



Enquête publique relative à l’Autorisation Environnementale unique portant sur la création de la liaison routière entre le RD30 et la RD190 « Pont d’Achères-Boucle de Chanteloup » sur les communes d’Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine

1. Arrêté préfectoral n° 22-106 du 11 mars 2021 et n° 21/1306 du 7 novembre 2022
2. Décision n° E22000098/78 du Tribunal Administratif de Versailles du 23 février 2021

A – RAPPORT D’ENQUÊTE

---oO---

Enquête publique conduite du 5 décembre 2022 au 20 janvier 2023

---oO---

Henri MYDLARZ Commissaire enquêteur

Sommaire

PREAMBULE	1
1 GENERALITES	3
1.1 Contexte	3
1.2 Historique du projet.....	4
1.2.1 Les projets A104 et A 104 bis.....	4
1.2.2 La liaison RD 30 – RD 190.....	5
1.3 Description générale du projet.....	6
1.4 Objet de l'enquête.....	9
1.4.1 Le maître d'ouvrage.....	9
1.4.2 Contexte règlementaire	10
1.5 L'enquête publique	13
1.5.1 La préparation de l'enquête.....	14
1.5.2 La conduite de l'enquête.....	15
1.5.3 La remise du Rapport du commissaire enquêteur.....	16
1.6 Procédure	17
1.6.1 Consultation des services.....	17
1.7 Composition du dossier soumis à enquête.....	17
1.7.1 Présentation du dossier.....	17
1.7.2 Composition du dossier	17
1.7.3 Localisation des différents volets du dossier d'autorisation environnementale	19
1.7.4 Volet A : Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale	20
1.7.5 Volet B : Etude d'impact valant notice d'incidences Loi sur l'eau.....	21
1.7.6 Volet C : Pièces justificatives dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau	32
1.7.7 Volet D : Demande de dérogation protection espèces et habitats protégés	33
1.7.8 Volet E : Demande d'autorisation de défrichement.....	44
1.7.9 Volet F : Avis du CSRPN et de la MRAe et mémoires en réponse du maître d'ouvrage	47
1.7.10 Volet G Annexes au Dossier d'Autorisation Environnementale	53
2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	58
2.1 Désignation du commissaire enquêteur	58

2.2	Modalités de l'enquête	59
2.3	contacts préalables et visite des lieux.....	61
2.3.1	Rencontre avec le maître d'ouvrage	61
2.3.2	Visite préalable de terrain	62
2.4	Publicité et information du public.....	62
2.4.1	Informations préalables	62
2.4.2	Informations institutionnelles	63
2.5	Permanences du commissaire enquêteur	67
2.6	Registre d'enquête publique.....	67
2.7	Clôture de l'enquête et recueil des registres	67
2.8	Evénements particuliers.....	68
2.9	Avis des conseils municipaux	68
2.10	Autres rencontres et contacts avec les acteurs dans le cadre de l'enquête	69
2.10.1	Rencontre avec les élus locaux	69
2.10.2	Contact avec la MRAE	70
2.10.3	Réunion intermédiaire avec le MOA.....	70
2.11	Remise du procès-verbal des observations	71
2.12	Remise du mémoire en réponse du maître d'ouvrage.....	72
2.13	Remise du rapport et des conclusions motivées à l'autorité organisatrice et au tribunal administratif.....	72
3	OBSERVATIONS.....	72
3.1	Observations formulées par la CRSPN et la MRAe.....	72
3.1.1	prise en compte de l'Avis de la CSRPN.....	72
3.1.2	prise en compte de l'Avis de la MRAe	73
3.2	Procès-verbal de synthèse des observations formulées par le public	75
3.3	Remarques du commissaire enquêteur sur le dossier	77
3.4	Réponse du pétitionnaire au procès-verbal de synthèse des observations et Remarques du commissaire enquêteur	77
3.5	Remarques complémentaires du commissaire enquêteur.....	108
4	ANNEXES	109
4.1	Annexe 1 : Tableau d'Analyse des observations	109
4.2	Annexe 2 : Pièces jointes aux observations	109

PREAMBULE

Le présent rapport a été établi par le commissaire enquêteur chargé de mener l'enquête publique relative à la l'Autorisation Environnementale unique portant sur la création de la liaison routière entre le RD30 et la RD190 « Pont d'Achères-Boucle de Chanteloup »

Le commissaire enquêteur a été désigné par ordonnance de Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles à la demande de M. le Président du Conseil Départemental des Yvelines, autorité organisatrice de l'enquête.

Le commissaire enquêteur a été choisis sur les listes d'aptitudes départementales de l'Ile-de-France, révisées annuellement.

Il est rappelé que le commissaire enquêteur doit respecter des critères d'éthique et d'objectivité.

Dans sa mission, le commissaire enquêteur ne doit pas se comporter en expert, ni en juriste Il ne doit pas se prononcer sur le caractère légal ou réglementaire, celui-ci restant du ressort de la juridiction administrative compétente. Cependant, il peut et doit fournir les éléments d'informations permettant à l'autorité juridictionnelle saisie d'un éventuel recours contentieux d'apprécier si la procédure prévue par les textes en vigueur a été respectée.

Le rôle du commissaire enquêteur est d'apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête, de l'analyser de manière objective, puis de donner son avis motivé personnel.

La pratique et la jurisprudence ont précisé ces éléments.

S'agissant de la conduite de l'enquête, l'arrêt du Conseil d'Etat du 6 juin 2001 (N°209588) précise : « Considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 4 de la loi du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement que le commissaire enquêteur doit conduire l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions ; qu'il doit se tenir à la disposition des personnes ou des représentants d'associations qui demandent à être entendus, et que son rapport doit faire état des contre-propositions produites au cours de l'enquête, ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage, notamment aux demandes de communication de documents qui lui ont été adressées».

S'agissant de l'avis que doit exprimer le commissaire enquêteur, l'arrêt du Conseil d'Etat du 27 février 1970 précise : « considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 8 du décret du 6 juin 1959 que, si le commissaire enquêteur doit examiner les observations consignées ou annexées au registre, il lui appartient d'exprimer dans les conclusions de son rapport, son avis personnel; qu'il n'est pas tenu, à cette occasion de répondre à chacune des observations qui lui ont été soumises ni de se conformer nécessairement à l'opinion manifestée, même unanimement, par les personnes ayant participé à l'enquête ».

Le commissaire enquêteur s'est efforcé de travailler dans le strict respect des textes fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, des observations relevées dans les registres, des courriers adressés au commissaire enquêteur, des divers entretiens conduits ou consultations opérées, et prenant en considération sur chacun des thèmes qu'il a arrêté, le mémoire en réponse élaboré par les Services du département des Yvelines, le commissaire enquêteur a rendu in-fine un avis personnel strictement apolitique et motivé, en toute conscience et en toute indépendance.

1 GENERALITES

1.1 CONTEXTE

Le projet de liaison RD30-RD190 avec la création d'un nouveau pont sur la Seine à Achères, fait partie des opérations structurantes majeures pour le département des Yvelines. En effet, le réseau routier de la boucle de Chanteloup et de ses abords immédiats présente des problèmes quotidiens de congestion qui vont s'amplifier de par les développements en cours et à venir (projets de développement économique, d'emploi, de logement et d'aménagement durable). Le projet de liaison RD30-RD190 accompagnera ces projets en améliorant leur desserte et accessibilité. Il permettra notamment par la création d'un nouveau franchissement de Seine de désengorger le réseau situé au sud du pont de Poissy. C'est un projet essentiel pour bénéficier de l'efficacité du projet Tram 13 Express dans Poissy auquel le Département participe financièrement.

