne l'aménagement d'un terrain pour l'implantation de 2 bâtiments à vocation de bureaux sis rue Maurice BERTEAUX (RD311) sur la commune de Montmagny (95). L'assiette foncière du terrain est d'environ 0,68 ha.

Cette étude a pour objectif de proposer des modalités de gestion des eaux pluviales pour le projet répondant aux attentes de l'administration, au contexte réglementaire et adaptées au contexte environnemental.

2. CONTEXTE GENERAL

2.1. Localisation du projet

Le site est implanté sur la commune de Montmagny (95).

Le terrain du projet présente une pente d'environ 2 à 3% en direction de l'Est avec des altitudes comprises entre 53 m NGF à l'Ouest et 51 m NGF à l'Est. Par conséquent aucun ruissellement sortant des limites de la parcelle ne sera observé.

L'emprise du site est présentée sur les **Figure 1** et **Figure 2**.

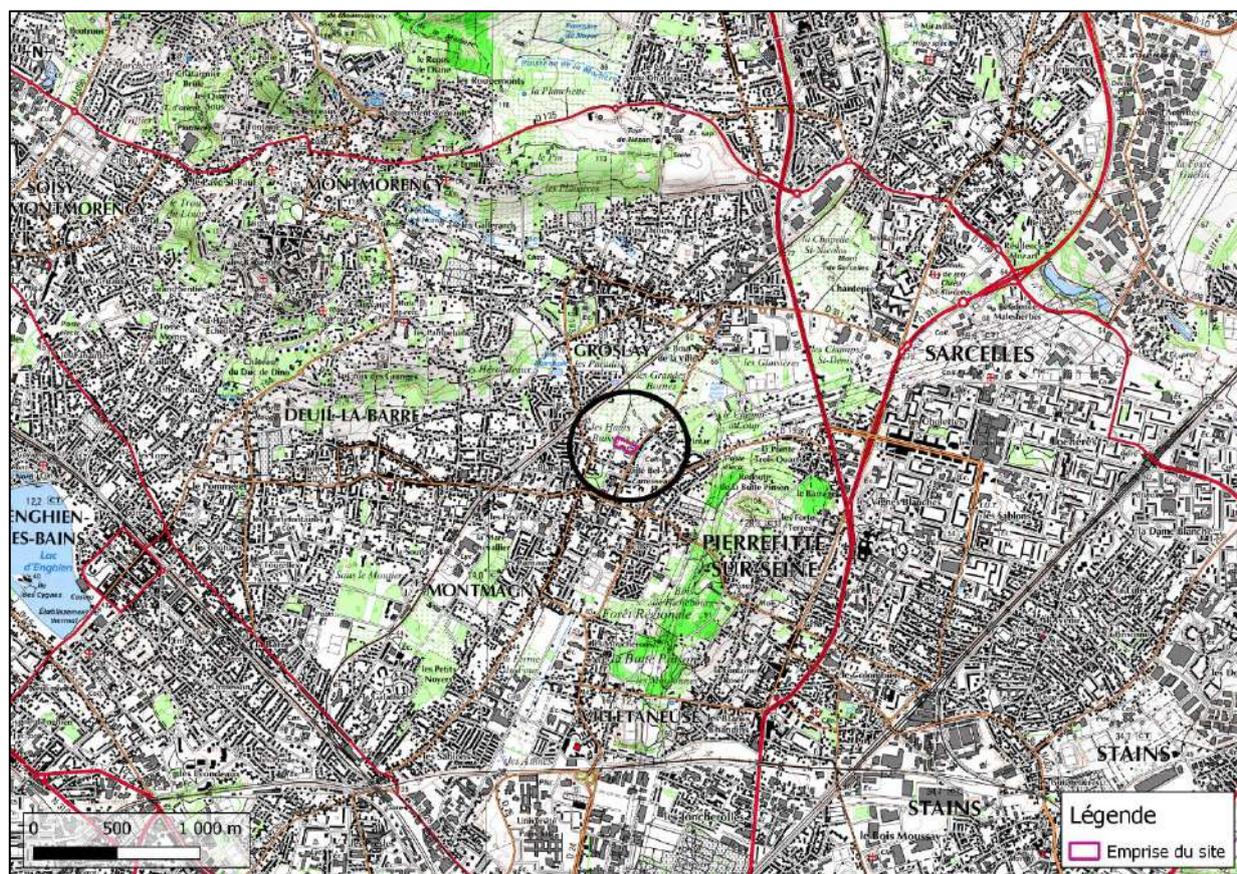


Figure 1 : Plan de situation – fond IGN (Géoportail)



Figure 2 : Emprise du projet - Orthophotographie (Géoportail)

2.2. Contexte géologique

Selon la carte géologique n°153 de l'Isle-Adam au 1/50 000^{ème} et de la Banque de données du Sous-Sol (BSS) du BRGM, le site est localisé sur les **gypses et marnes du Ludien moyen (e7b)** (cf. **Figure 3**).

Il s'agit d'un ensemble de de « masses » de marnes et de gypses décomposé comme suit :

- 3^{ème} Masse du Gypse : d'une épaisseur d'environ 3 m, elle se compose de gypse saccharoïde avec des intercalations de lits de gypse « pied-d'alouette » ;
- Marnes à lucines : d'une épaisseur de 3 à 4 m, ces marnes sont de teinte gris pâle, parfois feuilletées ou compact ;
- 2^{ème} Masse du Gypse : d'une épaisseur d'environ 4 à 7 m elle se compose d'une alternance de gypse saccharoïde et de gypse « pied-d'alouette » ainsi que quelques passées marneuses ;
- Les Marnes d'entre-deux Masses : d'une épaisseur de 3 à 5 m, correspondent à une alternance de marnes magnésiennes et blanches ;
- 1^{ère} Masse du Gypse : d'une épaisseur maximale de 17 m, elle est formée essentiellement de gypse saccharoïde.

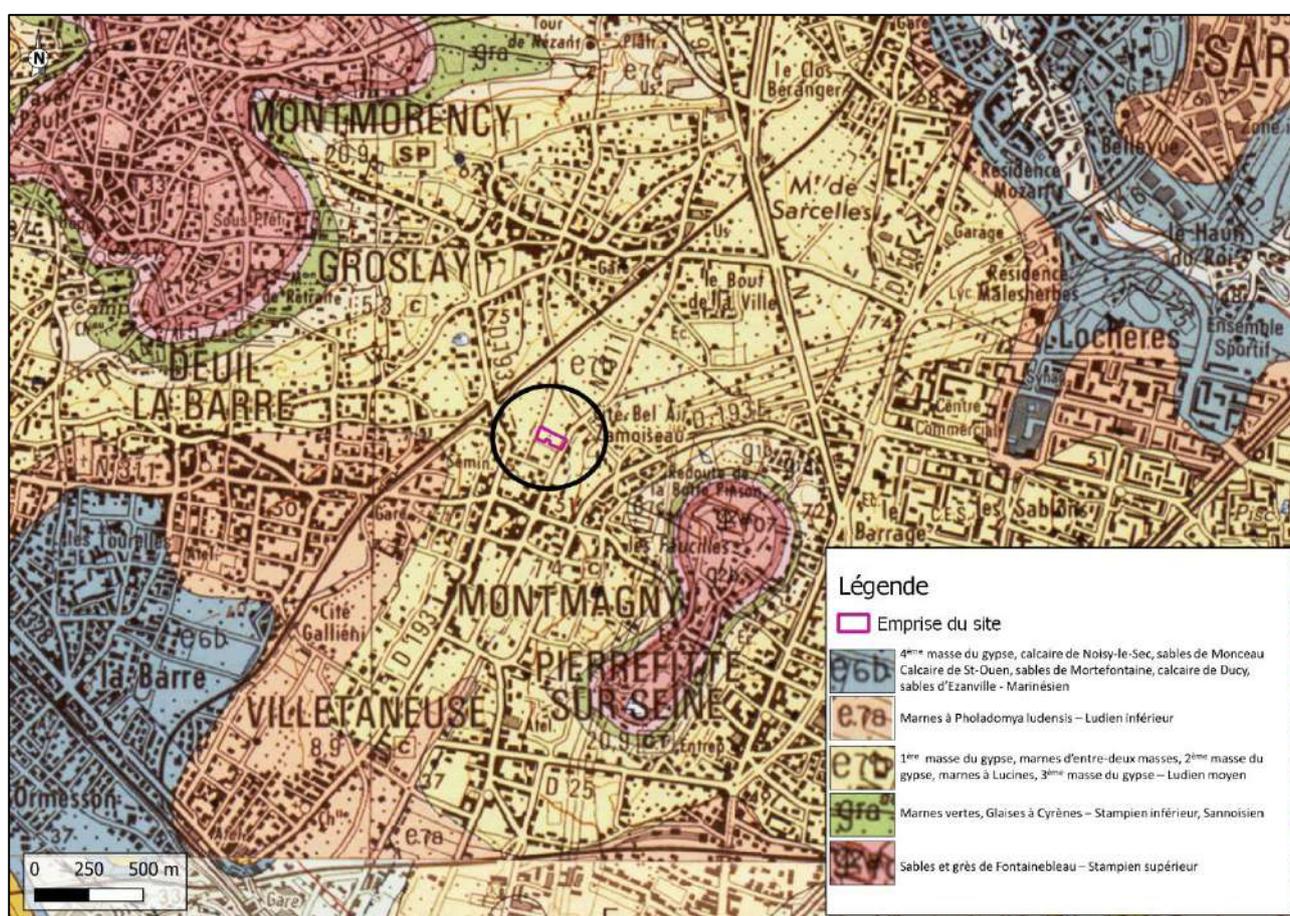


Figure 3 : Carte géologique n°153 de l'Isle-Adam au 1/50 000^{ème} (Infoterre - BRGM)

2.3. Contexte hydrogéologique

Selon la notice de la carte géologique de l'Isle-Adam (n°153), le sous-sol de la région renferme plusieurs nappes d'eau.

Selon les informations disponibles sur le site Infoterre.fr, les aquifères rencontrés sont les suivants :

- **Niveau 0** : la **nappe de surface dans les horizons superficiels du sol** : les formations superficielles constituées de sables, limons et argiles forment un milieu poreux dans lequel les eaux superficielles peuvent s'y infiltrer. A la faveur de niveaux plus argileux, l'aquifère superficiel peut être déconnecté de l'aquifère inférieur formant une nappe de surface perchée, comme c'est le cas ici. Il s'agit d'une nappe peu étendue souvent temporaire ;
- **Niveau 1** (niveau le plus proche de la surface) : la nappe de **l'Eocène du Valois** (FRHG104) : également captive et à dominante sédimentaire, non alluviale, son toit de la nappe se situe à environ entre 10 et 20 m de profondeur au droit du site. Dans la partie sud de la masse d'eau, le réservoir principal de l'Eocène moyen et inférieur est recouvert par deux nappes superficielles :
 - la nappe de l'Oligocène contenue dans les Sables de Fontainebleau et dans le Calcaire de Brie, perchée et surmontant les argiles vertes au niveau des buttes témoin ;
 - la nappe superficielle de l'Eocène supérieur contenue dans le Calcaire de Saint-Ouen et des Sables de Beauchamp du Bartonien.
- **Niveau 2** : la nappe de **l'Albien-Néocomien captif** (FRHG218) : il s'agit d'une nappe captive à dominante sédimentaire, non alluviale dont le toit de la nappe se situe à environ 700 et 900 m de profondeur au droit du site. Cette masse d'eau représente une réserve stratégique d'eau potable à l'échelle de la région Ile-de-France et du bassin Seine- Normandie et sont considérées, dans le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie, comme une ressource ultime pour l'alimentation en eau potable en cas de crise majeure ;

D'après les investigations géotechniques de janvier 2024 d'ATLAS GEOTECHNIQUE (réf. 230883, 23/01/2024), des arrivées d'eaux ont été observé au droit du site entre 0,6 m et 2,2 m de profondeur.

Cette présence d'eau correspondrait à des circulations anarchiques d'infiltration et/ou de ruissellement selon la pente des terrains.

3. ETUDE DE RECONNAISSANCE DES SOLS SUPERFICIEL

3.1. Nature et localisation des investigations

3 essais de perméabilité à la fosse type « MATSUO » ont été réalisés par ALTALS GEOTECHNIQUE en janvier 2024 (réf. 230883, 23/01/2024).

Ces 3 essais, nommés F1', F4 et F5', ont été effectués à la pelle mécanique.

La localisation des essais est présentée en figure suivante :



Figure 4 : Localisation des différents essais de perméabilité (ATLAS GEOTECHNIQUE, 23/01/2024)

3.2. Résultats des investigations

Les caractéristiques et résultats de ces essais sont présentées dans le **Tableau 1**.

Tableau 1 : Synthèse des résultats des essais de perméabilité (ATLAS GEOTECHNIQUE, 23/01/2024)

Sondage	Type d'essai	Formation	Lanterne d'essai (m)	Coef. de perméabilité « k »	
				m/s	mm/h
F1'	MATSUO	<i>Terre végétale</i> jusqu'à 0,2 m, puis <i>Colluvions de Versants</i> (argile sableuse marron beige) jusqu'à 1,7 m, ensuite les <i>Marnes et Sable Infragypseux</i> (Marne argileuse beige)	0 – 1,6	$9,86 \times 10^{-7}$	3,5
F4		<i>Terre végétale</i> jusqu'à 0,2 m, puis les <i>Colluvions de Versants</i> (argile sableuse marron beige) jusqu'à 1,9 m	0 – 1,9	$1,76 \times 10^{-6}$	6,3
F5'		<i>Terre végétale</i> jusqu'à 0,4 m, puis les <i>Colluvions de Versants</i> (argile sableuse marron beige) jusqu'à 1,2 m, ensuite les <i>Marnes et Sable Infragypseux</i> (Marne argileuse beige)	0 – 2,0	$8,44 \times 10^{-6}$	30,4

La perméabilité estimée sur le site est considérée comme peu perméable.

La perméabilité retenue correspond à l'essai F1', le plus défavorable, d'une valeur de $9,9 \cdot 10^{-7}$ m/s, soit 3,5 mm/h.

Compte-tenu de la perméabilité retenue, l'infiltration des eaux pluviales est déconseillée.

En effet, avec une perméabilité inférieure à $1 \cdot 10^{-6}$ m/s, les temps de vidanges sont trop importants, le risque de colmatage de l'ouvrage augmente et par conséquent le risque d'inondation au droit du site et l'aval hydraulique également.

4. DESCRIPTION DE LA GESTION DES EAUX PLUVIALES

Comme présenté dans le **paragraphe 2.2**, le site du projet se trouve dans une zone de gypse.

Le gypse est une roche qui se dissout au contact de l'eau. Cette dissolution en profondeur peut occasionner des affaissements en surface et causer des dommages sur le bâti et la voirie.

La concentration des eaux pour leur infiltration doit donc être fortement limitée. On veillera à infiltrer la pluie 10 mm à la parcelle.

D'après le règlement d'assainissement de la commune de Montmagny (95), en termes de gestion des eaux pluviales, il est indiqué que :

« Les actions pour gérer les eaux pluviales doivent être, par ordre de priorité, de :

- *minimiser les surfaces imperméables ;*
- *soustraire définitivement les eaux pluviales du ruissellement ;*
- *retenir les eaux pluviales et les évacuer lentement.*

Les eaux pluviales collectées à l'échelle des parcelles privées seront gérées :

- *prioritairement par infiltration. Ce sera le cas général. Le pétitionnaire doit s'assurer des capacités d'infiltration de son sol et des contraintes géologiques et géotechniques ;*
- *par des solutions spécifiques, dans les secteurs particuliers : **zones de gypse**, sols à coefficient de perméabilité inférieur à 10^{-6} m/s, secteur du gisement hydrominéral d'Enghien-les-Bains³. Dans ces secteurs, le pétitionnaire recherchera les solutions permettant :*
- *de réduire les quantités d'eau à évacuer. Il mettra en œuvre :*
 - *la réduction des surfaces imperméabilisées,*
 - *le stockage pour réutilisation,*
 - *l'augmentation des surfaces perméables et susceptibles d'utiliser l'eau (toitures végétalisées,...),*
- *d'éviter la concentration. À ce titre, les puits d'infiltration sont interdits dans les secteurs cités ci-dessus et les secteurs soumis à Plan de Prévention des Risques de mouvement de terrain ;*
- *par régulation. Dans des cas spécifiques, si les autres méthodes ne peuvent pas être mises en œuvre, le stockage puis restitution des eaux à un débit réduit pourra être envisagé.*

Dans tous les cas, seul l'excès de ruissellement peut être rejeté au domaine public après qu'aient été mises en œuvre, sur la parcelle privée, toutes les solutions susceptibles de limiter et d'étaler dans le temps les apports pluviaux. »

La gestion des eaux pluviales se fera via des **bassins/noues à ciel ouvert** permettant de **stocker et infiltrer la pluie de 10 mm**.

Les fuites des ouvrages seront positionnées au-dessus du volume de stockage de la pluie de 10 mm.

Pour les pluies exceptionnelles, les ouvrages de gestion des eaux pluviales permettront de stocker la pluie de **période de retour 30 ans avec une fuite limité à 2 l/s**.

5. DIMENSIONNEMENT DES OUVRAGES HYDRAULIQUES

5.1. Hypothèses de dimensionnement

D'après le règlement d'assainissement communal, il a été retenu une pluie de période de retour 30 ans pour le dimensionnement de l'ouvrage d'infiltration.

L'objectif sera de respecter les hypothèses suivantes :

- Occurrence de la pluie dimensionnante : 30 ans ;
- Exutoire : rejet à débit limité de 2 l/s vers le réseau d'assainissement pluvial ;
- Méthode de calcul utilisée : méthode dite des pluies avec utilisation des coefficients de Montana locaux à savoir ceux de la station du Bourget (95).

5.2. Définition de la pluie dimensionnante

La pluie dimensionnante est appréhendée par l'intermédiaire des coefficients de Montana locaux suivants pour un épisode pluvieux de retour 30 ans.



PLUIE

95 - LE BOURGET - 1982-2018 - 6 h 24 h

Organisme à l'origine des données	METEO France		
Paramètres météorologiques	Montana		
Méthode de détermination	METEO France		
Station	LE BOURGET		
Période d'observation	1982-2018		
Durée des pluies	6 min à 1 h	1 h à 6 h	6 h à 24 h
Période de retour	30 ans	30 ans	30 ans
a	6,551	16,205	27,238
b	0,572	0,801	0,89

5.3. Définition des surfaces actives

Afin de gérer les eaux pluviales au plus proche du point de chute, le site a été divisé en 2 bassins versants. De plus, dans une optique de réduction du volume d'eaux pluviales gérer à la parcelle, l'entièreté des places de stationnement sont prévu en revêtement perméable type « evergreen ».

Le détail de la surface active collectée par les bassins versant est présenté dans le **Tableau 2**.

Tableau 2 : Détail des surfaces collectées par le bassin à l'état actuel et projet

Bassin versant	Typologie de surface	Surface (ha)	Coefficient d'apport	Surface active (ha)
Bassin versant 1	Toitures	0,165	1,0	0,16
	Espaces verts	0,055	0,2	0,01
	Bassin de gestion des eaux pluviales	0,020	1,0	0,02
	Sous-Total	0,24	0,82	0,20
Bassin versant 2	Toitures	0,163	1,0	0,16
	Voirie	0,143	1,0	0,14
	Stationnement type « evergreen »	0,029	0,5	0,01
	Cheminement gravier	0,012	0,7	0,01
	Espaces verts	0,078	0,2	0,02
	Bassin de gestion des eaux pluviales	0,011	1,0	0,01
	Sous-Total	0,44	0,80	0,35
TOTAL		0,68	0,81	0,55

5.4. Description de la méthode de calcul du volume utile à stocker

5.4.1. Méthode utilisée et hypothèses propres à la méthode

La méthode de calcul utilisée est la méthode dite « des pluies » avec l'utilisation de coefficients de Montana locaux et les hypothèses suivantes :

- Le débit de fuite de l'ouvrage doit être constant. Pour les débits de fuite faibles, le dimensionnement pourra néanmoins être réalisé sur la base du débit moyen d'un ouvrage de régulation hydraulique simple (orifice dont le débit capable varie en fonction de la charge d'eau) ;
- Le transfert de la pluie à l'ouvrage est considéré comme instantané ;
- Les événements pluvieux qui conduisent au dimensionnement du volume sont indépendants.

5.4.2. Hypothèses liées à l'hydrométrie locale

La pluie de référence peut être estimée à partir de la formule de MONTANA qui permet de considérer les hauteurs d'eau des pluies entrant dans le bassin pour différentes durées de pluie de même occurrence :

$$H_{\text{précipitée}} = a \cdot t^{(1-b)}$$

Avec :

H = hauteur des précipitations (mm),

t = durée de la pluie en mn

a et b = coefficient de Montana fonction de la pluviométrie. Ces coefficients, fournis par Météo France, sont valables pour une période de retour T et une durée de pluie donnée.

5.4.3. Construction de la courbe enveloppe des précipitations

Pour la durée de retour choisie, à partir de la formule précédente, on construit une courbe donnant le volume maximal (en ordonnée) en fonction de la durée de l'intervalle de temps considéré (en abscisse). Cette courbe donne ainsi pour différentes durées de pluies envisagées, le volume maximal probable pour la durée de retour retenue soit :

$$V_{\text{précipitée}} = a \cdot t^{(1-b)} \cdot Sa \times 10$$

Avec :

V = volume entrant dans le bassin m^3 ,

t = durée de la pluie en mn

Sa = Surface active ha,

a et b = coefficient de Montana fonction de la pluviométrie. Ces coefficients, fournis par Météo France, sont valables pour une période de retour T et une durée de pluie donnée.

5.4.4. Définition du volume vidangé

Le volume de fuite s'exprime par la relation :

$$V_{\text{vidangée}} = 60 \cdot Qs \cdot t$$

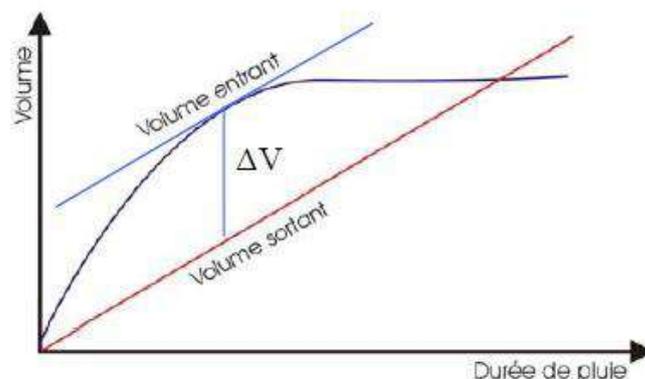
avec :

Qs = débit de fuite en m^3/s ,

t = durée de la pluie en mn

5.4.5. Détermination du volume de rétention

L'équation de conservation du volume est résolue graphiquement en remarquant que le volume maximum à stocker dans la retenue ΔV est égale à l'écart maximum entre les deux courbes.



Cet écart maximum est obtenu lorsque la tangente de la courbe représentant l'évolution des apports maximaux dans le bassin est égale à la pente de la droite représentant le volume évacué en fonction du temps.

Le volume de la retenue est alors : $V = \Delta V$.

5.5. Définition des volumes utiles de stockage

Les détails du calcul du volume de stockage par bassin versant sont disponibles en **Annexe 1**.

Les volumes de stockage à mettre en œuvre pour les différents bassins versants sont présentés dans le **Tableau 3**.

Tableau 3 : Estimation du volume utile minimal à mettre en œuvre

Bassin versant	Surface collectée	Débit de rejet sur la base de 2 l/s à la parcelle	Volume utile minimal à mettre en œuvre	Temps de vidange	Volume minimal à infiltrer pour la pluie 10 mm
Bassin versant 1	0,24 ha	0,7	87 m³	33 h	24 m ³
Bassin versant 2	0,44 ha	1,3	158 m³	33 h	44 m ³

Le volume global à mettre en œuvre sur la parcelle est alors de 245 m³.

Au global, la gestion des eaux pluviales du site sera composée de 2 bassins/noues d'infiltration pour infiltrer la pluie 10 mm. Ces ouvrages seront connectés à un ouvrage enterré type TUBOSIDER sous voirie afin de disposer du volume utile de 245 m³.

Un séparateur d'hydrocarbures permettra de pré-traiter les eaux avant rejet à débit limité au réseau d'assainissement pluvial communal.



Figure 5 : Schéma de principe de gestion des eaux pluviales

6. ANNEXE

Annexe 1 : Estimation du volume d'eaux pluviales pour une pluie d'occurrence 30 ans (SOCOTEC, 30/01/2024)

CALCUL DU VOLUME UTILE D'UN BASSIN DE RETENUE

Par la Méthode des Pluies

Client :	SPIRIT		
Etudes :	Estimation du volume d'eaux pluviales du projet - Montmagny (95)		
Intitulé :	Volume utile ouvrage actuel - 30 ans - Bassin versant 2		
Date	30/01/2024	Opérateur	François PILLAUD

Caractéristiques des bassins versants interceptés					
N°	Données : SPIRIT	S (ha)	C _a	%	S x C _a (ha)
1	Surfaces imperméabilisées (toitures)	0,165	1,00	69	0,16
2	Espaces verts	0,055	0,20	23	0,01
3	Bassin de stockage des eaux pluviales	0,020	1,00	8	0,02
-				-	-
-				-	-
-				-	-
-				-	-
-				-	-
-				-	-
-				-	-
-				-	-

			0,24	0,82	100	0,20
Débit de vidange par infiltration	-	l/s	S _{inf}	-	m ²	
Débit de vidange rejet en surface	2	l/s	K	0,0E+00	m/s	
Débit de vidange de dimensionnement	0,7	l/s				

PLUIE 95 - LE BOURGET - 1982-2018 - 1 h 6 h

Organisme à l'origine des données : METEO FRANCE
 Paramètres météorologiques : Montana
 Méthode de détermination : METEO FRANCE
 Station : LE BOURGET
 Période d'observation : 1982-2018
 Durée des pluies : 1 h à 6 h
 Durée de retour : 30 ans

Volume de stockage calculé

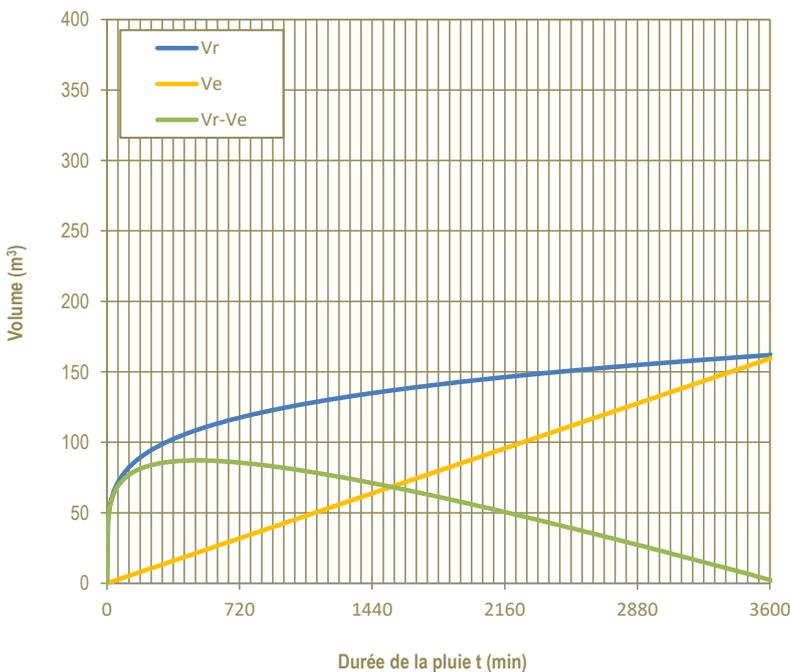
$$V = \left[\frac{60}{1000 \times 10 \times a (1-b)} \right]^{-1/b} \left(\frac{60}{1000} \right) \left(\frac{b}{1-b} \right) S^{1/b} Q_f^{1-1/b} C_a^{1/b}$$

V = 619 S^{1,25} Q_f^{-0,25} C_a^{1,25}

V = 87 m³ porté à 105 m³ si le débit de vidange n'étant pas constant

Δt = V/Q_f = 32,8 h

LE BOURGET 1982-2018 pluie de période de retour de 30 ans



Volume ruisselé

$$V_r(m^3) = 10 S_{(ha)} C_a a t_{(min)}^{1-b}$$

Volume évacué

$$V_e(m^3) = \frac{60}{1000} \times Q_f(l/s) t_{(min)}$$

Volume utile à mettre en oeuvre
 Le débit de fuite étant constant (ouvrage type vortex)
 V = 87 m³

Durée de vidange

Δt = V/Q_f : 32,8 heures

CALCUL DU VOLUME UTILE D'UN BASSIN DE RETENUE Par la Méthode des Pluies

Client : SPIRIT
Etudes : Estimation du volume d'eaux pluviales du projet - Montmagny (95)
Intitulé : Volume utile ouvrage actuel - 30 ans - Bassin versant 2
Date : 06/02/2024 **Opérateur :** François PILLAUD

Caractéristiques des bassins versants interceptés

N°	Données : SPIRIT	S (ha)	C _a	%	S x C _a (ha)
1	Surfaces imperméabilisées (toitures)	0,163	1,00	37	0,16
2	Voirie, trottoirs et accotements	0,143	1,00	33	0,14
3	Stationnement avec revêtement type EVERGREEN	0,029	0,50	7	0,01
4	Cheminement gravier	0,012	0,70	3	0,01
5	Espaces verts	0,069	0,20	16	0,01
6	Bassin de stockage des eaux pluviales	0,020	1,00	5	0,02
-					
-					
-					
-					
-					
-					

0,44 0,83 100 0,36

Débit de vidange par infiltration

- l/s

S_{inf}

-

m²

Débit de vidange rejet en surface

2 l/s

1,3 l/s

K

0,0E+00

m/s

Débit de vidange de dimensionnement

1,3 l/s

PLUIE 95 - LE BOURGET - 1982-2018 - 6 h 24 h

Volume de stockage calculé

Organisme à l'origine des données

METEO FRANCE

Paramètres météorologiques

Montana

Méthode de détermination

METEO FRANCE

Station

LE BOURGET

Période d'observation

1982-2018

Durée des pluies

6 h à 24 h

Durée de retour

30 ans

$$V = \left[\frac{60}{1000 \times 10 \times a (1-b)} \right]^{-1/b} \left(\frac{60}{1000} \right) \left(\frac{b}{1-b} \right) S^{1/b} Q_f^{1-1/b} C_a^{1/b}$$

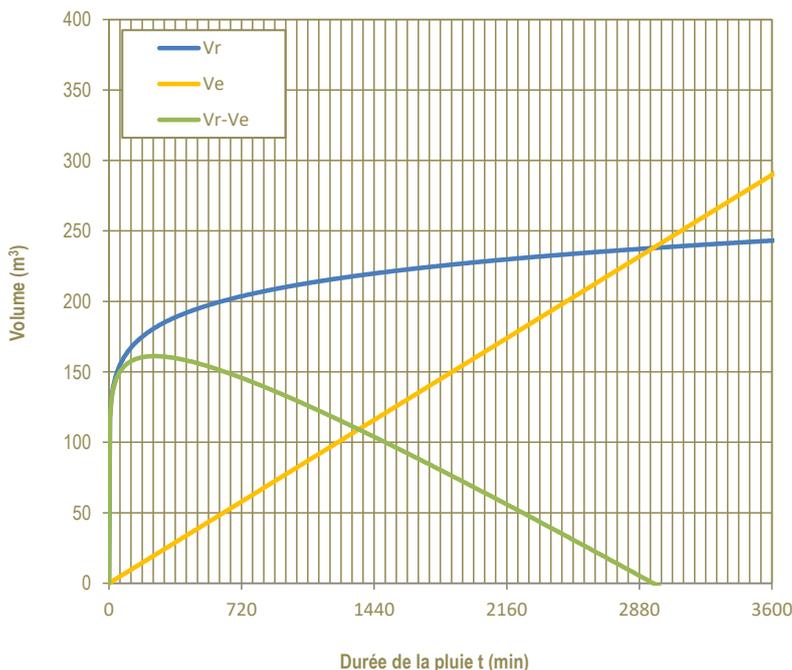
$$V = 522 S^{1,12} Q_f^{-0,12} C_a^{1,12}$$

$$V = 161 \text{ m}^3 \text{ porté à } 193 \text{ m}^3 \quad \Delta t = V/Q_f$$

si le débit de vidange n'étant pas constant

33,4 h

LE BOURGET 1982-2018 pluie de période de retour de 30 ans



Volume ruisselé

$$V_r(m^3) = 10 S_{(ha)} C_a a t_{(min)}^{1-b}$$

Volume évacué

$$V_e(m^3) = \frac{60}{1000} \times Q_f(l/s) t_{(min)}$$

Volume utile à mettre en oeuvre

Le débit de fuite étant constant (ouvrage type vortex)

$$V = 161 \text{ m}^3$$

Durée de vidange

$$\Delta t = V/Q_f : 33,4 \text{ heures}$$



ANNEXE 12

Étude de circulation de la première et la troisième tranche

SPIRIT

Projet de réalisation d'un parc d'activités à Montmagny

Étude de circulation

Rapport d'étude

Introduction	3
I - Diagnostic de la situation actuelle	5
I.1 - Réseau de voirie.....	5
I.2 - Desserte par les transports en commun.....	7
I.3 - Volume de trafic et conditions de circulation.....	9
I.3.1 - Réseau de voirie.....	9
I.3.2 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne.....	9
II - Situation future	13
II.1 - Description du projet	13
II.2 - Génération de trafic.....	15
II.3 - Affectation du trafic engendré.....	16
II.4 - Évolution du trafic.....	17
III - Analyse des conditions de desserte.....	22
III.1 - Carrefour d'accès à l'opération.....	22
III.2 - Conclusion.....	23

Introduction

Les pages suivantes présentent une étude des conditions de desserte du projet de réalisation d'un parc d'activités à Montmagny, pour le compte de SPIRIT.

Le site est situé à Montmagny entre la Rue Maurice Berteaux (RD311) et le Chemin de la Haie Barde. Le projet sera accessible depuis la Rue Maurice Berteaux, en face de la Ruelle Marianne.

Les objectifs de l'étude sont d'établir un diagnostic du fonctionnement du réseau de voirie du secteur ainsi que du carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne, d'estimer le trafic engendré par le projet, d'évaluer l'impact de ce trafic sur les conditions de circulation, et de proposer les mesures d'aménagement permettant un bon fonctionnement de l'accès au projet.



I - Diagnostic de la situation actuelle

I.1 - Réseau de voirie

Le projet est situé au nord de la commune de Montmagny, entre la Rue Maurice Berteaux (RD311) et le Chemin de la Haie Barde. Le projet sera accessible depuis la Rue Maurice Berteaux, au niveau du carrefour avec la Rue Marianne.

La Rue Maurice Berteaux (RD311) est une voie départementale qui permet de relier Sarcelles à Saint-Gratien, et traverse la commune de Montmagny au nord. Elle permet d'accéder aux voies de desserte locale du quartier et au collège Nicolas Copernic par la Ruelle Marianne.

La voie présente un profil large avec une voie par sens.



Une piste cyclable bidirectionnelle à hauteur de trottoir est aménagée le long de la Rue Maurice Berteaux au nord de la Ruelle des Jardins.



Au sud de la Ruelle des Jardins, la chaussée est aménagée avec des bandes cyclables.



Le carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne est géré par des feux tricolores, avec un cycle à deux phases d'une durée variant entre 65 s et 75 s environ.



Une aire de stockage des tourne-à-gauche est aménagée au milieu du carrefour pour les véhicules en direction de la Ruelle Marianne depuis la Rue Maurice Berteaux.

Une offre de stationnement de 7 places est aménagée sur le côté ouest de la voie, en face de la Ruelle Marianne.



La Ruelle Marianne est une voie de desserte locale du quartier. Elle permet de desservir en particulier le collège Nicolas Copernic.