Ce projet de liaison d'environ 6 kilomètres (environ 3,4 kilomètres de voie nouvelle 2x2 voies et environ 2,4 kilomètres de requalification de voies existantes RD30 et RD190) concerne les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Poissy, Triel-sur-Seine et Chanteloup-les-Vignes dans le département des Yvelines.

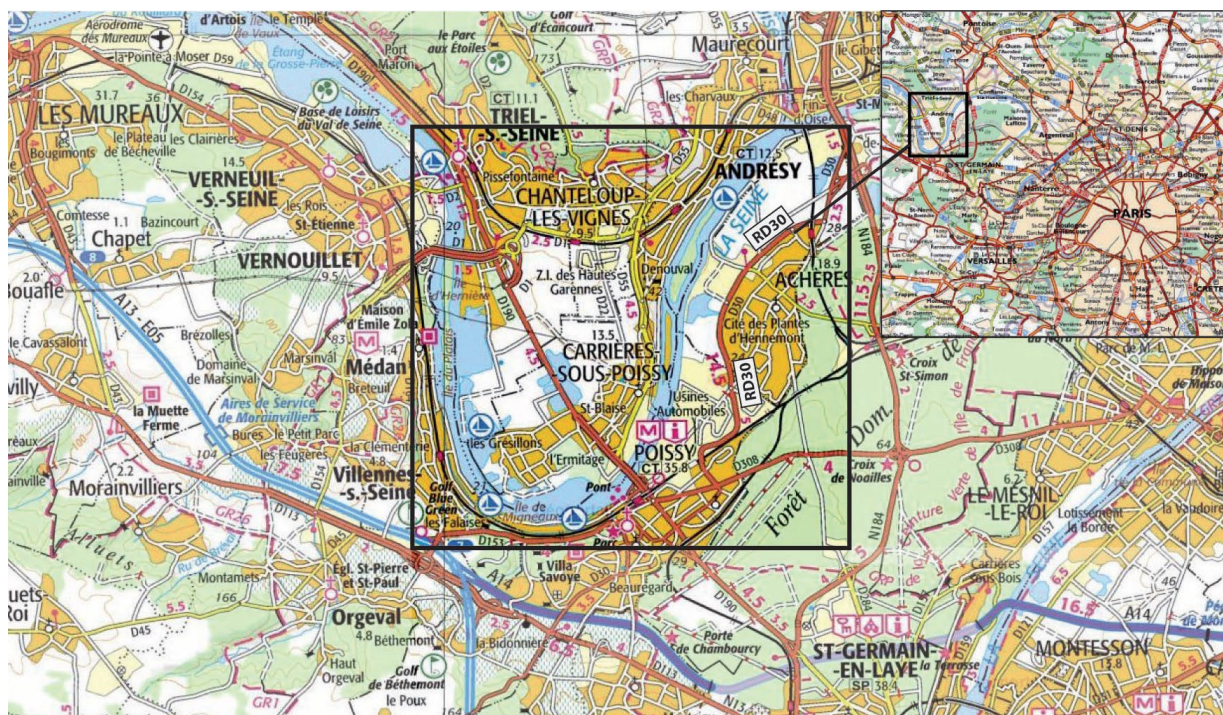


Figure 1 - Localisation du projet

La réalisation de ce projet déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 8 février 2013 est prévue à l'horizon 2023.

1.2 HISTORIQUE DU PROJET

1.2.1 LES PROJETS A104 ET A 104 BIS

Le projet de l'A104, porté par l'État depuis plus de cinquante ans, avait pour objectif de réaliser un prolongement de l'autoroute, long de 22 km, qui relierait Méry-sur-Oise à l'échangeur de Poissy-Orgeval (Yvelines). Ce projet, estimé à 3,2 milliards d'euros en 2018, prévoyait deux franchissements de la Seine en sous-fluvial à Conflans-Sainte-Honorine et Achères, et un franchissement par un pont à Poissy. Ce projet ne permettait pas la desserte locale.

Dans un rapport publié le 1er février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures préconisait l'arrêt des études concernant le projet de l'A104 : « *Le Conseil considère dans ce contexte que le coût élevé du projet, les difficultés environnementales qu'il soulève, invite à reporter la question du prolongement de l'A104 à long terme* ». Son président M. Philippe DURON demandait d'ailleurs à ce que le dossier ne soit pas réexaminé avant 2030, et recommandait « *de ne pas prévoir une réalisation du projet avant 2038* »

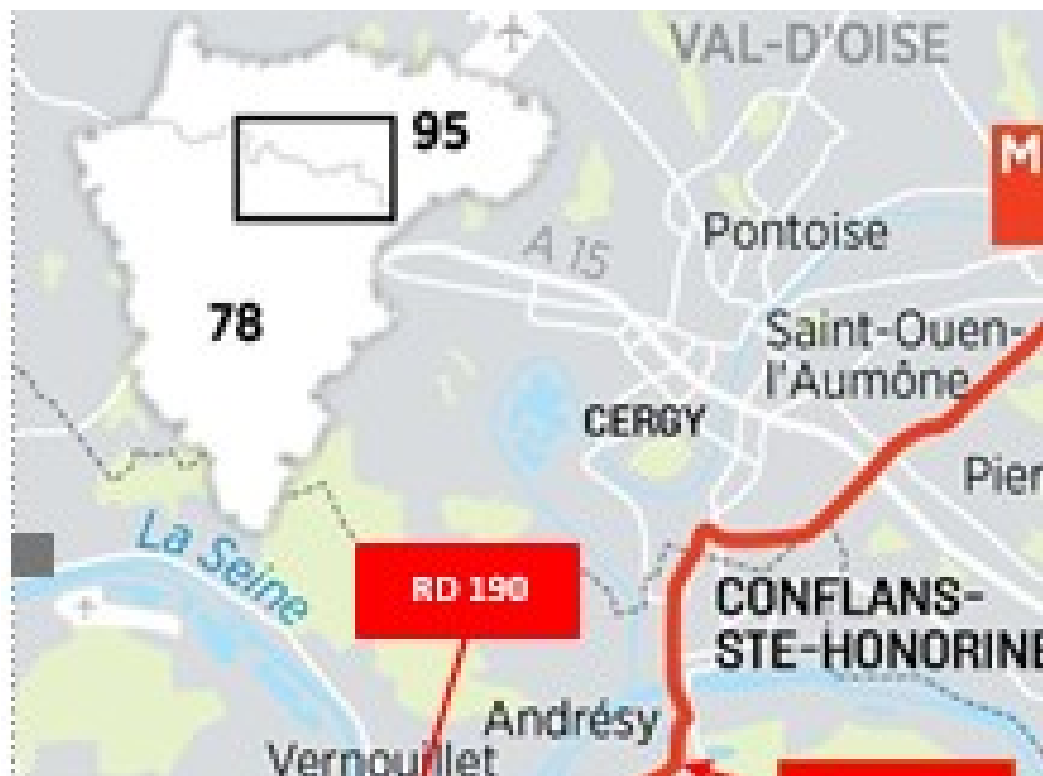


Figure 1 - tracé de l'A104

Un projet variante « A 104 bis » raccorde le tracé non plus vers Poissy, mais vers le pont de Triel, les RD 1 et RD 154 pour rejoindre l'autoroute A13, ou le RD 154 dévié en direction des Mureaux.

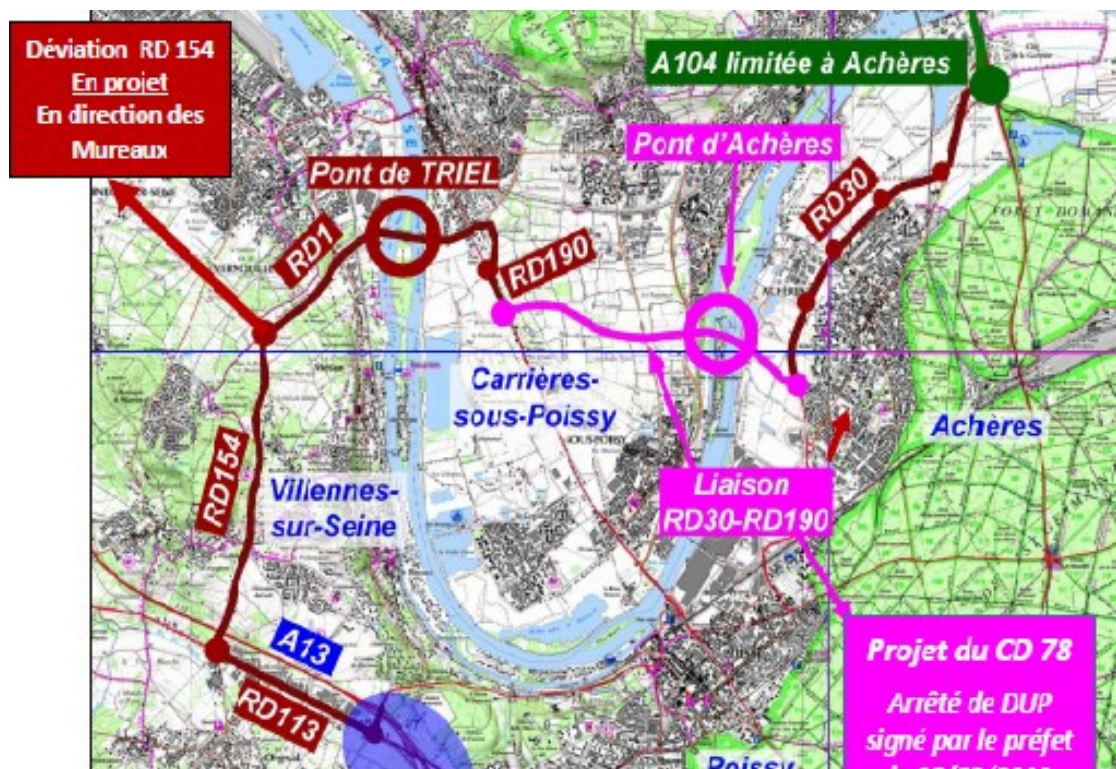


Figure 2 - tracé des raccordements "A104bis"

1.2.2 LA LIAISON RD 30 – RD 190

Le projet de liaison entre la RD 190 à Triel-sur-Seine et la RD 30 à Achères est un projet de desserte locale avec plusieurs carrefours giratoires. Il comporte un franchissement de la Seine par un viaduc.

Ce projet a été soumis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), organisée par l'arrêté du 24 novembre 2011. L'enquête publique s'est déroulée du 2 au 30 janvier 2012, prolongée de 15 jours au 15 février 2012.

Le commissaire enquêteur avait émis un avis défavorable sur le dossier.

L'Assemblée départementale a cependant délibéré le 13 juillet 2012 pour approuver définitivement le projet et le déclarer d'intérêt général. L'arrêté préfectoral n°20130390002 signé le 8 février 2013 déclare le projet d'utilité publique. Le dossier comprenait une étude d'impact du projet réalisée par INGEROP pour l'état initial, complétée par EGIS.

La DUP a été prorogée pour une durée de 5 ans à dater du 8 février 2013 par arrêté n° 2017356-003 du 22 décembre 2017.

Dans son avis du 23 avril 2020 sur le projet d'aménagement du RD190 à Carrières et Triel, la MRAe indiquait notamment : « [le projet] s'inscrit dans le contexte de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup et de développement de son réseau routier, comportant également le projet de création d'une liaison routière entre la RD 30 à Achères et la RD 190 au sud de Triel, déclarée d'utilité publique en 2013. Compte-tenu des programmes d'urbanisation en cours de réalisation (parmi lesquels les zones d'aménagement concerté Carrières Centralité et Ecopôle Seine-Aval) les déplacements et le trafic routier attendus dans la boucle de Chanteloup augmentent de façon notable. »

LES PRECEDENTES ETAPES DU PROJET

- 22 janvier 2009 : Approbation du Dossier de Prise en Considération
- 15 juin > 10 juillet 2009 : Concertation publique
- 23 octobre 2009 : Approbation du bilan de la concertation
- 18 juin 2010 : Approbation du tracé après concertation
- 8 juillet 2011 : Approbation de l'avant-projet
- 2 janvier > 15 février 2012 : Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
- 13 juillet 2012 : Approbation définitive du projet par l'Assemblée départementale
- 8 février 2013 : Déclaration d'Utilité Publique du projet par arrêté préfectoral
- 7 novembre 2014 : Rejet des recours contre l'arrêté de DUP par le Tribunal Administratif de Versailles,
- 15 décembre 2016 : Rejet des appels par la Cour Administrative d'Appels de Versailles
- 22 décembre 2017 : Prorogation de la Déclaration d'Utilité Publique du projet par arrêté préfectoral
- 20 juillet 2018 : Notification du marché de maîtrise d'œuvre au groupement Ingérop-Outside-Strates Ouvrages d'Art
- 16 janvier au 5 février 2020 : Enquête parcellaire sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine par arrêté préfectoral

1.3 DESCRIPTION GENERALE DU PROJET

Le projet consiste à réaliser une nouvelle liaison routière à 2 x 2 voies entre la RD 30 à Achères, à l'est, et la RD 190 (route de Poissy) à Triel-sur-Seine, à l'ouest. Le projet est situé en zone périurbaine, sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine dans le département des Yvelines.

Les objectifs du projet sont d'assurer un maillage des routes départementales, de créer une liaison routière est-ouest avec un nouveau franchissement de la Seine et d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de Chanteloup, en vue d'accompagner le développement du territoire de **l'Opération d'Intérêt National Seine-Aval** dont fait partie la boucle de Chanteloup.

Les échanges avec les autres routes se feront via des carrefours giratoires à niveau (4 à créer et 3 à reprendre), les raccordements avec les RD30 et RD190 feront l'objet de requalification.

Le projet intègre 5 ouvrages d'art : un pont sur la Seine, un passage sous le RD55 sans échange, un bassin enterré, un passage inférieur pour rétablir le chemin de Pissefontaine, une passerelle pour les circulations douces sur le RD30.

Des cheminements cyclables sont prévus le long de la nouvelle liaison ainsi que sur le linéaire requalifié des RD 30 et RD 190. Ces cheminements se présenteront en majorité sous forme de piste cyclable unidirectionnelle de deux mètres de large implantée de chaque côté de la route.

La conception répondra aux normes d'artères urbaines avec une **vitesse limitée à 70 km/h**.