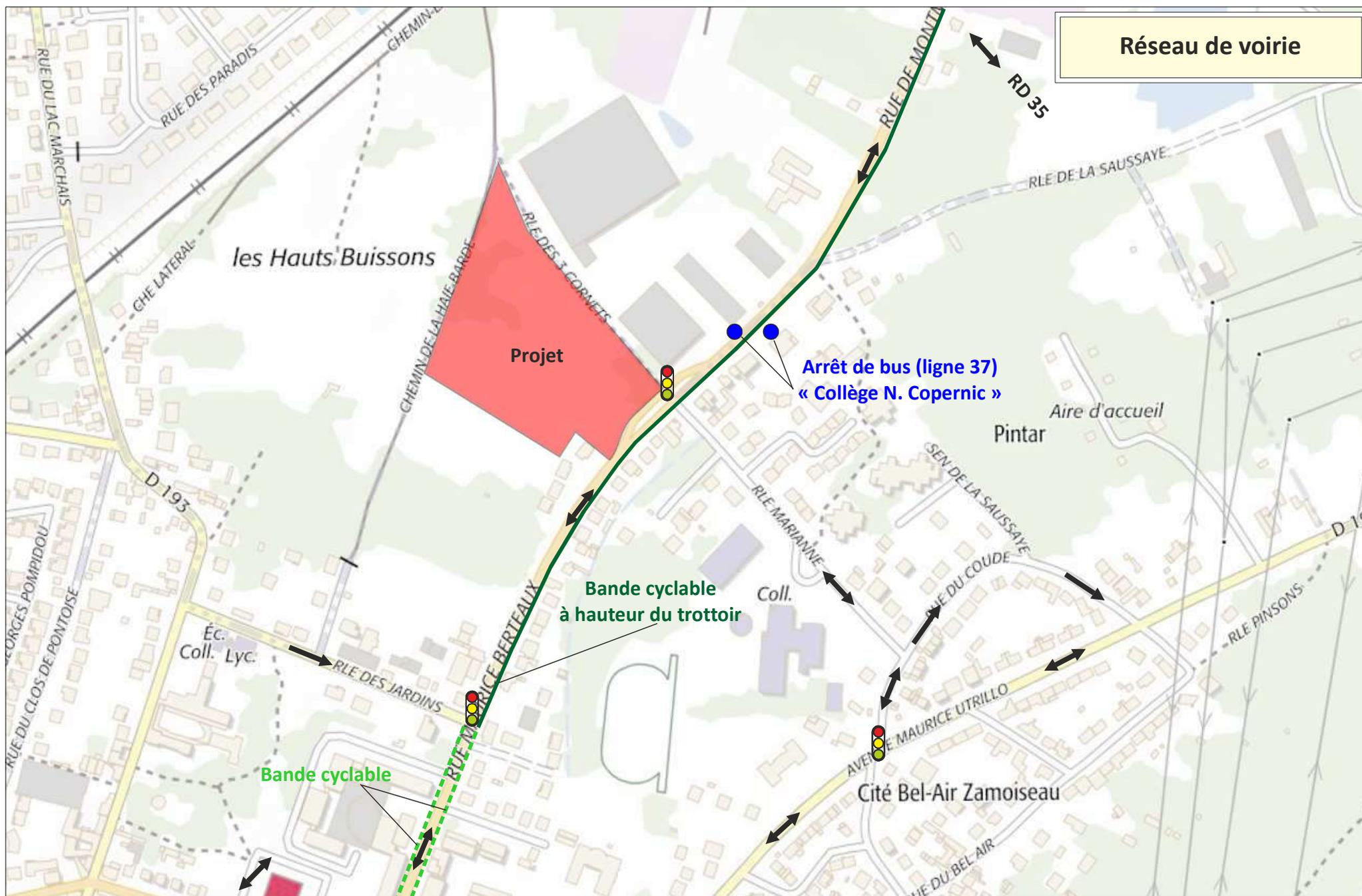
Un dépose minute est aménagé à proximité de l'entrée du collège avec un aménagement qui permet un retournement pour les véhicules et pour les cars scolaires.



I.2 - Desserte par les transports en commun

Le quartier est bien desservi par les transports en commun. Le site est situé à 13 mn à pied de la gare de la Ligne H « Deuil Montmagny » et 14 mn à pied de la gare de la Ligne H « Groslay ».

Le quartier est également desservi par la ligne de bus 37 « Gare d'Épinay-sur-Seine - Sarcelles Les Flandres », avec un arrêt « Collège Nicolas Copernic » sur la Rue Maurice Berteaux à proximité du carrefour avec la Ruelle Marianne. La ligne fonctionne de 5h30 à 22h00, avec une fréquence de 4 à 5 bus/h aux heures de pointe.



I.3 - Volume de trafic et conditions de circulation

Des comptages directionnels ont été réalisés le mardi 22 juin 2021, aux heures de pointe du matin et du soir, sur le carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne.

I.3.1 - Réseau de voirie

La Rue Maurice Berteaux (RD311) supporte en situation actuelle un volume de trafic modéré aux heures de pointe. Au sud du carrefour avec la Rue Marianne, le volume de trafic atteint 744 UVP/h¹ le matin et 699 UVP/h le soir, deux sens confondus. Au nord, le volume de trafic atteint 677 UVP/h le matin et 719 UVP/h le soir.

Le matin, le volume de trafic est plus important vers le sud avec 431 UVP/h pour 313 UVP/h vers le nord. Le soir c'est l'inverse avec 480 UVP/h vers le nord pour 219 UVP/h vers le sud.

Les conditions de circulation sont satisfaisantes aux heures de pointe sur les différentes sections de la Rue Maurice Berteaux (RD311). Les remontées de file en amont du carrefour avec la Ruelle Marianne sont modérées et n'engendrent que de faibles perturbations.

La Ruelle Marianne supporte en situation actuelle un faible volume de trafic avec 199 UVP/h le matin et 122 UVP/h le soir. Le matin, le volume de trafic est plus élevé en raison des flux engendrés par le collège. L'impact du collège sur les flux à l'heure de pointe du soir est plus faible.

Les conditions de circulation sur la Ruelle Marianne sont satisfaisantes aux heures de pointe.

I.3.2 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne

Le carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne est géré par des feux tricolores, avec un cycle à deux phases d'une durée variant entre 65 s et 75 s :

- une phase pour la Rue Maurice Berteaux (phase 1),
- une phase pour la Ruelle Marianne (phase 2).

Une aire de stockage des tourne-à-gauche est aménagée au milieu du carrefour pour les véhicules en direction de la Ruelle Marianne depuis la Rue Maurice Berteaux. Cette aire de stockage est longue de 10m et large de 5m. En plus deux espaces sont aménagés en pavés de part et d'autre de l'aire de stockage des véhicules en tourne-à-gauche.

La durée de vert de la phase pour la Ruelle Marianne est variable en fonction du volume de trafic.

La ligne de feux de la Ruelle Marianne est située très en amont du débouché sur la Rue Maurice Berteaux. Le temps de rouge de dégagement après la phase de la Ruelle Marianne est de 12 s.



¹ 1 véhicule léger = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP

Le temps total neutralisé pour chaque cycle est de 22 s :

- 4 s de rouge de dégagement après la phase 1,
- 12 s de rouge de dégagement après la phase 2,
- 3 s de jaune pour chacune des phases.

Le carrefour supporte un volume de trafic modéré aux heures de pointe, avec 809 UVP/h le matin et 769 UVP/h le soir (somme des trafics entrants sur le carrefour).

Pour une durée de cycle de 70 s, le carrefour dispose d'une réserve de capacité théorique suffisante aux heures de pointe.

Réserve de capacité	
Situation actuelle	
HP du matin	55%
HP du soir	55%

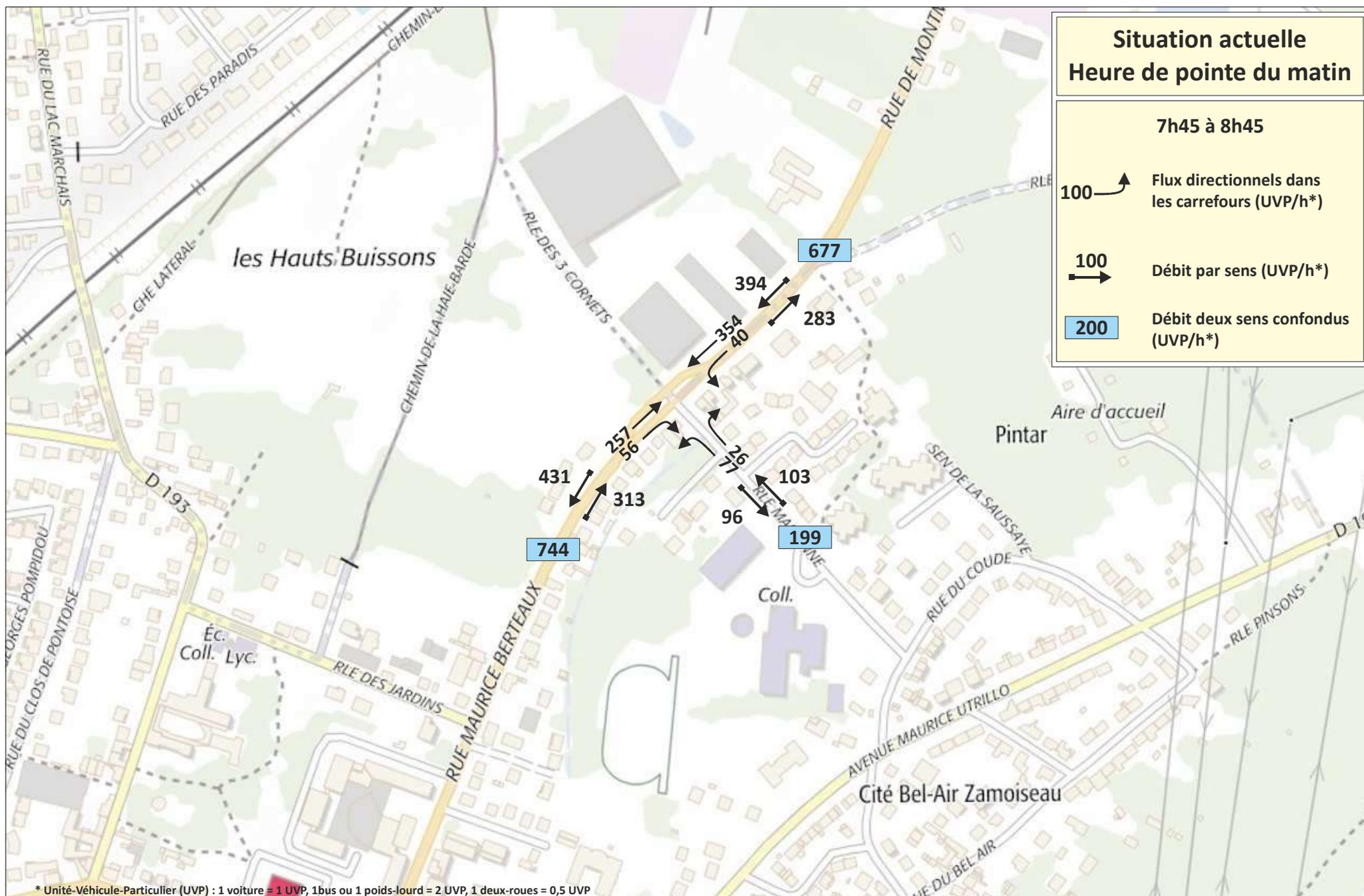
Le volume de trafic en tourne-à-gauche depuis la branche nord de la Rue Maurice Berteaux est plus élevé le matin (40 UVP/h), que le soir (30 UVP/h).

Ces volumes de trafic sont faibles et correspondent à une moyenne d'un véhicule par phase, avec un maximum de 2 véhicules. L'aire de stockage des véhicules en tourne-à-gauche est suffisante pour stocker ces flux. L'insertion de ces véhicules se fait de façon satisfaisante sans gêner la circulation des véhicules sur la Rue Maurice Berteaux.

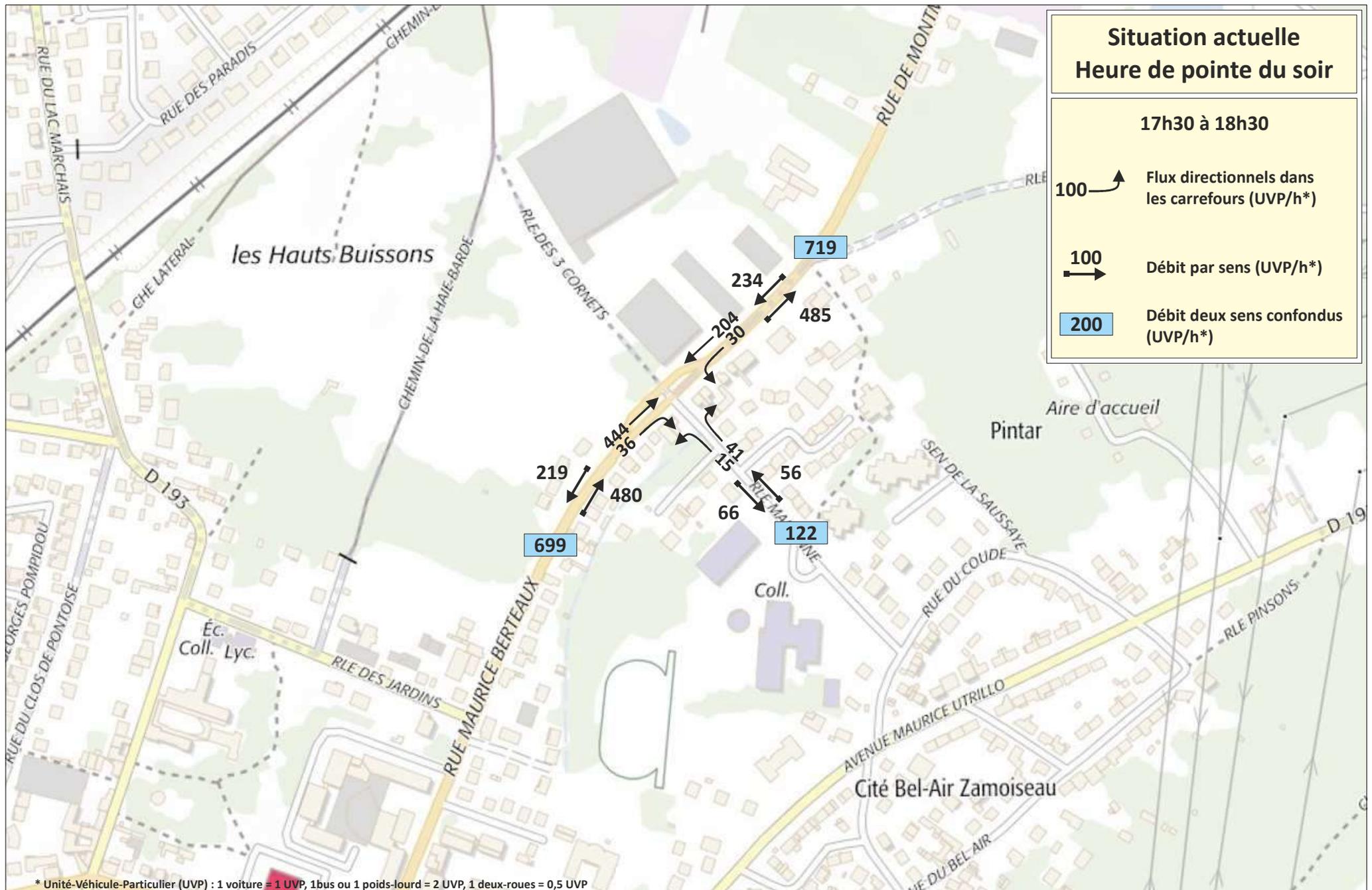
Cependant, des véhicules en stationnement sauvage, sur les espaces aménagés en pavés, gênent la circulation des véhicules en tourne-à-gauche et en particulier la circulation des cars scolaires entre la Ruelle Marianne et la branche nord de la Rue Maurice Berteaux.



D'autre part, un seul passage piéton est aménagé pour traverser la rue Maurice Berteaux au niveau du carrefour. Il est situé sur la branche nord de la Rue Maurice Berteaux. Du stationnement sauvage sur le passage piéton ne permet pas aux piétons de traverser dans de bonnes conditions de sécurité.



* Unité-Véhicule-Particulier (UVP) : 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP



* Unité-Véhicule-Particulier (UVP) : 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP

II - Situation future

II.1 - Description du projet

Le programme prévoit la réalisation d'un parc d'activités de 9 452 m² SDP se répartissant de la façon suivante :

- 6 523 m² SDP d'industrie,
- 2 929 m² SDP de bureau.

La voie d'accès sera aménagée en face de la Ruelle Marianne, avec un profil large de 8m qui permet un croisement confortable.

Le débouché de la voie d'accès sera aménagé avec un feu tricolore.

Projet



II.2 - Génération de trafic

Le trafic engendré aux heures de pointe par l'opération sera constitué principalement par les déplacements domicile-travail des actifs venant travailler.

Nombre d'emplois

Sur la base de la typologie d'activités prévue, on peut estimer le nombre d'emplois sur la base des ratios suivants :

- 1 emploi pour 80 m² SDP d'industrie,
- 1 emploi pour 20 m² de bureau.

Le nombre d'emplois peut être estimé donc à 227 emplois pour l'ensemble de l'opération.

Répartition modale

Les tableaux ci-dessous présentent la répartition modale des trajets domicile-travail pour des actifs travaillant à Montmagny (source Insee RGP 2017).

Mode de transport utilisé	Volume	%
Voiture, camion, fourgonnette	1 321	58%
Transports en commun	475	21%
Marche à pied (ou rollers, patinette)	266	12%
Pas de transport	153	7%
Deux-roues motorisé	30	1%
Vélo (y compris à assistance électrique)	27	1%
Total	2 272	100%

Répartition modale des trajets domicile-travail des actifs travaillant à Montmagny (Insee RGP 2017)

À l'échelle de la commune, 58% des déplacements domicile-travail des actifs travaillant à Montmagny se font en utilisant un véhicule particulier (voiture - camion - fourgonnette).

Compte tenu de l'emplacement du projet, la répartition modale des trajets domicile-travail des actifs venant travailler devrait être proche de celle observée pour la commune de Montmagny.

La part du véhicule particulier dans la répartition modale des déplacements domicile-travail des actifs du projet peut donc être estimée à 58%.