Le projet, découpé en cinq sections (*cf. Figure 4*), comprend :

1. Côté est : l'aménagement de la RD190 à 2x2 voies depuis la RD1 jusqu'au carrefour G1 (440 m.), l'aménagement de la RD190 depuis le carrefour giratoire G1 jusqu'au projet sur Triel-sur-Seine (220 m.),
2. Tracé neuf depuis la RD190 jusqu'au RD22 via un carrefour G2 à créer (1550 m.)
3. Tracé neuf depuis la RD22 jusqu'à le RD30 (G3) en passant sous la RD55 (route d'Andrésey), comprenant le franchissement de la Seine via un viaduc de 780 m. de long,
4. L'aménagement de la RD30 en boulevard urbain 2x2 voies depuis le giratoire G3 RD30/rue du 8 mai 1945 et celui du centre commercial Leclerc (G31), aménagement en boulevard urbain de la RD30 à 2x2voies depuis le carrefour giratoire du centre commercial Leclerc (G31) et le futur carrefour giratoire avec la liaison départementale (G3) (accès au pont). o Sud (environ 610 mètres) : mise hors d'eau de la RD30 depuis le carrefour giratoire avec la liaison départementale (G3) (accès au pont) jusqu'en amont du giratoire existant du Technoparc (G32), afin de garantir un accès au pont depuis le Sud en cas de forte crue.
5. Une voie de liaison RD22-RD55 (350m.) à 2x1 voie (G32), le raccordement nord de la RD22 sur le futur giratoire G2 de la liaison RD30-RD190 (325 m.).

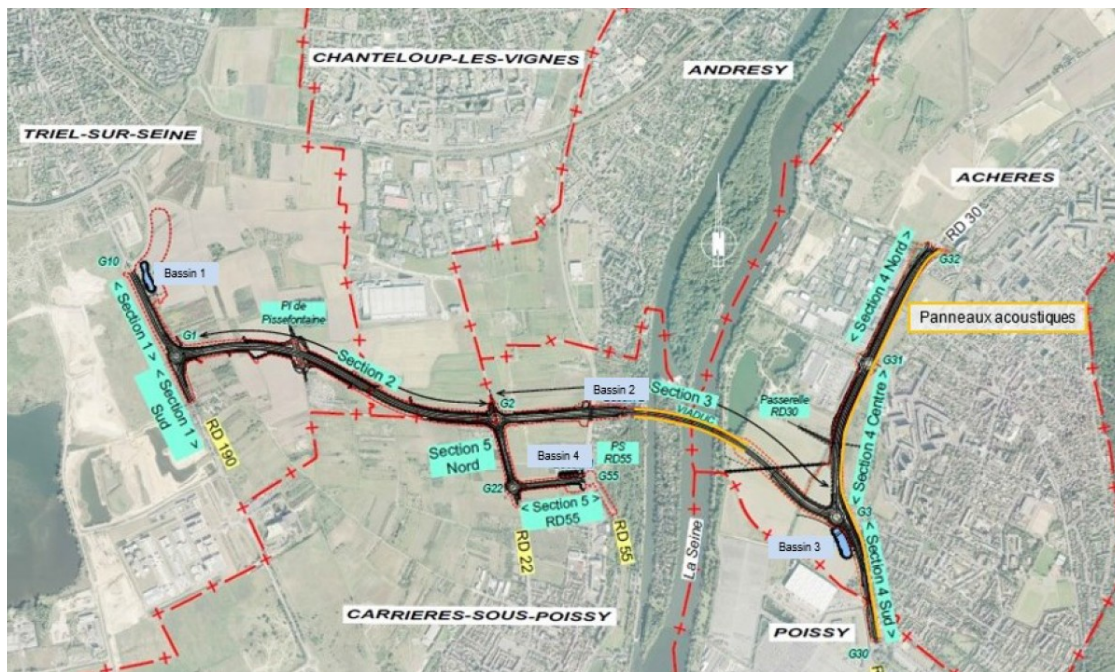


Figure 3 - Projet de liaison RD30-RD190

En termes de relief, le secteur du projet comprend deux ensembles relativement plans séparés par la Seine : la plaine d’Achères à l’est entre les cotes 23 et 25 NGF et le plateau de Chanteloup à l’ouest entre les cotes 42 et 44 m NGF, entraînant ainsi un dénivelé de l’ordre de 18 à 20 m entre les deux ensembles, au niveau du coteau boisé bordant la rive droite du fleuve entre Carrières-sous-Poissy et Andrésy. Ce relief induit des terrassements importants sur la section 3 du projet (RD 22 - RD 30) de part et d’autre du projet de viaduc : avec, à l’ouest un décaissement jusqu’à cinq à six mètres de profondeur et, à l’est, un remblaiement. Par ailleurs, la section sud de la RD 30 sera en remblais afin de garantir un accès au pont depuis le sud en cas de forte crue (Section 4 sud). Les autres sections du projet seront globalement au niveau du terrain naturel.



Figure 4 Plan des ouvrages

Le viaduc de 780 mètres de longueur, sur la Seine comptera sept piles, dont deux en lit mineur (dans la Seine) et cinq en lit majeur (dans la zone inondable). La Seine étant une voie navigable à grand gabarit sur ce secteur, le viaduc respectera les gabarits de navigation, soit une largeur du chenal de navigation de 80 m et une hauteur sous tablier minimale de 7,5 m. La navigation devra être maintenue pendant toute la phase de travaux.

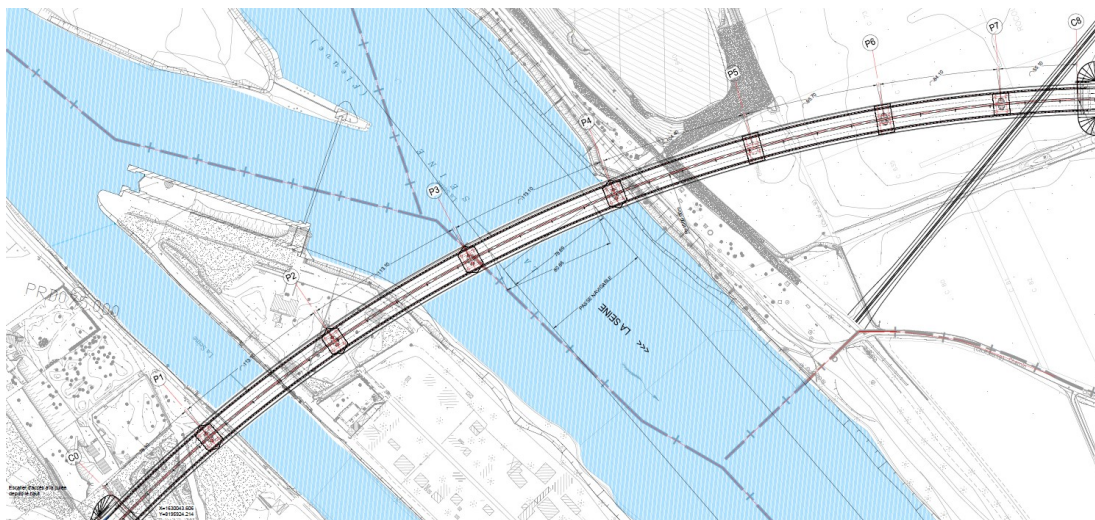


Figure 5 Plan du viaduc

Des dispositifs d'assainissement sont prévus pour gérer les eaux pluviales de la plateforme routière d'une part et rétablir les écoulements superficiels des bassins versants naturels interceptés par le projet d'autre part : réseau de fossés et cunettes, bassins de rétention des eaux pluviales et ouvrages hydrauliques de type buse ou dalot (p. 224-228).

Des aménagements paysagers seront également réalisés (p. 233-234), ainsi que des protections acoustiques : écrans anti-bruit implantés sur le viaduc et le long de la RD 30, isolations de façades¹⁴ (p. 231-232).

Les travaux se dérouleront en six phases, sur une durée de presque cinq ans, avec un début prévisionnel des travaux en fin d'année 2022 et une mise en service de la liaison routière en 2027. Seuls les travaux d'aménagement de la passerelle surplombant la RD 30 seront réalisés postérieurement, de juin 2027 à décembre 2028 (p. 246-252).

1.4 OBJET DE L'ENQUETE

1.4.1 LE MAITRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage du projet est le Département des Yvelines, représenté par le président du Conseil Départemental M. BEDIER.

Le projet est estimé à 120 M€ TTC

La Région Ile-de-France apporte une subvention de 32,5 M€ HT.

1.4.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Dans le cadre du présent dossier de demande d'autorisation environnementale, **l'étude d'impact**, incluse dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative du projet, **a été actualisée dans l'esprit de la nouvelle réglementation** et constitue le volet B du présent dossier.

1.4.2.1 La nouvelle réglementation

Plusieurs réformes sont intervenues en 2015 et 2016 concernant l'évaluation environnementale des plans et projets avec de nombreux textes parus. Dans ce cadre, les deux principaux textes nouvellement applicables en termes d'évaluation environnementale sont :

- L'Ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes (JORF n°0181 du 5 août 2016) ;
- Le Décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes (JORF n°0189 du 14 août 2016).

La réforme de l'évaluation environnementale s'inscrit dans le cadre des travaux de modernisation du droit de l'environnement et vise notamment à :

- Clarifier et simplifier les règles de l'évaluation environnementale, sans régression de la protection de l'environnement ;
- Améliorer l'articulation entre les évaluations environnementales de projets différents d'une part, et entre l'évaluation environnementale des projets et celle des plans et programmes d'autre part ;
- Achever la transposition de la directive 2011/92/UE (modifiée par la directive 2014/52/UE), et assurer la conformité du droit français au droit européen.

Les projets sont redistribués entre ceux soumis à évaluation environnementale de manière systématique et ceux soumis à évaluation environnementale au cas par cas. Il existe ainsi une redéfinition du périmètre des projets soumis au cas par cas ou à étude d'impact systématique, avec renforcement de l'examen au cas par cas.

C'est le (nouveau) tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement par le décret du 11 août 2016 qui divise ainsi en 48 rubriques les projets relevant de l'une ou l'autre hypothèse.

1.4.2.2 Etude d'impact du dossier soumis à l'enquête

Ainsi le projet de liaison RD 30 - RD 190 : Pont à Achères – boucle de Chanteloup dont la première autorisation ayant été obtenue antérieurement à la réforme de 2016, n'est pas

réglementairement soumis à la nouvelle réglementation de l'évaluation environnementale : dans le cadre de cette réforme, et du fait de ses caractéristiques et sa nature, il aurait été soumis à une évaluation environnementale au cas par cas.

Toutefois, suite à des entretiens avec la DRIEE, notamment lors d'une réunion de cadrage informelle en novembre 2018 avec l'autorité environnementale compétente en matière d'étude d'impact, **il a été convenu que l'étude d'impact réactualisée prendrait en compte l'esprit de la nouvelle réforme.**

1.4.2.3 Principe de l'autorisation environnementale

Lorsqu'une activité, une installation, un ouvrage ou des travaux risquent de porter atteinte à l'environnement, des autorisations sont nécessaires avant de les effectuer, afin de protéger autant que possible les milieux environnants. Ces autorisations relèvent de différents codes juridiques (de l'environnement, de la forêt, de l'énergie...) et sont de la compétence de différents services de l'État.

C'est pourquoi, dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et de la simplification des démarches administratives, il a été décidé de fusionner en une seule autorisation plusieurs décisions administratives nécessaires à la réalisation d'un même projet.

Depuis le 1er mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets d'installation, ouvrage, travaux ou activités soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA), sont fusionnées au sein de l'autorisation environnementale unique.

1.4.2.4 Procédures visées par le projet

Le projet liaison RD 30 - RD 190 : Pont à Achères – boucle de Chanteloup s'inscrit dans la procédure d'autorisation environnementale, objet du présent dossier.

L'autorisation environnementale vaudra pour :

- **L'autorisation préalable aux travaux au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques protégés par les articles L. 214-1 et suivants et R. 214-1 et suivants du code de l'environnement ;**
- **La demande de dérogation aux règles de protection des espèces de faune et flore sauvage prévue par les articles L. 411-1 et L. 411-2, R. 411-6 à R. 411-14 du code de l'environnement ;**
- **Autorisation de défrichement, en application de l'article L. 341-3 du code forestier, pour les zones du projet situées en zones boisées au sens du code forestier.**

1.4.2.5 Textes de référence et procédures portées par la demande

La demande d'autorisation environnementale repose donc sur l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale et sur ses décrets d'application n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017.

Selon l'article L.181-2.1 de cette ordonnance, l'autorisation environnementale tient lieu de :

5° Dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats en application du 4° de l'article L. 411-2 ;

6° Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 en application du VI de l'article L. 414-4 ;

11° Autorisation de défrichement en application des articles L. 214-13, L. 341-3, L. 372-4, L. 374-1 et L. 375-4 du code forestier ;

Les opérations envisagées soumises à autorisation au titre de la nomenclature eau, relèvent des rubriques suivantes :

Rubrique	Intitulé	Projet	Régime applicable
TITRE II : REJETS			
2.1.5.0	<i>Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :</i> <i>1° Supérieure ou égale à 20 ha</i>	En phase exploitation : La surface totale des bassins versants interceptés est de 47 ha, dont 18,3 ha de surfaces aménagées et imperméables liés aux voiries. 4 bassins multifonctions traitent et régulent les eaux pluviales issues des surfaces aménagées (voiries, talus, ouvrages d'art). Les eaux pluviales issues des bassins versants naturels sont séparées des eaux des ouvrages du projet. Les écoulements naturels sont rétablis.	Autorisation

TITRE III : IMPACTS SUR LE MILIEU AQUATIQUE OU LA SECURITE DU PUBLIC			
3.1.1.0	<p><i>Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant :</i></p> <p><i>2° un obstacle à la continuité écologique :</i></p> <p><i>a) Entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation</i></p> <p><i>b) Au sens de la présente rubrique, la continuité écologique des cours d'eau se définit par la libre circulation des espèces biologiques et par le bon déroulement du transport naturel des sédiments.</i></p>	<p>En phase chantier :</p> <p>La mise en place de batardeaux provisoire dans le lit mineur de la Seine constitue un obstacle à l'écoulement des crues et à la continuité écologique. La différence de hauteur est supérieure à 50 cm localement (au droit des piles et batardeaux).</p>	Autorisation
3.2.2.0	<p><i>Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit majeur d'un cours d'eau :</i></p> <p><i>1° surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m²</i></p> <p><i>Au sens de la présente rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage ou le remblai dans le lit majeur.</i></p>	<p>Les installations et ouvrages et les remblais dans le lit majeur sont soumis à autorisation, leurs surfaces étant supérieures à 10 000 m² (remblais routiers, passerelle, bassin n°3 et le raccordement en remblai du tablier au terrain naturel).</p>	Autorisation

1.5 L'ENQUETE PUBLIQUE

Elle est conduite dans le respect du Code de l'environnement, en particulier des articles L 123-1 à L 123-19.