Volume de trafic engendré

Le volume de trafic engendré aux heures de pointe par les 227 emplois peut alors être estimé sur la base des éléments suivants :

- 10% des employés en congés, RTT ou arrêts-maladie,
- 58% d'usage du véhicule particulier pour les déplacements domicile-travail,
- 70% des déplacements du matin réalisés pendant l'heure la plus chargée du matin,
- 60% des déplacements du soir réalisés pendant l'heure la plus chargée du soir.

Le trafic supplémentaire engendré aux heures de pointe serait alors le suivant :

- **attraction de 83 UVP/h et émission de 8 UVP/h à l'heure de pointe du matin,**
- **émission de 71 UVP/h et attraction de 7 UVP/h à l'heure de pointe du soir.**

La génération de trafic estimée est cohérente avec l'offre de stationnement prévue dans le cadre du projet. En effet, le trafic total engendré atteint 118 UVP le matin et le soir, avec 70% à l'heure de pointe du matin (83 UVP/h) et 60% à l'heure de pointe du soir (71 UVP/h).

En ce qui concerne la génération de trafic poids-lourds pour les activités industrielles du site, elle peut être estimée à environ 3 poids-lourds par 1000 m² SDP par jour, soit un total d'environ 20 PL/j. Le trafic poids-lourds est généré en dehors des heures de pointe, avec un flux d'environ 3 poids-lourds par heure en entrée et en sortie. Les flux poids-lourds engendrés par le projet sont modérés.

II.3 - Affectation du trafic engendré

La répartition géographique du lieu de résidence des actifs travaillant à Montmagny et utilisant un véhicule particulier comme mode de transport pour le trajet domicile-travail a été étudiée sur la base des données Insee (RGP 2017).

Pour chacune des destinations, l'itinéraire le plus court a été calculé, afin d'établir les voies empruntées. Les itinéraires ont été calculés pour l'heure de pointe du matin et du soir, en fonction des origines/destinations et du plan de circulation du quartier.

La répartition estimée est la suivante :

- **55% environ par la Rue Maurice Berteaux (RD311) sud,**
- **35% environ par la Rue Maurice Berteaux (RD311) nord,**
- **10% par la Ruelle Marianne vers la Rue Maurice Utrillo.**

II.4 - Évolution du trafic

Les cartes des pages suivantes présentent le trafic supplémentaire engendré par le projet ainsi que le trafic estimé en situation future.

Heure de pointe du matin

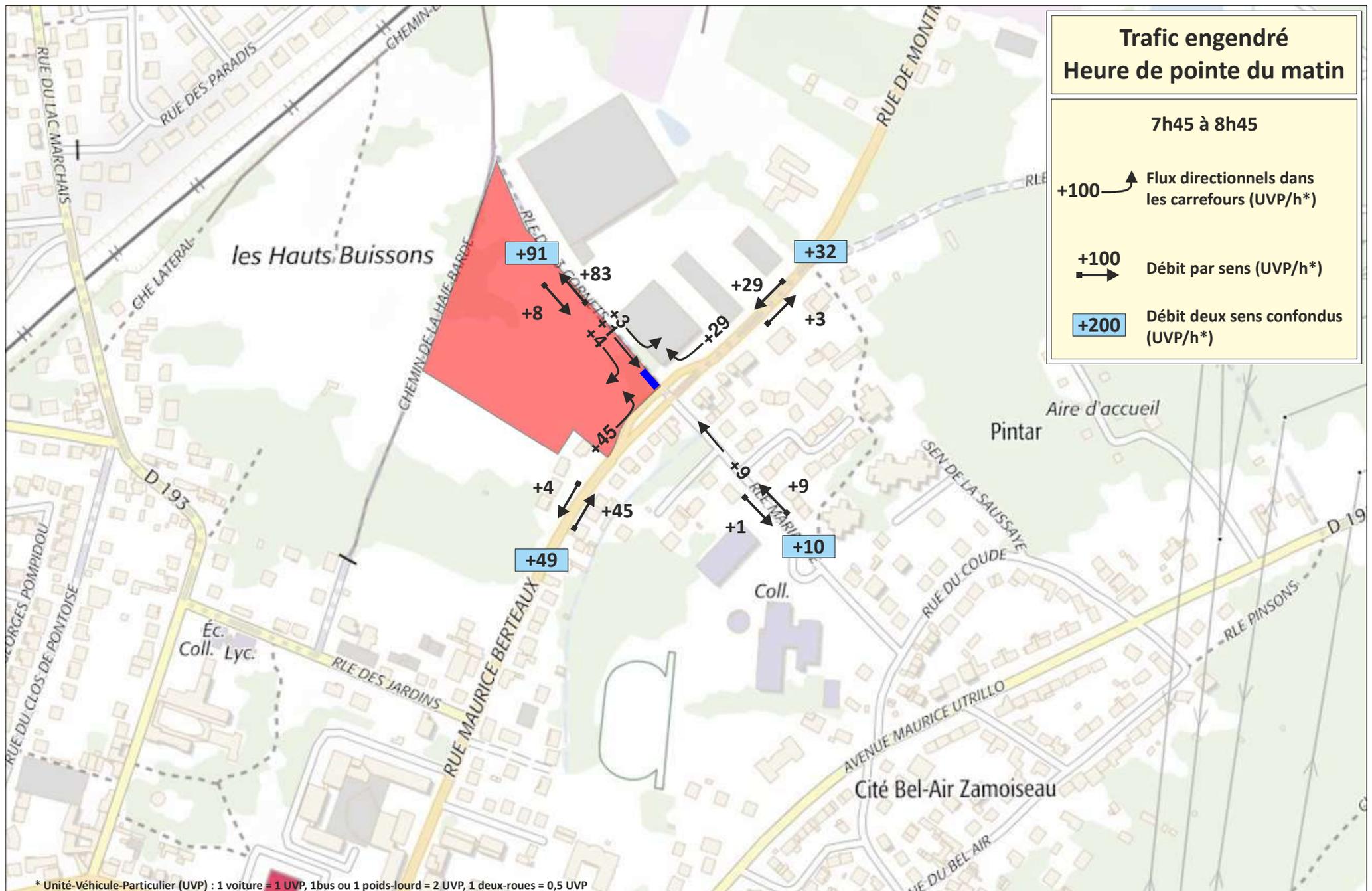
Le volume de trafic à l'heure de pointe du matin sur les branches du carrefour serait le suivant (deux sens confondus) :

- 709 UVP/h (+32 UVP/h, par rapport à la situation actuelle) sur la branche nord de la Rue Maurice Berteaux,
- 793 UVP/h (+49 UVP/h, par rapport à la situation actuelle) sur la branche sud de la Rue Maurice Berteaux,
- 209 UVP/h (+10 UVP/h, par rapport à la situation actuelle) sur la Ruelle Marianne,
- 91 UVP/h sur la voie d'accès au projet.

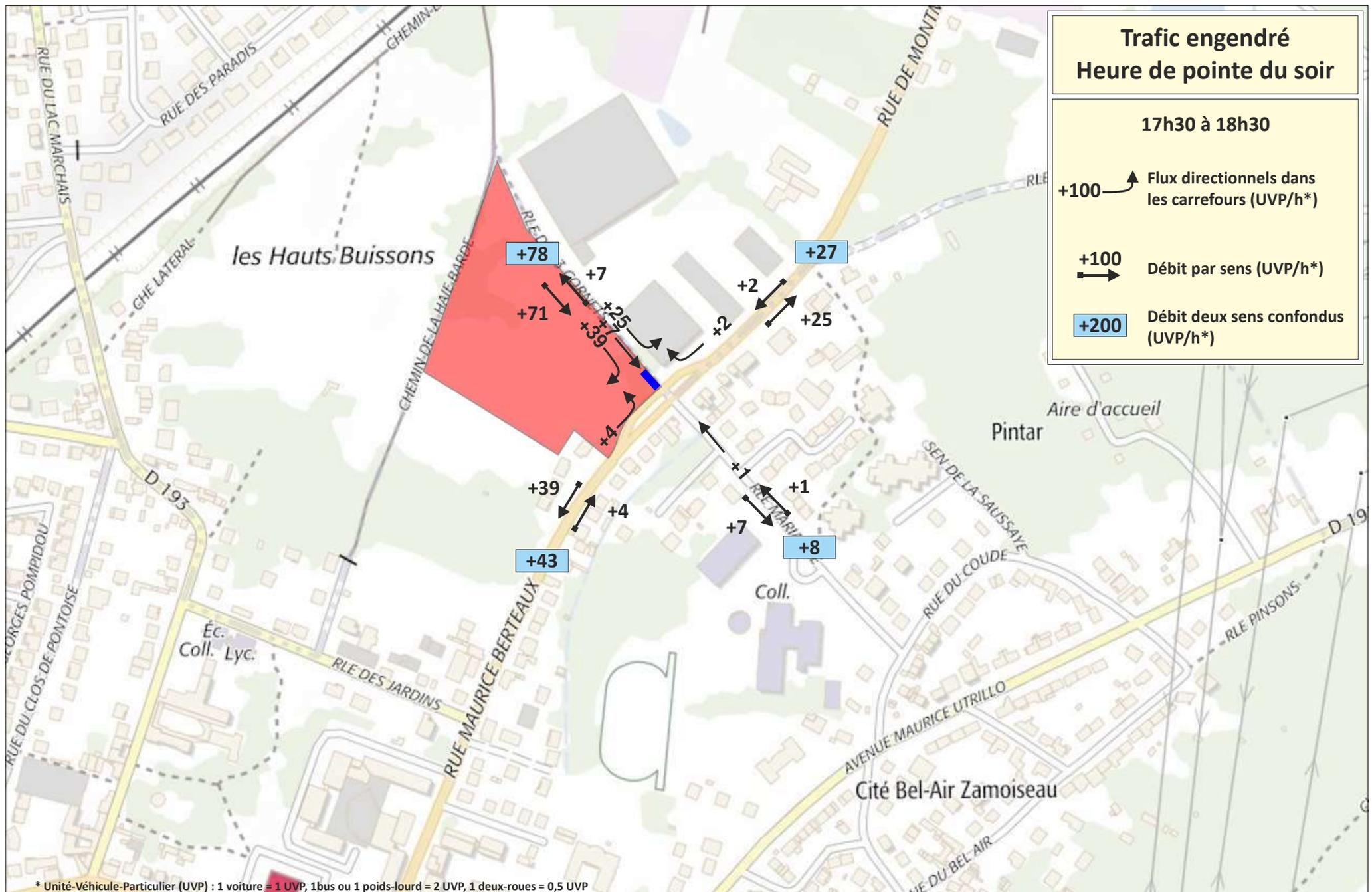
Heure de pointe du soir

Le volume de trafic à l'heure de pointe du matin sur les branches du carrefour serait le suivant (deux sens confondus) :

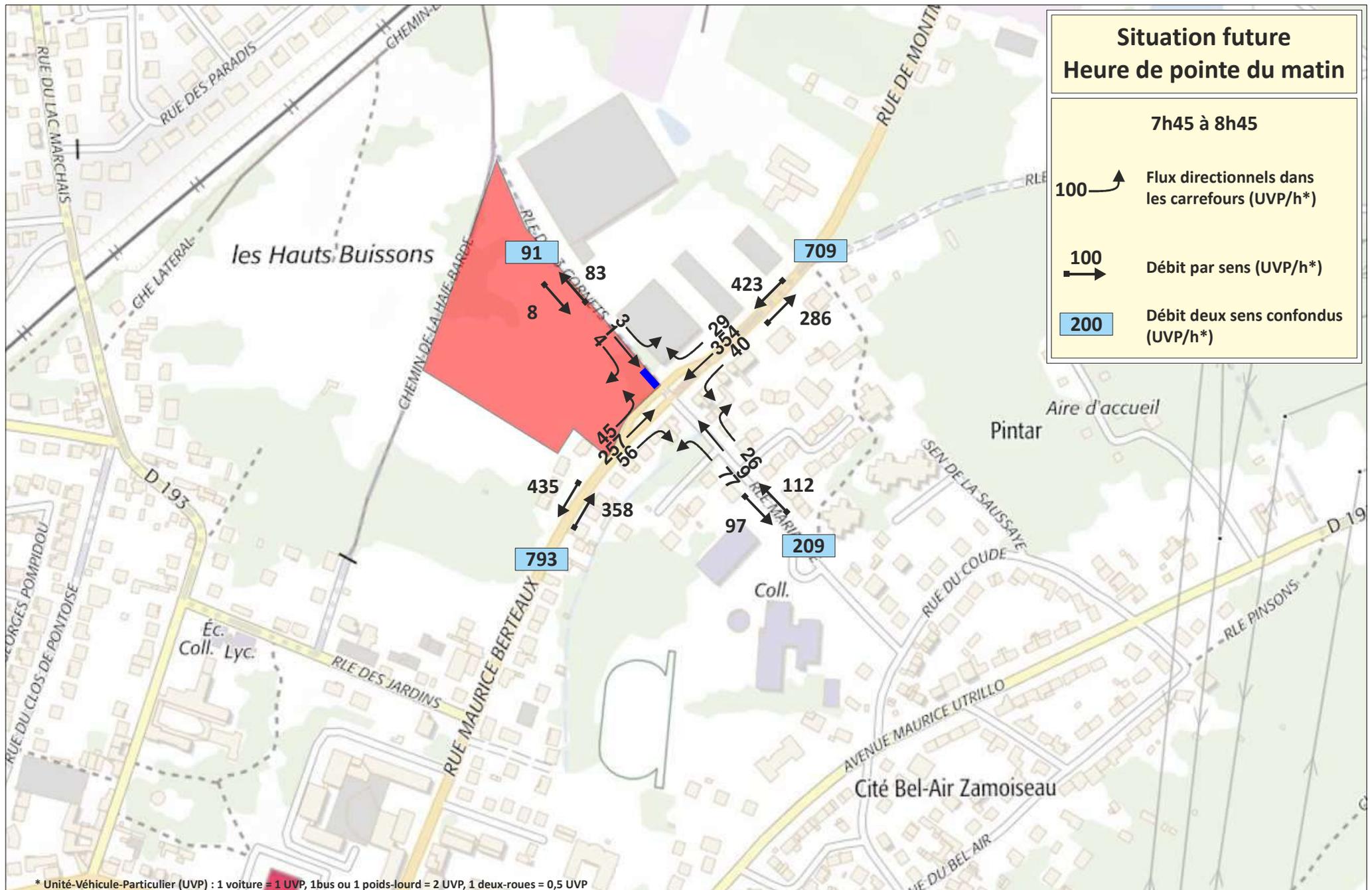
- 746 UVP/h (+27 UVP/h, par rapport à la situation actuelle) sur la branche nord de la Rue Maurice Berteaux,
- 742 UVP/h (+43 UVP/h, par rapport à la situation actuelle) sur la branche sud de la Rue Maurice Berteaux,
- 130 UVP/h (+8 UVP/h, par rapport à la situation actuelle) sur la Ruelle Marianne,
- 78 UVP/h sur la voie d'accès au projet.



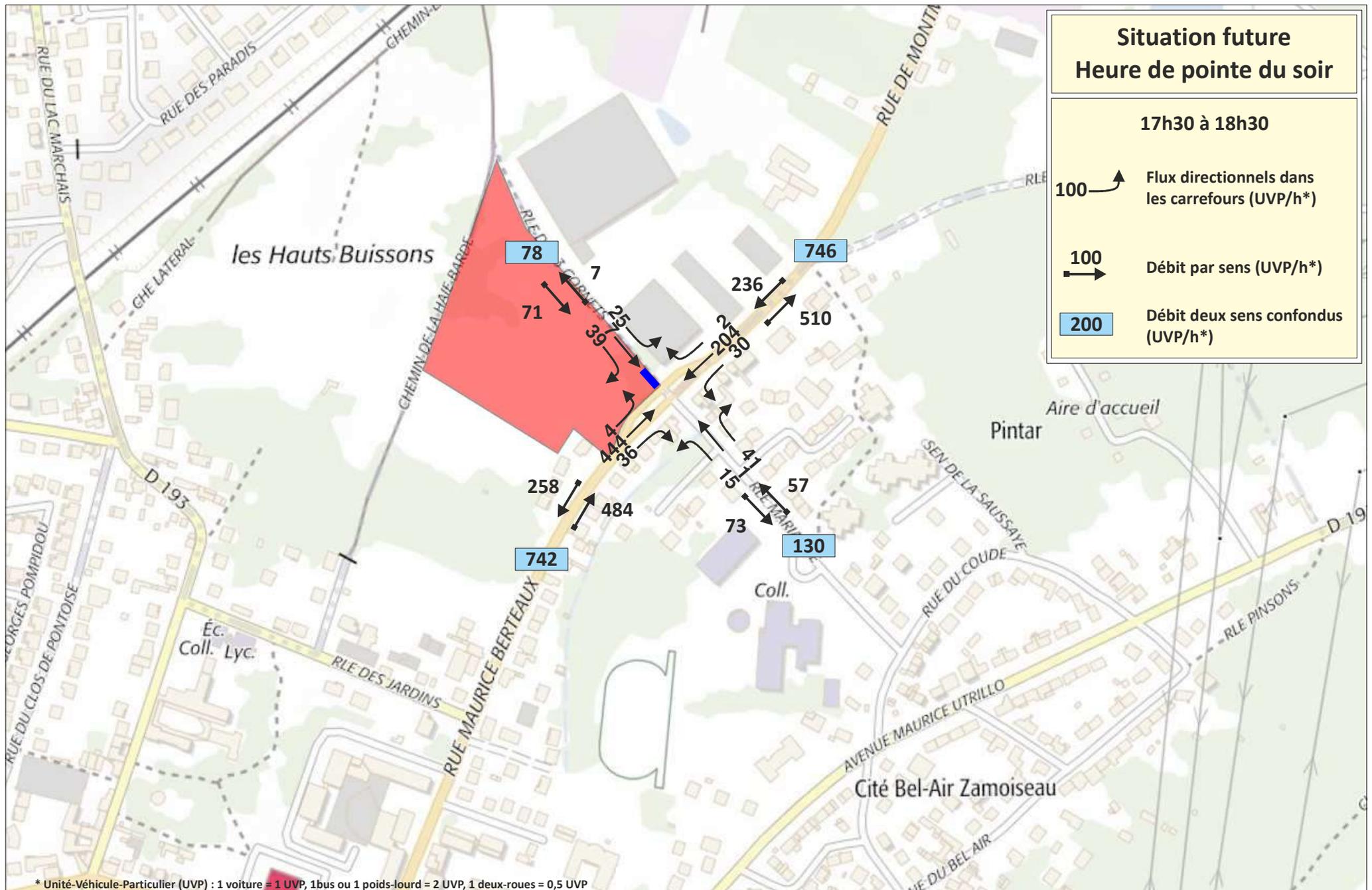
* Unité-Véhicule-Particulier (UVP) : 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP



* Unité-Véhicule-Particulier (UVP) : 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP



* Unité-Véhicule-Particulier (UVP) : 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP



* Unité-Véhicule-Particulier (UVP) : 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP

III - Analyse des conditions de desserte

III.1 - Carrefour d'accès à l'opération

La voie d'accès à l'opération représentera la quatrième branche du carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne qui sera géré par feux tricolores.

La gestion de la voie d'accès à l'opération par un feu tricolore est nécessaire pour le fonctionnement du carrefour.

Le carrefour pourrait fonctionner avec deux phases, comme en situation actuelle :

- une phase pour la Rue Maurice Berteaux (phase 1),
- une phase pour la Ruelle Marianne et la voie d'accès à l'opération (phase 2).

La durée du cycle pourrait être maintenue entre 65 et 75 s comme en situation actuelle puisque les flux depuis la voie d'accès à l'opération sont plus faibles le matin et légèrement plus élevés le soir.

Pour une durée de cycle d'environ 70 s, les réserves de capacité du carrefour demeureront satisfaisantes aux heures de pointe.

	Réserve de capacité	
	Situation actuelle	Situation future
HP du matin	55%	51%
HP du soir	55%	52%

En ce qui concerne la gestion des tourne-à-gauche, le volume de trafic des tourne-à-gauche est modéré à l'heure de pointe du matin, avec 45 UVP/h depuis la branche sud de la Rue Maurice Berteaux et 40 UVP/h depuis la branche nord. Pour chaque flux de tourne-à-gauche, ce volume de trafic représente en moyenne 1 UVP par phase, avec un maximum de 2 UVP. L'aire de stockage au milieu du carrefour est suffisante pour stocker le volume de tourne-à-gauche attendu depuis les deux branches de la Rue Maurice Berteaux.

Le soir le volume de tourne-à-gauche vers la voie d'accès à l'opération est très faible, d'environ 4 UVP/h.

Il n'est pas nécessaire d'augmenter le rouge de dégagement entre la phase 1 et 2 pour écouler le flux de tourne-à-gauche. Ce temps est de 4 s environ en situation actuelle. Il devrait suffire pour écouler le flux de tourne-à-gauche attendu.

Cependant il paraît nécessaire de renforcer la signalisation horizontale et verticale pour empêcher le stationnement sauvage au milieu du carrefour, et en particulier sur le passage piéton qui permet de traverser la Rue Maurice Berteaux.

III.2 - Conclusion

La génération de trafic du projet est modérée aux heures de pointe du matin et du soir.

La gestion de la voie d'accès à l'opération par un feu tricolore est nécessaire pour le fonctionnement du carrefour.

Le carrefour pourra fonctionner avec deux phases et une durée équivalente à celle en situation actuelle. Les réserves de capacité du carrefour seront satisfaisantes en situation future.

SPIRIT

Projet de réalisation d'un parc d'activités à Montmagny

Étude de circulation

Rapport d'étude

Introduction	3
I - Diagnostic de la situation actuelle	5
I.1 - Réseau de voirie.....	5
I.2 - Desserte par les transports en commun.....	7
I.3 - Volume de trafic et conditions de circulation.....	9
I.3.1 - Réseau de voirie	11
I.3.2 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle des Jardins	11
I.3.3 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne	12
II - Situation « Fil de l'eau »	16
II.1 - Projets pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation	16
II.2 - Description du projet	16
II.3 - Génération de trafic	18
II.4 - Affectation du trafic engendré.....	18
II.5 - Analyse des conditions de circulation.....	21
II.5.1 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle des Jardins	21
II.5.2 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne	21
III - Situation projetée	22
III.1 - Description du projet	22
III.2 - Génération de trafic.....	24
III.3 - Affectation du trafic engendré.....	25
III.4 - Évolution du trafic.....	26
III.5 - Analyse des conditions de desserte	29
III.5.1 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle des Jardins	29
III.5.2 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne	29
III.5.3 - Carrefour d'accès à l'opération	30
III.6 - Conclusion	33

Introduction

Les pages suivantes présentent une étude des conditions de desserte du projet de réalisation d'un parc d'activités à Montmagny, pour le compte de SPIRIT.

Le site est situé à Montmagny entre la Rue Maurice Berteaux (RD311) et le Chemin de la Haie Barde. Le projet sera accessible directement depuis la Rue Maurice Berteaux.

Le projet de parc d'activités prévoit la réalisation de :

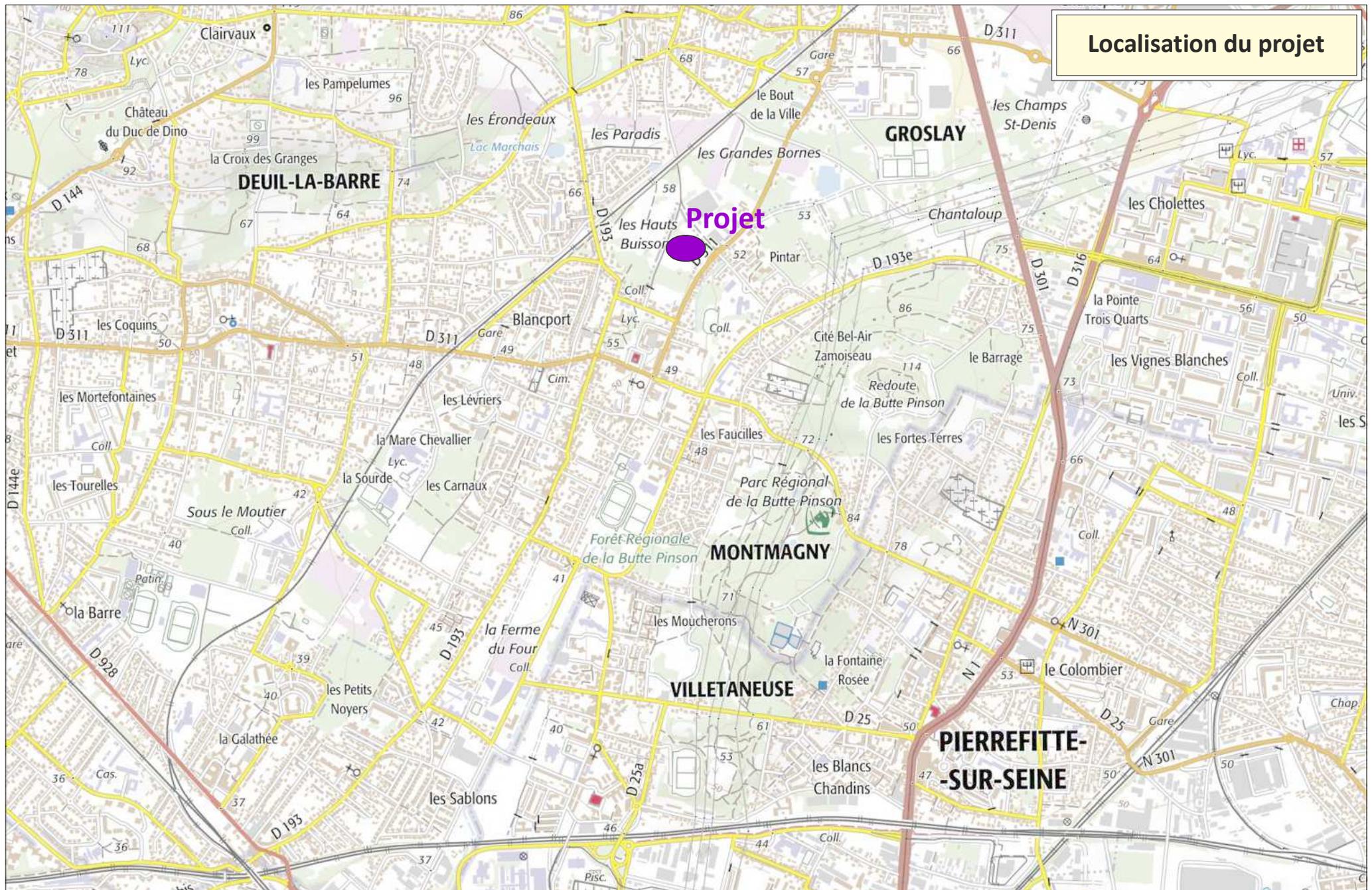
- 1 431 m² SDP d'activités,
- 1 394 m² SDP de bureau,
- un parking de 43 places.

Les objectifs de l'étude sont d'établir un diagnostic du fonctionnement du réseau de voirie du secteur, d'estimer le trafic engendré par le projet, d'évaluer l'impact de ce trafic sur les conditions de circulation, et de proposer les mesures d'aménagement permettant un bon fonctionnement de l'accès au projet.

Une étude de circulation a déjà été réalisée dans le cadre de la réalisation d'un parc d'activités « Les 3 Cornets » situé entre la Rue Maurice Berteaux et la Haie de la Barde, en face du carrefour avec la Ruelle Marianne. Ce projet est en cours de réalisation, il sera livré en 2024. Le projet de parc d'activités, objet de la présente étude, sera livré après l'année 2024. L'étude de circulation prendra donc en compte la génération de trafic liée au fonctionnement du parc d'activités « Les 3 Cornets », en face de la Ruelle Marianne.

Pour cela, plusieurs situations seront prises en compte :

- La situation actuelle, en octobre 2023,
- La situation dite « Fil de l'eau », avec la prise en compte de la livraison du parc d'activités en face de la Ruelle Marianne,
- La situation projetée, correspondant à la situation « Fil de l'eau » à laquelle est ajoutée la prise en compte du projet de parc d'activités, objet de la présente étude.



Localisation du projet

I - Diagnostic de la situation actuelle

I.1 - Réseau de voirie

Le projet est situé au nord de la commune de Montmagny, entre la Rue Maurice Berteaux (RD311) et le Chemin de la Haie Barde. Le projet sera accessible depuis la Rue Maurice Berteaux, entre la Ruelle des Jardins et la Ruelle Marianne.

La Rue Maurice Berteaux (RD311) est une voie départementale qui permet de relier Sarcelles à Saint-Gratien, et traverse la commune de Montmagny au nord. Elle permet d'accéder aux voies de desserte locale du quartier et au collège Nicolas Copernic par la Ruelle Marianne.

La voie présente un profil large avec une voie par sens.



Une piste cyclable bidirectionnelle à hauteur de trottoir est aménagée le long de la Rue Maurice Berteaux au nord de la Ruelle des Jardins.



Au sud de la Ruelle des Jardins, la chaussée est aménagée avec des bandes cyclables.



Le carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle des Jardins est géré par des feux tricolores, avec un cycle à deux phases d'une durée variant entre 65 s et 75 s environ.



La Ruelle des Jardins est une voie de desserte locale du quartier. Elle présente un profil large en sens unique vers la Rue Maurice Berteaux. Le débouché de la voie, en amont du carrefour avec la Rue Maurice Berteaux, est aménagé avec deux voies de circulation, une voie pour le tourne-à-gauche et une voie pour le tourne-à-droite. Plus à l'ouest, la circulation se fait sur une voie, avec du stationnement longitudinal.



Le carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne est géré par des feux tricolores, avec un cycle à deux phases d'une durée variant entre 65 s et 75 s environ.



Une aire de stockage des tourne-à-gauche est aménagée au milieu du carrefour pour les véhicules en direction de la Ruelle Marianne depuis la Rue Maurice Berteaux.



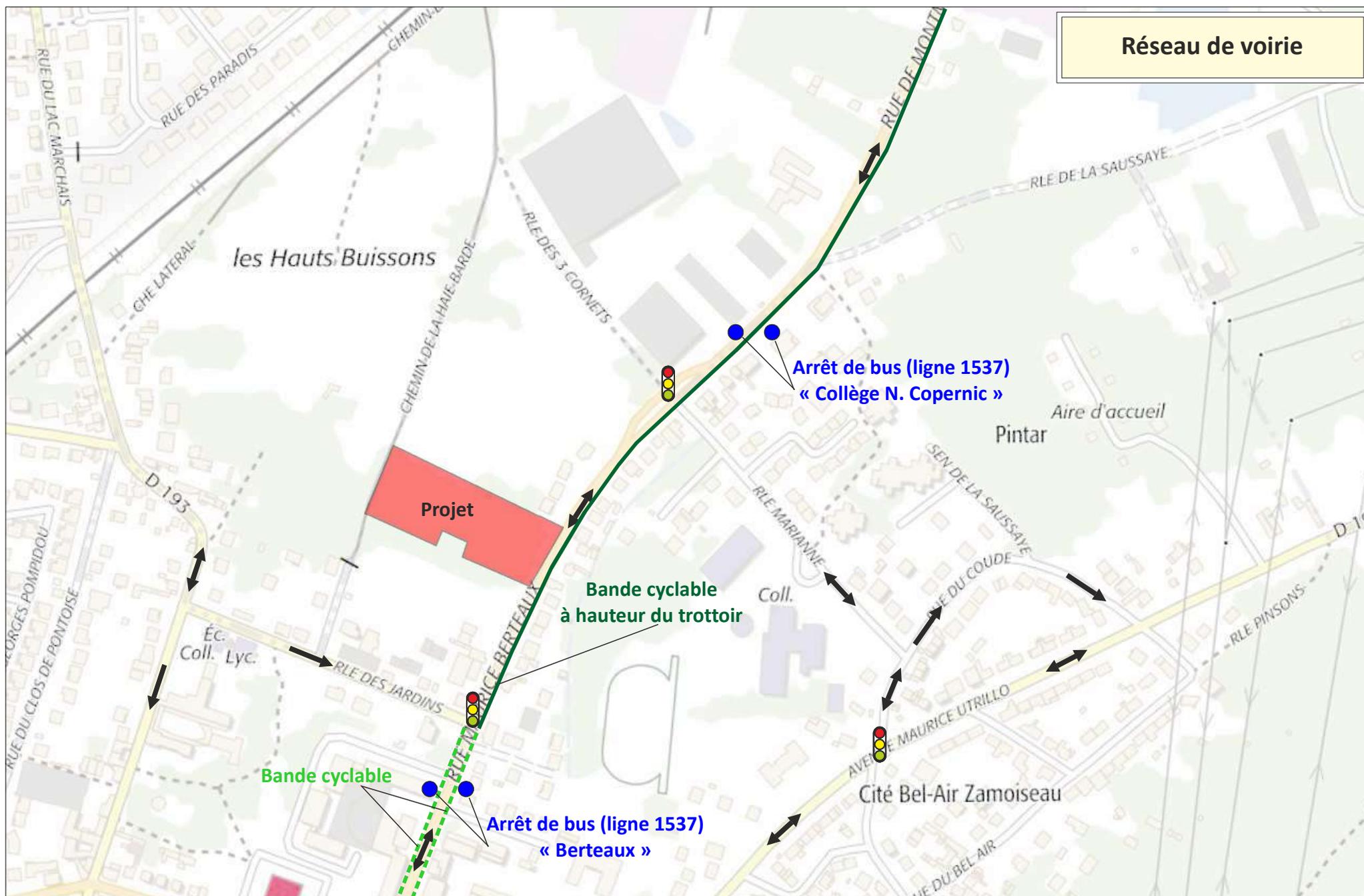
La Ruelle Marianne est une voie de desserte locale du quartier. Elle permet de desservir en particulier le collège Nicolas Copernic.



I.2 - Desserte par les transports en commun

Le quartier est bien desservi par les transports en commun. Le site est situé à 13 mn à pied de la gare de la Ligne H « Deuil-Montmagny » et 14 mn à pied de la gare de la Ligne H « Groslay ».

Le quartier est également desservi par la ligne de bus 1537 « Gare d'Épinay-sur-Seine - Sarcelles Les Flanades », avec un arrêt « Berteaux » à proximité du carrefour avec la Ruelle des Jardins, et un arrêt « Collège N. Copernic » à proximité du carrefour avec la Ruelle Marianne. La ligne fonctionne de 5h30 à 22h00, avec une fréquence de 4 à 5 bus/h aux heures de pointe.



I.3 - Volume de trafic et conditions de circulation

Des comptages directionnels ont été réalisés le jeudi 19 octobre 2023, aux heures de pointe du matin et du soir, sur les carrefours Rue Maurice Berteaux x Ruelle des Jardin et Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne.

I.3.1 - Réseau de voirie

La Rue Maurice Berteaux (RD311) supporte en situation actuelle un volume de trafic modéré aux heures de pointe. Au sud du carrefour avec la Rue Marianne, le volume de trafic atteint 754 UVP/h¹ le matin et 788 UVP/h le soir, deux sens confondus. Au sud de la Ruelle des Jardins, le volume de trafic atteint 706 UVP/h le matin et 761 UVP/h le soir. Au nord de la Ruelle Marianne, le volume de trafic est légèrement plus élevé, avec 796 UVP/h le matin et 842 UVP/h le soir.

Le matin, le volume de trafic est plus important vers le sud avec 410 UVP/h pour 344 UVP/h vers le nord. Le soir c'est l'inverse, avec 509 UVP/h vers le nord pour 279 UVP/h vers le sud.

Les conditions de circulation sont satisfaisantes aux heures de pointe sur les différentes sections de la Rue Maurice Berteaux (RD311). Les remontées de file en amont du carrefour avec la Ruelle Marianne sont modérées et n'engendrent que de faibles perturbations. De même, les remontées de file en amont du carrefour avec la Ruelle des Jardins sont modérées.

La Ruelle des Jardins supporte en situation actuelle un faible volume de trafic. Le volume de trafic est plus important le matin, avec 176 UVP/h, alors que le soir il est de 55 UVP/h. Les conditions de circulation sur la Ruelle des Jardins sont satisfaisantes.

La Ruelle Marianne supporte en situation actuelle un volume de trafic plus important, avec 327 UVP/h le matin et 181 UVP/h le soir. Le matin, le volume de trafic est plus élevé en raison des flux engendrés par le collège. L'impact du collège sur les flux à l'heure de pointe du soir est plus faible.

Les conditions de circulation sur la Ruelle Marianne sont satisfaisantes aux heures de pointe.