1.5.1 LA PREPARATION DE L'ENQUETE

L'article L 123-1 du Code de l'environnement précise les objectifs de l'enquête publique : « L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision ».

L'article L 123-2 précise que le projet de SDRIF est bien soumis à enquête publique : « Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption, les plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à une évaluation environnementale ».

L'article L 123-3 désigne l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique : « L'enquête publique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise ».

L'article L 123-9 fixe la durée minimale de l'enquête et les conditions de sa prolongation : « La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à trente jours. Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de trente jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête ».

L'article L 123-10 organise l'information préalable du public avant l'ouverture de l'enquête :

« I-Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête informe le public :

- de l'objet de l'enquête ;
- de la ou des décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et des autorités compétentes pour statuer ;
- du nom et des qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, de la date d'ouverture, du lieu de l'enquête, de sa durée et de ses modalités ;
- de l'existence d'une évaluation environnementale, d'une étude d'impact ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, et du lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- lorsqu'il a été émis, de l'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L 122-1 et L 122-7 du présent Code ou à l'article L 121-12 du Code de l'urbanisme, et le lieu où il peut être consulté.

II. – L'information du public est assurée par tous moyens appropriés, selon l'importance et la nature du projet, plan ou programme, notamment par voie d'affichage sur les lieux concernés par l'enquête, par voie de publication locale ou par voie électronique ».

L'article L 123-11 précise les modalités de communication du dossier aux demandeurs : « nonobstant les dispositions du titre Ier de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, le dossier d'enquête publique est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci ».

L'article L 123-12 précise le contenu du dossier : « Le dossier d'enquête publique comprend, outre l'étude d'impact ou l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme. Il comprend également une note de présentation non technique, dans la mesure où ces éléments ne figurent pas déjà au dossier requis au titre de la réglementation spécifique du projet ».

1.5.2 LA CONDUITE DE L'ENQUETE

L'article L 123-13 du Code de l'environnement précise comment le travail de la commission d'enquête doit être organisé :

« I. – Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions. Dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, la participation du public peut s'effectuer par voie électronique.

II. – Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre :

- recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public ;
- visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants ;
- entendre toutes les personnes concernées par le projet, plan ou programme qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile ;
- organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage ».

L'article L 123-14 pose les conditions pour prendre en compte des modifications substantielles au cours de l'enquête ou après le dépôt des conclusions de la commission d'enquête :

« I. – Pendant l'enquête publique, si la personne responsable du projet, plan ou programme visé au I de l'article L 123-2 estime nécessaire d'apporter à celui-ci des modifications substantielles, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

Pendant ce délai, le nouveau projet, plan ou programme, accompagné de l'étude d'impact ou du rapport environnemental intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue, selon les cas, aux articles L 122-1 et L 122-7 du présent Code, et à l'article L 121-12 du Code de l'urbanisme. A l'issue de ce délai et après que le public a été informé des modifications apportées dans les conditions définies à l'article L 123-10 du présent Code, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins trente jours.

II. – Au vu des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la personne responsable du projet, plan ou programme visé au I de l'article L 123-2 peut, si elle estime souhaitable d'apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale, demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement. Dans le cas des projets d'infrastructures linéaires, l'enquête complémentaire peut n'être organisée que sur les territoires concernés par la modification.

Dans le cas d'enquête complémentaire, le point de départ du délai pour prendre la décision après clôture de l'enquête est reporté à la date de clôture de la seconde enquête.

Avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire, le nouveau projet, plan ou programme, accompagné de l'étude d'impact ou du rapport environnemental intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue, selon les cas, aux articles L 122-1 et L 122-7 du présent Code et à l'article L 121-12 du Code de l'urbanisme ».

1.5.3 LA REMISE DU RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

L'article L 123-15 précise les délais et les conditions de remise et de mise à disposition du rapport de la commission d'enquête : « Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, après avis du responsable du projet ».

Le rapport doit faire état des contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage.

Le rapport et les conclusions motivées sont rendus publics.

Si, à l'expiration du délai prévu au premier alinéa, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni justifié d'un motif pour le dépassement du délai, l'autorité compétente pour organiser l'enquête peut, avec l'accord du maître d'ouvrage et après une mise en demeure du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête restée infructueuse, demander au Président du Tribunal administratif ou au conseiller qu'il délègue, de dessaisir le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, et de lui substituer son suppléant, un nouveau commissaire enquêteur ou une nouvelle commission d'enquête ; celui-ci doit, à partir des résultats de l'enquête, remettre le rapport et les conclusions motivées dans un maximum de trente jours à partir de sa nomination. Le nouveau commissaire enquêteur ou la nouvelle commission d'enquête peut faire usage des prérogatives prévues par l'article L 123-13.

1.6 PROCEDURE

1.6.1 CONSULTATION DES SERVICES

Le Conseil Scientifique régional du Patrimoine Naturel de la Région Île de France a rendu son avis le 25 novembre 2011.

L'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale a été rendu le 27 janvier 2022.

1.7 COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUETE

1.7.1 PRESENTATION DU DOSSIER

Le dossier soumis à l'enquête comporte **7 volumineux dossiers** reliés au format A3 paysage, pour un total de 2737 pages, soit l'équivalent de **5474 pages au format A4**.

La demande d'Autorisation environnementale doit comprendre l'ensemble des pièces permettant de justifier le respect des différentes réglementations.

1.7.2 COMPOSITION DU DOSSIER

Volet A	Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale	<u>10 p.</u>
Volet B	Etude d'impact	<u>1055 p.</u>
B0	Résumé non technique	144 p.
B1	Description technique du projet – Analyse des variantes	125 p.

B2	Etat initial de l'environnement	284 p.
B3	Evolution probable de l'environnement	87 p.
	Compatibilité des documents de planification et de programmation	
	Analyse des effets cumulés avec les autres projets	
B4	Analyse des impacts,	415 p.
	Présentation des mesures et modalités de suivi associées	
	Evaluation des incidences NATURA 2000	
Volet C	Pièces justificatives dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau	<u>43 p.</u>
Volet D	Demande de dérogation protection espèces et habitats protégés	<u>292 p.</u>
	Annexe 6 : Plan d'aménagement et de gestion des sites de compensation	38 p.
Volet E	Demande d'autorisation de défrichement	<u>41 p.</u>
Volet F	Avis du CSRPN et de la MRAe et mémoires en réponse du maître d'ouvrage	<u>138 p.</u>
	Note suite aux demandes de compléments des Services Instructeurs	38 p.
Volet G	Annexes au Dossier d'Autorisation Environnementale	<u>1158 p.</u>
	Annexe 1 - Arrêté DUP	8 p.
	Annexe 2 - Plan des réseaux	7 p.
	Annexe 3 - Etude hydraulique	65 p.
	Annexe 4 - Tableau de synthèse de l'évaluation des fonctions des zones humides	5 p.
	Annexe 5 - Avis hydrogéologique	12 p.
	Annexe 6 - Protocole alerte-crues	28 p.
	Annexe 7 - Plan des aménagements paysagers	7 p.
	Annexe 8 - Résultat du diagnostic de pollution	958 p.
	Annexe 9 - Rapport d'étude EGIS : tests de trafic	40 p.
	Annexe 10 - Evaluation de l'équivalence écologique ECOTHEMIS	17 p.
	Annexe 11 - Convention d'intervention foncière	10 p.
	Annexe 12 - Schémas d'intervention proposés	1 p.