I.3.2 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle des Jardins

Le carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle des Jardins est géré par des feux tricolores, avec un cycle à deux phases d'une durée variant entre 65 s et 75 s :

- une phase pour la Rue Maurice Berteaux (phase 1),
- une phase pour la Ruelle des Jardins (phase 2).

La durée de vert de la phase pour la Ruelle des Jardins est variable en fonction du volume de trafic.

La ligne de feux de la branche sud de la Rue Maurice Berteaux est située bien en amont du débouché sur la Ruelle des Jardins.

Le temps total neutralisé pour chaque cycle est de 16 s :

- 10 s de rouge de dégagement pour les deux phases,
- 3 s de jaune pour chacune des phases.

Le carrefour supporte un volume de trafic modéré aux heures de pointe, avec 818 UVP/h le matin et 802 UVP/h le soir (somme des trafics entrants sur le carrefour). Pour une durée de cycle de 70 s, le carrefour dispose d'une réserve de capacité théorique suffisante aux heures de pointe.

Réserve de capacité	
Situation actuelle	
HP du matin	60%
HP du soir	62%

D'autre part, un seul passage piéton est aménagé pour traverser la rue Maurice Berteaux au niveau du carrefour. Il est situé sur la branche sud de la Rue Maurice Berteaux.

¹ 1 véhicule léger = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP

I.3.3 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne

Le carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne est géré par des feux tricolores, avec un cycle à deux phases d'une durée variant entre 65 s et 75 s :

- une phase pour la Rue Maurice Berteaux (phase 1),
- une phase pour la Ruelle Marianne (phase 2).

Une aire de stockage des tourne-à-gauche est aménagée au milieu du carrefour pour les véhicules en direction de la Ruelle Marianne depuis la Rue Maurice Berteaux. Cette aire de stockage est longue de 10m et large de 5m. De plus, deux espaces sont aménagés en pavés de part et d'autre de l'aire de stockage des véhicules en tourne-à-gauche.

La durée de vert de la phase pour la Ruelle Marianne est variable en fonction du volume de trafic.

La ligne de feux de la Ruelle Marianne est située très en amont du débouché sur la Rue Maurice Berteaux. Le temps de rouge de dégagement après la phase de la Ruelle Marianne est de 12 s.



Le temps total neutralisé pour chaque cycle est de 22 s :

- 4 s de rouge de dégagement après la phase 1,
- 12 s de rouge de dégagement après la phase 2,
- 3 s de jaune pour chacune des phases.

Le carrefour supporte un volume de trafic modéré aux heures de pointe, avec 939 UVP/h le matin et 906 UVP/h le soir (somme des trafics entrants sur le carrefour).

Pour une durée de cycle de 70 s, le carrefour dispose d'une réserve de capacité théorique suffisante aux heures de pointe.

Réserve de capacité	
Situation actuelle	
HP du matin	42%
HP du soir	48%

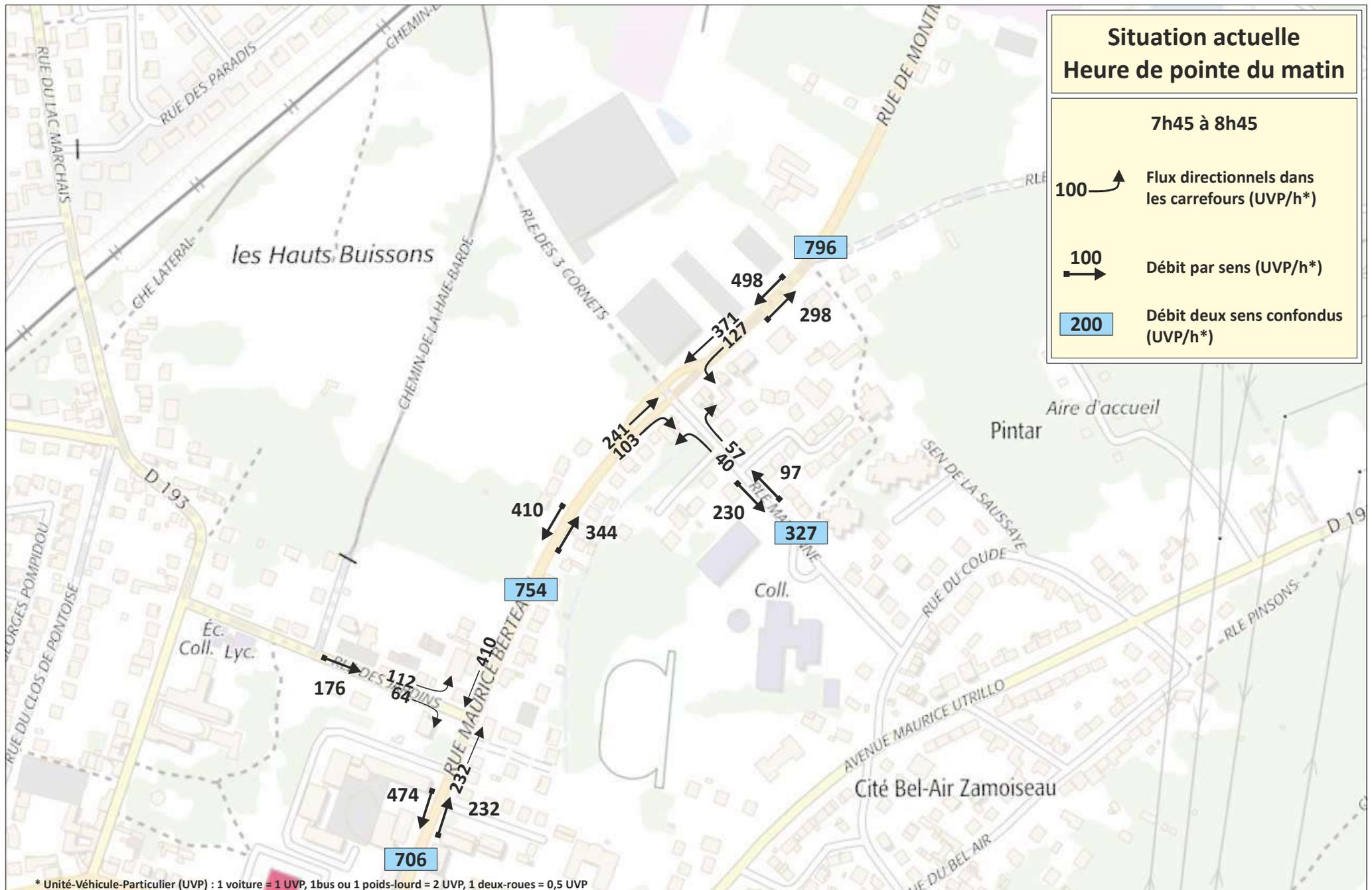
Le volume de trafic en tourne-à-gauche depuis la branche nord de la Rue Maurice Berteaux est plus élevé le matin (127 UVP/h), que le soir (44 UVP/h).

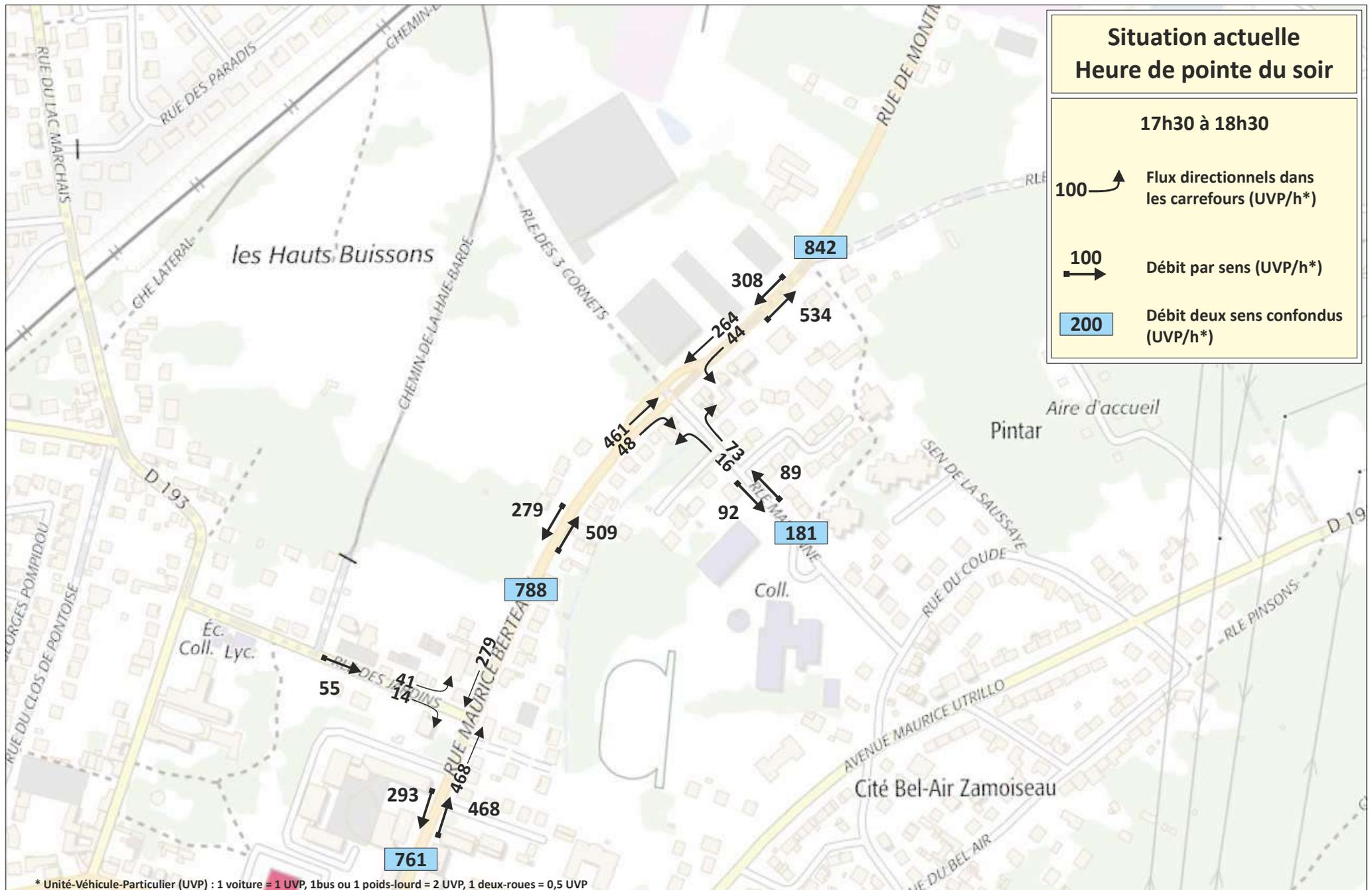
Ces volumes de trafic sont modérés et correspondent à une moyenne de 2 à 3 véhicules par phase, avec un maximum de 4 véhicules. L'aire de stockage des véhicules en tourne-à-gauche est suffisante pour stocker ces flux. La circulation est parfois gênée par ces flux, en particulier dans les situations où 4 véhicules se stockent au milieu du carrefour. Cette gêne est ponctuelle, et ne perturbe pas considérablement le fonctionnement du carrefour.

Cependant, des véhicules en stationnement sauvage, sur les espaces aménagés en pavés, gênent la circulation des véhicules en tourne-à-gauche et en particulier la circulation des cars scolaires entre la Ruelle Marianne et la branche nord de la Rue Maurice Berteaux.



D'autre part, un seul passage piéton est aménagé pour traverser la rue Maurice Berteaux au niveau du carrefour. Il est situé sur la branche nord de la Rue Maurice Berteaux. Du stationnement sauvage sur le passage piéton ne permet pas aux piétons de traverser dans de bonnes conditions de sécurité.





II - Situation « Fil de l'eau »

La situation « fil de l'eau » correspond à une situation à l'horizon de la livraison du projet (2027) :

- ne prenant pas en compte le projet lui-même,
- prenant en compte les autres projets pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation dans le secteur à cet horizon (2027).

II.1 - Projets pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation

Un recensement a été réalisé pour les projets existants ou approuvés dans le secteur.

Un seul projet a été recensé dans le secteur d'étude. Il s'agit du projet de parc d'activités « Les 3 Cornets » situé entre la Rue Maurice Berteaux et le Chemin de la Haie Barde. L'accès au site se fera au niveau du carrefour entre la Rue Maurice Berteaux et la Ruelle Marianne.

II.2 - Description du projet

Le programme prévoit la réalisation d'un parc d'activités de 9 452 m² SDP se répartissant de la façon suivante :

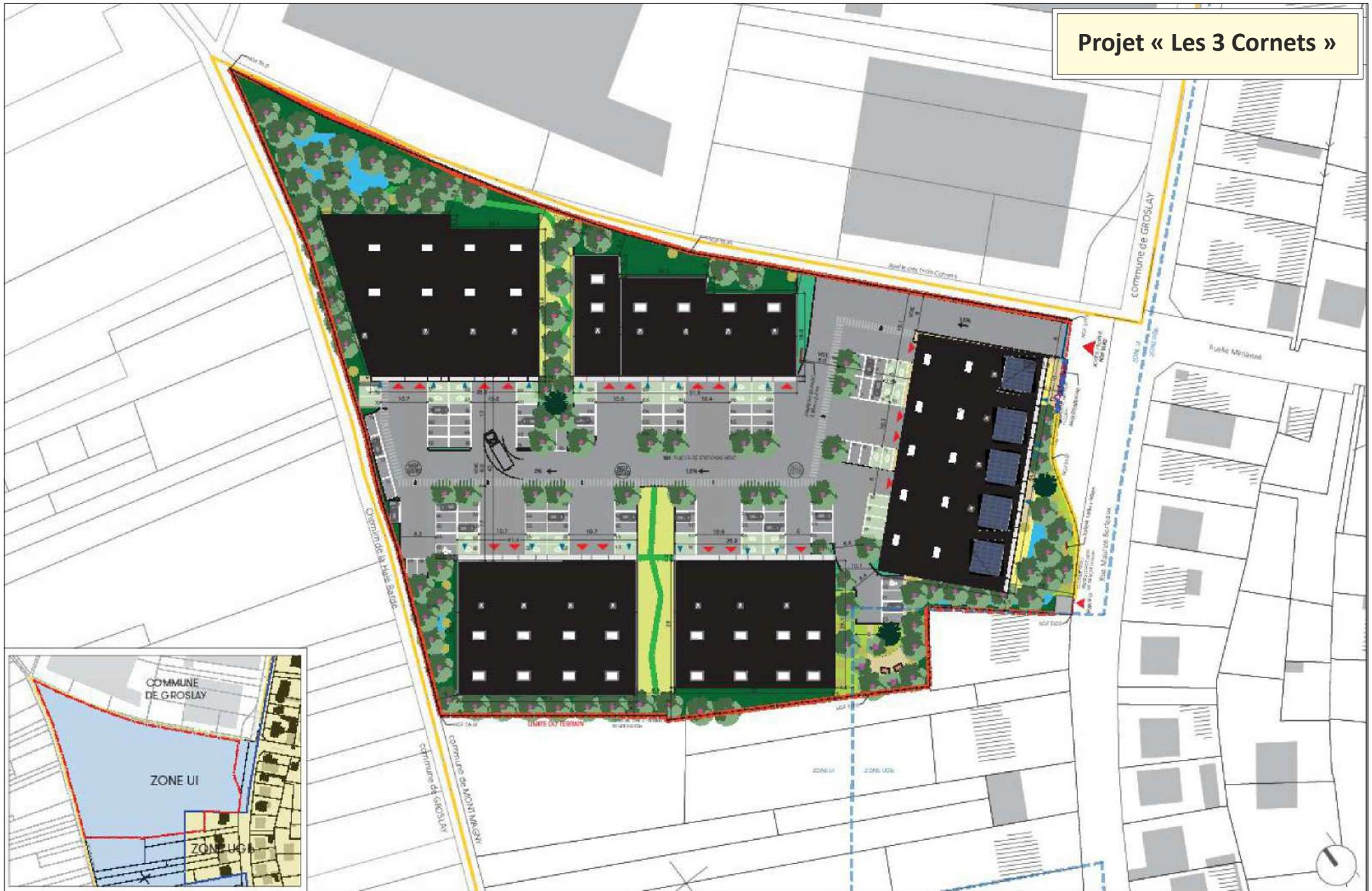
- 6 523 m² SDP d'industrie,
- 2 929 m² SDP de bureaux.

La voie d'accès sera aménagée en face de la Ruelle Marianne, avec un profil large de 8m qui permet un croisement confortable.

Le débouché de la voie d'accès sera aménagé avec un feu tricolore.

Une étude de circulation a été réalisée en 2021 dans le cadre de ce projet.

Projet « Les 3 Cornets »



II.3 - Génération de trafic

Le trafic supplémentaire engendré aux heures de pointe serait alors le suivant :

- **attraction de 83 UVP/h et émission de 8 UVP/h à l'heure de pointe du matin,**
- **émission de 71 UVP/h et attraction de 7 UVP/h à l'heure de pointe du soir.**

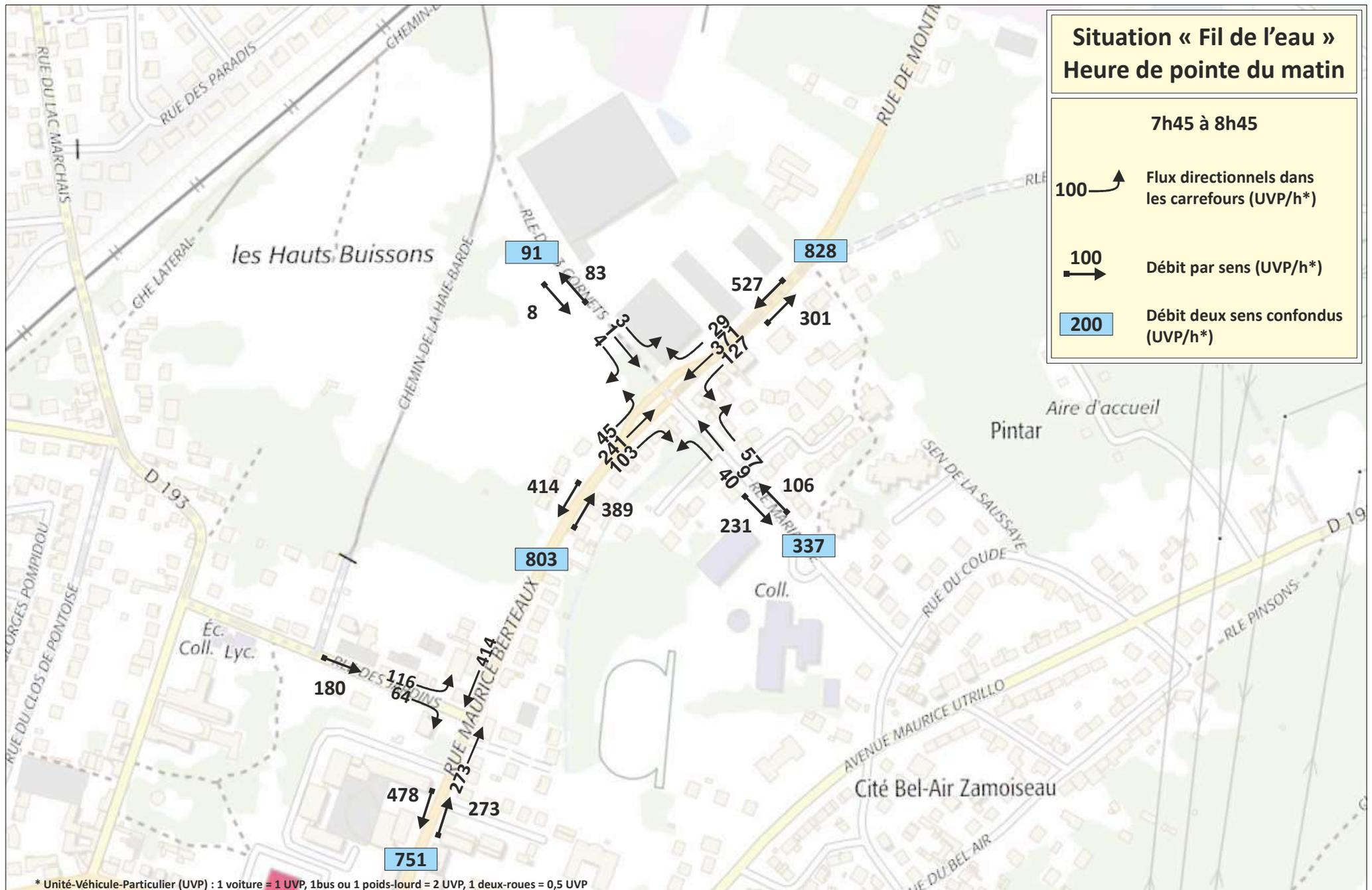
La génération de trafic estimée est cohérente avec l'offre de stationnement prévue dans le cadre du projet.

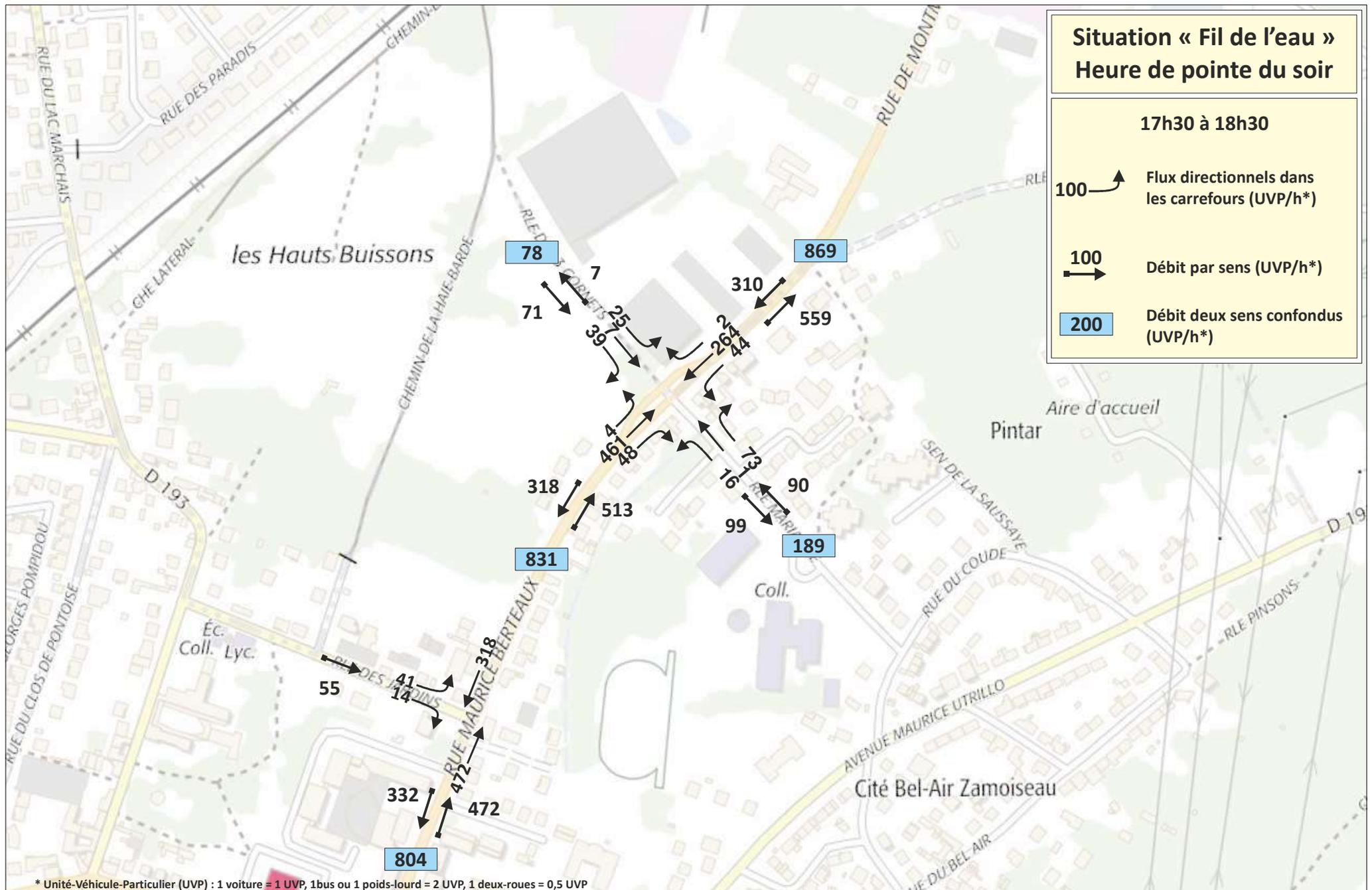
II.4 - Affectation du trafic engendré

La répartition géographique du lieu de résidence des actifs travaillant à Montmagny et utilisant un véhicule particulier comme mode de transport pour le trajet domicile-travail a été étudiée sur la base des données Insee.

Pour chacune des destinations, l'itinéraire le plus court a été calculé, afin d'établir les voies empruntées. Les itinéraires ont été calculés pour l'heure de pointe du matin et du soir, en fonction des origines/destinations et du plan de circulation du quartier.

Les cartes des pages suivantes présentent les volumes de trafic sur le réseau de voirie du secteur en prenant en compte les trafics en situation actuelle (en 2023) et les trafics engendrés par le projet de parc d'activités en face de la Ruelle Marianne.





II.5 - Analyse des conditions de circulation

II.5.1 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle des Jardins

Le carrefour supportera un volume de trafic supplémentaire d'environ 49 UVP/h le matin (soit une augmentation de 6% par rapport à la situation actuelle) et 43 UVP/h le soir (soit une augmentation de 5%).

La durée du cycle pourrait être maintenue entre 65 et 75 s comme en situation actuelle.

Pour une durée de cycle d'environ 70 s, les réserves de capacité du carrefour demeureront satisfaisantes aux heures de pointe.

	Réserve de capacité	
	Situation actuelle	Situation "Fil de l'eau"
HP du matin	60%	60%
HP du soir	62%	62%

II.5.2 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne

La voie d'accès à l'opération « Les 3 Cornets » représentera la quatrième branche du carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne qui sera géré par feux tricolores.

La gestion de la voie d'accès à l'opération par un feu tricolore est nécessaire pour le fonctionnement du carrefour.

Le carrefour pourrait fonctionner avec deux phases, comme en situation actuelle :

- une phase pour la Rue Maurice Berteaux (phase 1),
- une phase pour la Ruelle Marianne et la voie d'accès à l'opération (phase 2).

La durée du cycle pourrait être maintenue entre 65 et 75 s comme en situation actuelle puisque les flux depuis la voie d'accès à l'opération sont plus faibles le matin et légèrement plus élevés le soir.

Pour une durée de cycle d'environ 70 s, les réserves de capacité du carrefour demeureront satisfaisantes aux heures de pointe.

	Réserve de capacité	
	Situation actuelle	Situation "Fil de l'eau"
HP du matin	42%	39%
HP du soir	48%	48%

En ce qui concerne la gestion des tourne-à-gauche, le volume de trafic des tourne-à-gauche est de 127 UVP/h depuis la branche nord de la Rue Maurice Berteaux et 45 UVP/h depuis la branche sud. Pour chaque flux de tourne-à-gauche, ce volume de trafic représente en moyenne 3 UVP par phase pour la branche nord et 1 UVP par phase pour la branche sud. L'aire de stockage au milieu du carrefour est suffisante pour stocker le volume de tourne-à-gauche attendu depuis les deux branches de la Rue Maurice Berteaux. Une signalisation permettant une gestion des tourne-à-gauche à l'indonésienne sera mise en place. En effet l'accès au parc d'activités est décalé vers le sud par rapport à la Ruelle Marianne. De plus le stationnement au milieu du carrefour devrait être interdit.

III - Situation projetée

III.1 - Description du projet

Le programme prévoit la réalisation d'un parc d'activités de 3 770 m² SDP se répartissant de la façon suivante :

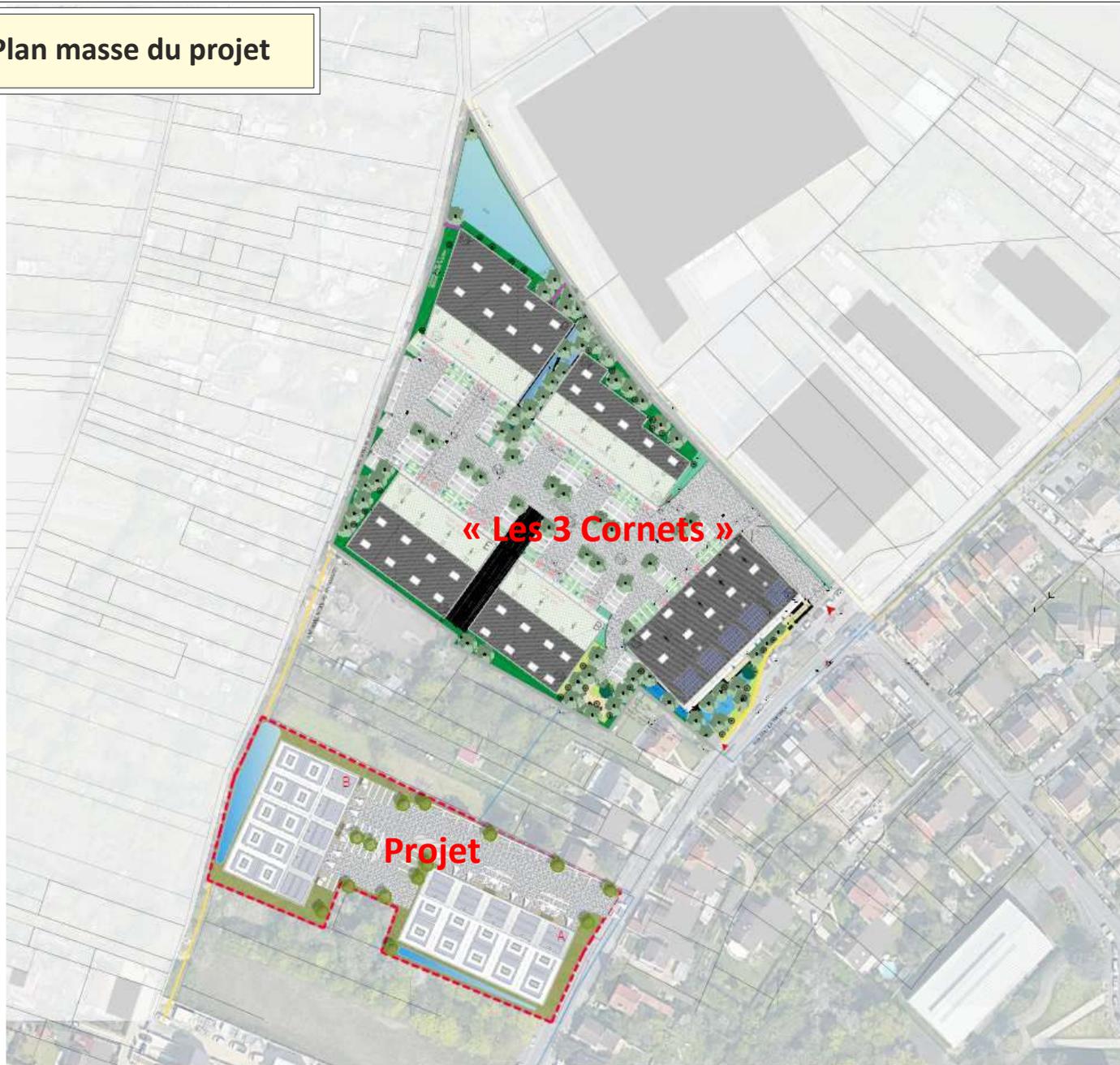
- 2 825 m² SDP d'industrie en RDC,
- 945 m² SDP de bureaux en R+1.

Le site sera accessible directement depuis la Rue Maurice Berteaux. La voie d'accès sera aménagée avec un profil large qui permet un croisement confortable.

Le débouché de la voie d'accès sur la Rue Maurice Berteaux sera aménagé avec un « STOP ».

Un parking en surface de 43 places sera aménagé à l'intérieur du site.

Plan masse du projet



SPIRIT ENTREPRISES
 68, rue de Villiers
 92300 LEVALLOIS-PERRET
 contact.ie@spirit.net
 TEL: 01 41 40 92 21
 FAX: 01 41 40 82 62



FAISABILITE-Phase 3

Parc:	ACTIVITE
Adresse:	Montmagny (95)
Créé le:	11/09/2023
Echelle:	1:1250

Titre: **PLAN MASSE**

TABLEAU DE SURFACES (surface de plancher en m²)

TERRAIN		6762		
STATIONNEMENTS:		43	538	
SURFACE TOTALE	#	2625	3770	
PARC	Nb Cellule	RDC / ACTIVITE	R+1 / BUREAU	TOTAL
A	5	1431	490	1930
B	4	1394	446	1840
Parc total	5	2825	946	3770

TERRAIN

Ce dessin ne peut être utilisé pour des fins commerciales sans autorisation écrite de Spirit Entreprises.
 This drawing may not be used for commercial purposes without written authorization of Spirit Entreprises.

III.2 - Génération de trafic

Le trafic engendré aux heures de pointe par l'opération sera constitué principalement par les déplacements domicile-travail des actifs venant travailler.

Nombre d'emplois

Sur la base de la typologie d'activités prévue, on peut estimer le nombre d'emplois sur la base des ratios suivants :

- 1 emploi pour 80 m² SDP d'industrie,
- 1 emploi pour 20 m² de bureau.

Le nombre d'emplois peut donc être estimé à 82 emplois pour l'ensemble de l'opération.

Répartition modale

Les tableaux ci-dessous présentent la répartition modale des trajets domicile-travail pour des actifs travaillant à Montmagny (source Insee RGP 2019).

Mode de transport utilisé	Volume	%
Voiture, camion, fourgonnette	1 306	57%
Transports en commun	529	23%
Marche à pied (ou rollers, patinette)	266	12%
Pas de transport	158	7%
Vélo (y compris à assistance électrique)	43	2%
Deux-roues motorisé	35	2%
Total	2 337	103%

Répartition modale des trajets domicile-travail des actifs travaillant à Montmagny (Insee RGP 2019)

À l'échelle de la commune, 57% des déplacements domicile-travail des actifs travaillant à Montmagny se font en utilisant un véhicule particulier (voiture - camion - fourgonnette).

Compte tenu de l'emplacement du projet, la répartition modale des trajets domicile-travail des actifs venant travailler devrait être proche de celle observée pour la commune de Montmagny.

La part du véhicule particulier dans la répartition modale des déplacements domicile-travail des actifs du projet peut donc être estimée à 57%.

Volume de trafic engendré

Le volume de trafic engendré aux heures de pointe par les 82 emplois peut alors être estimé sur la base des éléments suivants :

- 10% des employés en congés, RTT ou arrêts-maladie,
- 57% d'usage du véhicule particulier pour les déplacements domicile-travail,
- 70% des déplacements du matin réalisés pendant l'heure la plus chargée du matin,
- 60% des déplacements du soir réalisés pendant l'heure la plus chargée du soir.

Le trafic supplémentaire engendré aux heures de pointe serait alors le suivant :

- **attraction de 30 UVP/h et émission de 3 UVP/h à l'heure de pointe du matin,**
- **émission de 26 UVP/h et attraction de 3 UVP/h à l'heure de pointe du soir.**

La génération de trafic estimée est cohérente avec l'offre de stationnement prévue dans le cadre du projet. En effet, le trafic total engendré atteint 42 UVP le matin et le soir, avec 70% à l'heure de pointe du matin (30 UVP/h) et 60% à l'heure de pointe du soir (26 UVP/h).

En ce qui concerne la génération de trafic poids-lourds pour les activités industrielles du site, elle peut être estimée à environ 3 poids-lourds par 1000 m² SDP par jour, soit un total d'environ 9 PL/j. Le trafic poids-lourds est généré en dehors des heures de pointe, avec un flux d'environ 1 à 2 poids-lourds par heure en entrée et en sortie. Les flux poids-lourds engendrés par le projet sont modérés.

III.3 - Affectation du trafic engendré

La répartition géographique du lieu de résidence des actifs travaillant à Montmagny et utilisant un véhicule particulier comme mode de transport pour le trajet domicile-travail a été étudiée sur la base des données Insee (RGP 2019).

Pour chacune des destinations, l'itinéraire le plus court a été calculé, afin d'établir les voies empruntées. Les itinéraires ont été calculés pour l'heure de pointe du matin et du soir, en fonction des origines/destinations et du plan de circulation du quartier.