N° E22000098/78

Le dossier répond aux articles R.181-13 et suivants du Code de l'environnement selon les éléments fournis suivants :

Autorisation de travaux relative à la loi sur l'eau :

- La **notice d'incidence**, prévue à l'article R.214-6 du code de l'environnement dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la police de l'eau, est constituée par l'étude d'impact présentée dans les **volets B.1 à B.5** du dossier.
- Les **pièces justificatives** de cette demande d'autorisation au titre de la police de l'eau sont présentées dans le **volet C** du dossier.

Dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats protégés :

- La **demande de dérogation** est constituée par le **volet D** du dossier.

Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 :

- L'évaluation des **incidences Natura 2000** est présentée dans les **volets B.2 et B.4** de l'étude d'impact du dossier.

Demande d'autorisation de défrichement

- La **demande d'autorisation de défrichement** est constituée par le **volet E** du dossier.

1.7.3 LOCALISATION DES DIFFERENTS VOLETS DU DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Pièces communes constitutives de la demande d'autorisation selon les articles R.181-13, R.181-14 II et R.414-19-I 3 du code de l'environnement	Correspondance dans le dossier d'autorisation environnementale	
	Volet	Chapitre / Paragraphe
1° Lorsque le pétitionnaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande ;	Volet A – Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale	Chapitre II – Contexte réglementaire de la demande d'autorisation environnementale Paragraphe II.5 Nom et adresse du demandeur
2° La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement ;	Volet B – Etude d'impact valant notice d'incidences Loi sur l'eau B.1 – Description du projet et des variantes	Paragraphe 3. – Caractéristiques géométriques principales
	B.2 – Etat initial de l'environnement	Paragraphe 1.2. – Aires d'étude
3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit ;	Volet G – Annexes	Annexe I : Arrêté de DUP

N° E22000098/78

<p>4° Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en oeuvre, ainsi que l'indication de la ou des rubriques des nomenclatures dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées ;</p>	<p>Volet C – Pièces justificatives de la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau (avec renvois vers le volet B – Etude d'impact lorsque nécessaire)</p>	<p>Chapitre III – Nature, consistance, volume et objet des ouvrages et travaux projetés Chapitre VI – Rubriques de la nomenclature de l'article R.214-1 du code de l'environnement Chapitre VII – Moyens de surveillance et d'intervention</p>
<p>5° Soit, lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3, s'il y a lieu actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, soit, dans les autres cas, l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R. 181-14 ;</p>	<p>Volet B – Etude d'impact valant notice d'incidences Loi sur l'eau B.1 – Description du projet et des variantes B.2 – Etat initial B.3 – Evolution de l'environnement B.4 – Analyse des impacts, présentation des mesures et modalités de suivi associées B.0 – Résumé non technique</p>	<p>Ensemble des chapitres</p>
<p>6° Si le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale à l'issue de l'examen au cas par cas prévu par l'article R. 122-3, la décision correspondante, assortie, le cas échéant, de l'indication par le pétitionnaire des modifications apportées aux caractéristiques et mesures du projet ayant motivé cette décision ;</p>	<p>Réunion DRIEE Novembre 2018 statuant sur nécessité de mise à jour de l'étude d'impact</p>	
<p>7° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles prévues par les 4° et 5° ;</p>	<p>Ensemble des volets</p>	
<p>8° Une note de présentation non technique.</p>	<p>Volet B – Etude d'impact B.0 – Résumé non technique</p>	<p>Ensemble des chapitres</p>
<p>I. L'étude d'incidence environnementale établie pour un projet qui n'est pas soumis à étude d'impact est proportionnée à l'importance de ce projet et à son incidence prévisible sur l'environnement, au regard des intérêts mentionnés à l'article L. 181-3.</p>	<p>Projet soumis à étude d'impact – volet B : B.2 – Etat initial B.4 – Analyse des impacts, présentation des mesures et modalités de suivi associées</p>	<p>B.2- Chapitre IV – Environnement naturel - Site Natura 2000 B.4- Chapitre 5 – Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000</p>

1.7.4 VOLET A : PRESENTATION DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Ce volet expose l'objet du dossier d'autorisation environnementale, son contexte réglementaire, ainsi qu'un guide de lecture. Ces éléments sont rappelés aux chapitres précédents.

1.7.5 VOLET B : ETUDE D'IMPACT VALANT NOTICE D'INCIDENCES LOI SUR L'EAU

Le guide de lecture détaille et présente :

- Le plan du volet B et ses 4 sous-volets,
- Le contexte réglementaire de la remise à jour de l'évaluation environnementale (cf § 1.4.2),
- Un tableau de correspondance entre les exigences réglementaires antérieures et postérieures à 2018 et le renvoi vers les parties correspondantes du DAE.

1.7.5.1 Sous-volet B0 : Résumé non technique

Cette pièce de 144 pages « résume » l'ensemble des éléments du dossier :

1. Description du projet
2. Etat initial
3. Compatibilité avec les plans et programmes
4. Compatibilité avec les documents d'urbanisme opposables et son articulation avec les plans, schémas et programmes
5. Evolution probable de l'environnement, scénario de référence (Volet B3)
6. Recensement des projets au sein de la boucle de Chanteloup (volet B3)
7. Analyse des impacts, présentation des mesures et modalités de suivi associées. Evaluation des incidences Nature 2000.

1.7.5.2 Sous-volet B1 : Description technique du projet – Analyse des variantes

Ce document présente les caractéristiques techniques détaillées de chacune des composantes du projet : géométrie générale, caractéristiques de chacune des cinq sections, traitement des échanges, ouvrages d'art, aménagements cyclables et piétonniers, aménagements d'assainissement eaux pluviales et hydrauliques, ainsi que les aménagements acoustiques, paysagers et rigole de ressuyage.

La description générale des travaux présente les grandes étapes du chantier, la nature et qualité des matériaux et des ressources naturelles utilisées avec les estimations des types et quantités de résidus attendus (pollution de l'eau, de l'air, des sols et sous-sols, bruit, etc.), et le planning prévisionnel.

Le planning, qui prévoit l'engagement des travaux en 2022, devra être actualisé en raison du décalage par rapport aux prévisions.

Cinq fuseaux de passage ont été étudiés pour la section RD190-RD22, cinq variantes pour la section RD22-RD30 et plusieurs variantes pour le pont sur la Seine.

Au terme de la comparaison des fuseaux et des analyses multicritères, l'analyse des variantes montre qu'il n'existe pas d'autres solutions permettant d'éviter la destruction d'espèces

protégées : la solution d'aménagement retenue permet de minimiser les incidences sur les habitats d'espèces protégées.

En conclusion, le projet répond aux trois conditions cumulatives pour pouvoir solliciter une dérogation aux interdictions :

- *Il présente un intérêt public majeur,*
- *Il n'existe pas d'autre solution satisfaisante pour réaliser le projet,*
- *La dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.*

Le sous-volet B1 présente aussi les adaptations du projet mises en œuvre depuis la DUP, notamment à la suite du concours de maîtrise d'œuvre organisé en 2018. Ces aménagements portent principalement sur la mise en œuvre d'écrans acoustiques sur le viaduc, l'augmentation des hauteurs d'écrans acoustiques au droit de la RD30, et l'amélioration de la transparence hydraulique de la plaine d'Achères et de Poissy, dans la zone soumise au PPRI et PGA. Ces adaptations constituent de véritables mesures d'évitement de l'impact hydraulique du projet

1.7.5.3 Sous-volet B2 : Etat initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement fournit un point de référence du site qui sera amené à évoluer sous l'effet de la construction du projet, afin d'éventuellement atténuer des impacts écologiquement dommageables et imprévus ou de les compenser, ou encore pour réorienter les actions de gestion.