La répartition estimée est la suivante :

Heure de pointe du matin :

- **50% environ par la Rue Maurice Berteaux (RD311) sud,**
- **35% environ par la Rue Maurice Berteaux (RD311) nord,**
- **10% par la Ruelle Marianne vers la Rue Maurice Utrillo,**
- **5% par la Ruelle des Jardins.**

Heure de pointe du soir :

- **55% environ par la Rue Maurice Berteaux (RD311) sud,**
- **35% environ par la Rue Maurice Berteaux (RD311) nord,**
- **10% par la Ruelle Marianne vers la Rue Maurice Utrillo.**

III.4 - Évolution du trafic

Le volume de trafic supplémentaire sur le réseau de voirie du quartier sera modéré.

Les cartes des pages suivantes présentent le trafic supplémentaire engendré par le projet ainsi que le trafic estimé en situation future.

Heure de pointe du matin

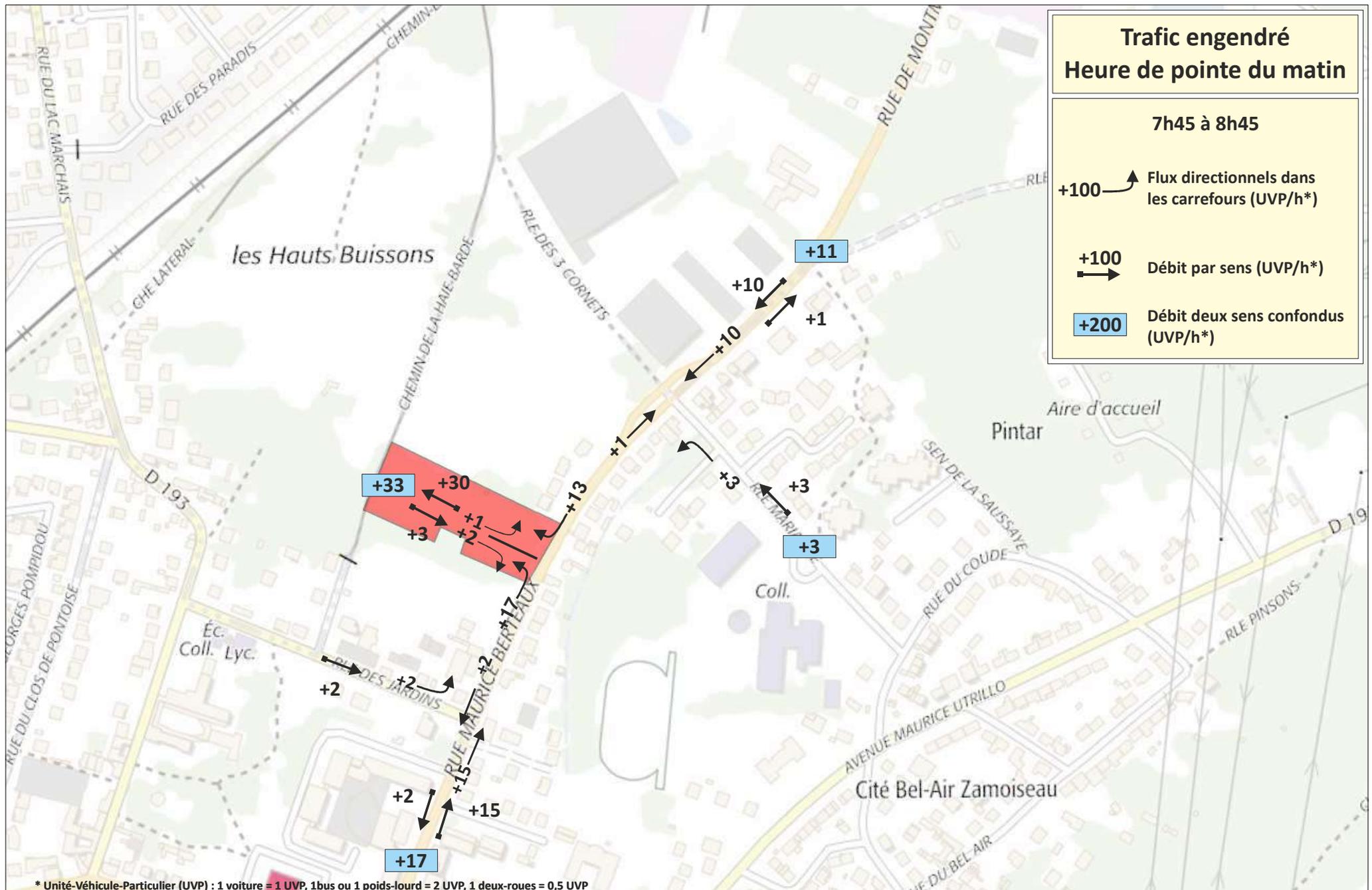
Le volume de trafic à l'heure de pointe du matin sur les branches du carrefour serait le suivant (deux sens confondus) :

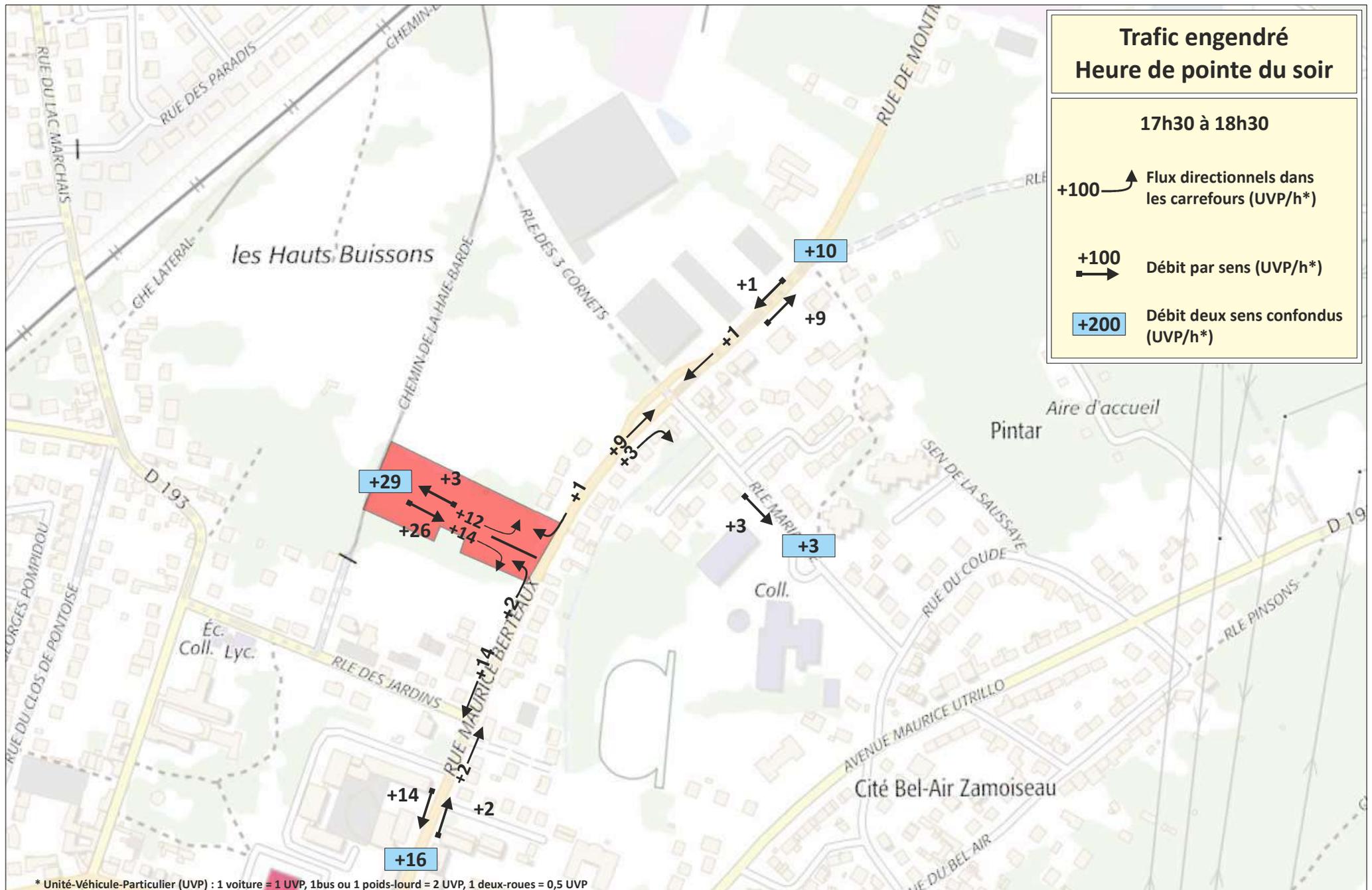
- 839 UVP/h (+11 UVP/h, par rapport à la situation « Fil de l'eau ») sur la Rue Maurice Berteaux au nord de la Ruelle Marianne,
- 768 UVP/h (+17 UVP/h, par rapport à la situation « Fil de l'eau ») sur la Rue Maurice Berteaux au sud de la Ruelle des Jardins,
- 822 UVP/h (+19 UVP/h, par rapport à la situation « Fil de l'eau ») sur la Rue Maurice Berteaux entre l'accès à l'opération et la Ruelle des Jardins, et 817 UVP/h (+14 UVP/h) entre l'accès à l'opération et la Ruelle Marianne,
- 182 UVP/h (+2 UVP/h, par rapport à la situation « Fil de l'eau ») sur la Ruelle des Jardins,
- 340 UVP/h (+3 UVP/h, par rapport à la situation « Fil de l'eau ») sur la Ruelle Marianne,
- 33 UVP/h sur la voie d'accès au projet.

Heure de pointe du soir

Le volume de trafic à l'heure de pointe du soir sur les branches du carrefour serait le suivant (deux sens confondus) :

- 879 UVP/h (+10 UVP/h, par rapport à la situation « Fil de l'eau ») sur la Rue Maurice Berteaux au nord de la Ruelle Marianne,
- 820 UVP/h (+16 UVP/h, par rapport à la situation « Fil de l'eau ») sur la Rue Maurice Berteaux au sud de la Ruelle des Jardins,
- 847 UVP/h (+16 UVP/h, par rapport à la situation « Fil de l'eau ») sur la Rue Berteaux entre l'accès à l'opération et la Ruelle des Jardins, et 844 UVP/h (+13 UVP/h) entre l'accès à l'opération et la Ruelle Marianne,
- 192 UVP/h (+3 UVP/h, par rapport à la situation « Fil de l'eau ») sur la Ruelle Marianne,
- 29 UVP/h sur la voie d'accès au projet.





* Unité-Véhicule-Particulier (UVP) : 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP

III.5 - Analyse des conditions de desserte

III.5.1 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle des Jardins

Le carrefour supportera un volume de trafic supplémentaire d'environ 19 UVP/h le matin (soit une augmentation de 2% par rapport à la situation « Fil de l'eau ») et 16 UVP/h le soir (soit une augmentation de 2%).

La durée du cycle pourrait être maintenue entre 65 et 75 s comme en situation actuelle.

Pour une durée de cycle d'environ 70 s, les réserves de capacité du carrefour demeureront satisfaisantes aux heures de pointe.

	Réserve de capacité		
	Situation actuelle	Situation "Fil de l'eau"	Situation projetée
HP du matin	60%	60%	59%
HP du soir	62%	62%	62%

III.5.2 - Carrefour Rue Maurice Berteaux x Ruelle Marianne

Le carrefour supportera un volume de trafic supplémentaire d'environ 14 UVP/h le matin (soit une augmentation de 1% par rapport à la situation « Fil de l'eau ») et 13 UVP/h le soir (soit une augmentation de 1%).

La durée du cycle pourrait être maintenue entre 65 et 75 s comme en situation actuelle.

Pour une durée de cycle d'environ 70 s, les réserves de capacité du carrefour demeureront satisfaisantes aux heures de pointe.

	Réserve de capacité		
	Situation actuelle	Situation "File de l'eau"	Situation projetée
HP du matin	42%	39%	38%
HP du soir	48%	48%	47%

III.5.3 - Carrefour d'accès à l'opération

L'accès à l'opération se fera par la Rue Maurice Berteaux. Le carrefour à trois branches fonctionnera avec un « STOP » au débouché de la voie d'accès à l'opération.

Heure de pointe du matin

Le volume de trafic en entrée sera de 30 UVP/h depuis la Rue Maurice Berteaux (17 UVP/h en tourne-à-gauche et 13 UVP/h en tourne-à-droite).

Compte tenu du volume de trafic circulant sur la Rue Maurice Berteaux, le temps d'attente moyen des véhicules en tourne-à-gauche vers l'accès au site devrait être faible, de l'ordre de 6 s.

Le volume de trafic en sortie du parking de l'opération sur la Rue Maurice Berteaux sera très faible, de 3 UVP/h environ.

Compte tenu du volume de trafic et des conditions de fonctionnement prévisibles, il n'apparaît pas nécessaire de prévoir une voie de tourne-à-gauche ni un élargissement localisé sur la Rue Maurice Berteaux au niveau de l'accès à l'opération. L'impact sur les conditions de circulation sur la Rue Maurice Berteaux sera très limité.

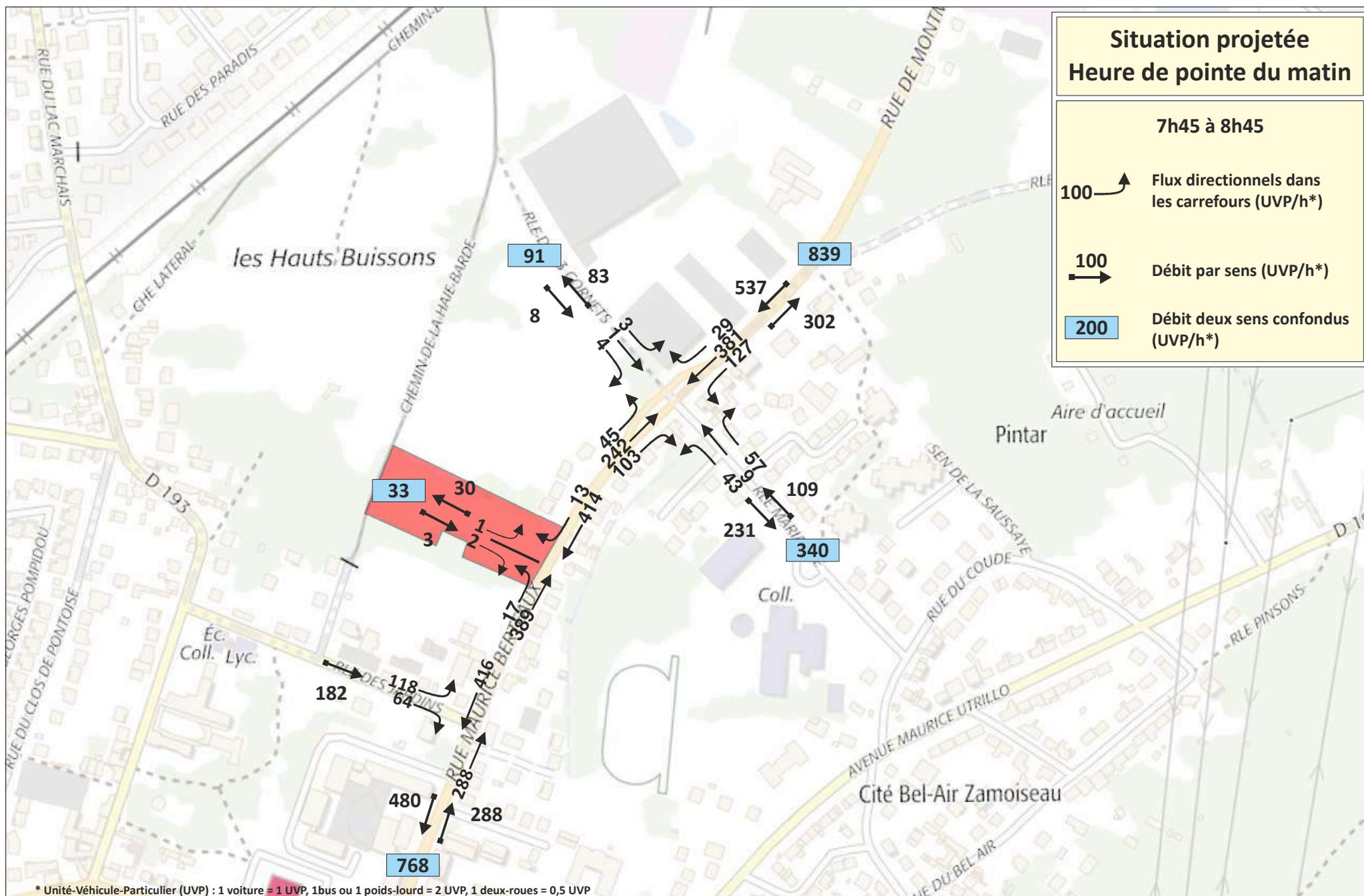
Le fonctionnement du carrefour sera satisfaisant.

Heure de pointe du soir

Le volume de trafic en sortie de l'opération sera modéré avec 26 UVP/h (14 UVP/h en tourne-à-droite et 12 UVP/h en tourne-à-gauche).

Compte tenu du volume de trafic circulant sur la Rue Maurice Berteaux, le temps d'attente moyen des véhicules en sortie du site devrait être modéré, de l'ordre de 10 s.

L'impact sur les conditions de circulation sur la Rue Maurice Berteaux sera très limité. Le fonctionnement du carrefour sera satisfaisant.



III.6 - Conclusion

La génération de trafic de l'opération sera modérée aux heures de pointe :

- attraction de 30 UVP/h et émission de 3 UVP/h à l'heure de pointe du matin,
- émission de 26 UVP/h et attraction de 3 UVP/h à l'heure de pointe du soir.

L'accès à l'opération se fera depuis la Rue Maurice Berteaux.

Compte tenu du volume de trafic et des conditions de fonctionnement prévisibles, il n'apparaît pas nécessaire de prévoir une voie de tourne-à-gauche ni un élargissement localisé sur la Rue Maurice Berteaux au niveau de l'accès à l'opération.

L'impact des trafics engendrés sur les voies et carrefours principaux du quartier sera très limité.