L'état initial du site et de son environnement, porte notamment sur la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, notamment sur les thématiques suivantes conformément à l'article R122-5 du code de l'environnement :

- Milieu physique (hors aquatique) ;
- Milieu physique (aquatique) ;
- Milieu Naturel ;
- Paysage et patrimoine ;
- Milieu humain ;
- Transport et déplacements ;
- Cadre de vie et santé.

La modernisation du droit de l'environnement d'août 2016 introduit la notion de scénario de référence, décrite comme « une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement » (Cf. Sous-volet B2) « et de leur évolution en cas de mise en oeuvre du projet » (Cf. Sous-volet B4). Ce scénario de référence doit désormais être associé à « un

N° E22000098/78

aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en oeuvre du projet » qui sera décrit dans le Sous-volet B3.

La synthèse des enjeux recense les principales sensibilités et enjeux recensés au sein de l'aire d'étude :

Thématiques		Principales sensibilités et enjeux recensés au sein de l'aire d'étude
Milieu physique	Relief	Relief de plaine alluviale sur l'essentiel de l'aire d'étude (boucle de Chanteloup et rive gauche). présentent des pentes fortes contraignantes pour les infrastructures.
	Géologie	Selon les campagnes de reconnaissance des sols menées, les sols de l'aire d'études sont : au sud, des sols compressibles (Remblais et Alluvions Modernes) et sur le plateau à l'Ouest, des Alluvions Anciennes de nature hétérogène sont présents en surface sur des épaisseurs variables. Au droit de la plaine, des remblais d'accès au viaduc et des dispositions constructives spécifiques pourront être nécessaires.
	Documents de gestion des eaux	Obligation de compatibilité de tout projet d'aménagement avec le SDAGE du bassin Seine-Normandie.
	Risques naturels	Risque d'inondation très fort au sein de la zone soumise au Plan de Prévention du risque d'inondation. La contrainte de libre écoulement des eaux nécessitant des adaptations spécifiques des projets d'infrastructure. La Plaine d'Achères et de Poissy, dont l'objectif est de s'assurer que les divers projets n'entament pas le régime du fleuve, est en vigueur sur le secteur. Risque de mouvement de terrain lié à la présence d'anciennes carrières de gypse en limite nord-ouest des coteaux du massif de l'Hautil. Le projet n'est pas implanté sur ces zones.
	Eaux souterraines	Enjeu très fort lié à la présence de la nappe alluviale de la Seine à faible profondeur et de captation. Nécessité d'une protection en limite de l'aire d'étude.

Thématiques		Principales sensibilités et enjeux recensés au sein de l'aire d'étude
Milieu naturel	Habitats naturels et flore	Habitats naturels généralement dégradés au sein de la boucle de Chanteloup, où les friches herbives sont présentes. Les habitats les plus sensibles sont situés au niveau de la Seine et sont constitués par les boisements (Saulaie blanche alluviale) et par les herbiers aquatiques. Flore : 12 espèces patrimoniales recensées (6 en milieu terrestre et 6 aquatiques), mais aucune n'est protégée. La Seine et sa ripisylve : <ul style="list-style-type: none"> Les boisements alluviaux constituent un habitat avéré pour l'Ecureuil roux et le Hérisson. Plan d'eau de Rocourt : <ul style="list-style-type: none"> Les berges abruptes de la pointe Sud du plan d'eau abrite un site de nidification pour le Grèbe castagneux. Le Grèbe castagneux niche probablement au niveau des arbres tombés dans le plan d'eau. La gravière constitue une zone d'hivernage pour certains oiseaux patrimoniaux (Tourterelle d'Europe).
	Faune	Sur le plateau, les enjeux sont plus localisés mais peuvent localement être forts : <ul style="list-style-type: none"> Les bosquets, friches arbustives, fourrés : <ul style="list-style-type: none"> Constituent des sites de nidification pour des oiseaux patrimoniaux (Tourterelle d'Europe). Constituent un habitat potentiel pour les mammifères terrestres (dont l'Ecureuil roux). Abritent des arbres pouvant constituer des gîtes potentiels pour les chiroptères. Les milieux agricoles ouverts, friches herbacées, bandes enherbées constituent essentiellement des habitats potentiels pour les oiseaux patrimoniaux.

N° E22000098/78

Thématiques		Principales sensibilités et enjeux recensés au sein de l'aire d'étude
	Mode d'occupation des sols	<p>Secteur péri-urbain en mutation rapide suite à l'interdiction de l'activité agricole sur les terres d'Achères. Très peu d'espaces boisés résiduels. Le projet Cœur Vert se poursuit. La phase 1 et 2 seront définis plus précisément l'an prochain.</p> <p>Présence de plusieurs décharges sauvages au centre de la boucle et de déchets dispersés sur les sols. Une opération de nettoyage des déchets est actuellement en cours. Menée par le Conseil Départemental, cette opération s'est achevée en 2022. Le projet recoupe une partie de la zone concernée.</p> <p>Urbanisation actuelle discontinue dans la boucle de Chanteloup, les bourgs étant toujours séparés par des zones d'activités et d'urbanisation (présence de zones d'activités à Chanteloup-les-Vignes). Rive gauche fortement urbanisée.</p>
	Situation socioéconomique	<p>Territoire bénéficiant de la zone d'emploi de Poissy, mais présentant toutefois, particulièrement dans le secteur de la Seine, un fort caractère industriel. Secteur fortement marqué par la filière automobile avec notamment la présence de l'usine PSA-PSA Peugeot Citroën près de la Seine. De nombreux projets ont été commercialisés récemment ou sont en passe de l'être : ZAC de Carrières-sous-Poissy (ZAC Centralité, ZAC l'Ecopôle Seine Aval, ZAC des trois cèdres), Triel-neuf, de la petite arche, de la grande arche, etc.). (Cf. Sous-volet B3 qui détaille l'ensemble des projets). Le projet ne recoupe aucune ZAC existante, en cours de réalisation ou en projet.</p> <p>Potential de développement économique important nécessitant une amélioration des accès.</p> <p>Concentration des équipements sur la commune de Poissy, les autres communes étant moins bien desservies.</p>
	Déplacements et circulation	<p>Réseau de transport routier peu développés au sein de la boucle de Chanteloup, constitué de routes départementales et communales tournées vers/depuis le pont de Poissy. Le pont de Poissy, point de franchissement privilégié de la Seine, est un axe de circulation important. Réseau de transport ferroviaire bien développé avec une ligne Transilien de chaque côté de la Seine. Le projet assure un accès direct et assuré pour la plupart la desserte de la gare de Poissy.</p>

Thématiques		Principales sensibilités et enjeux recensés au sein de l'aire d'étude
Cadre de vie	Réseaux et servitudes	Réseaux et servitudes techniques de natures diverses, en particulier des canalisations de transport d'eau, par le projet.
	Paysage	<p>Présence d'entités paysagères présentant une sensibilité forte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les bords de Seine, • le contrefort boisé de l'Hautil, • le coteau en bord de Seine.
	Ambiance sonore	Ambiance sonore générale modérée, correspondant à un bruit moyen inférieur à 65 db(a), à l'exception de certains points de bruit.

Des plans de synthèse des enjeux ont été établis pour chaque section afin de visualiser leur situation spatiale.

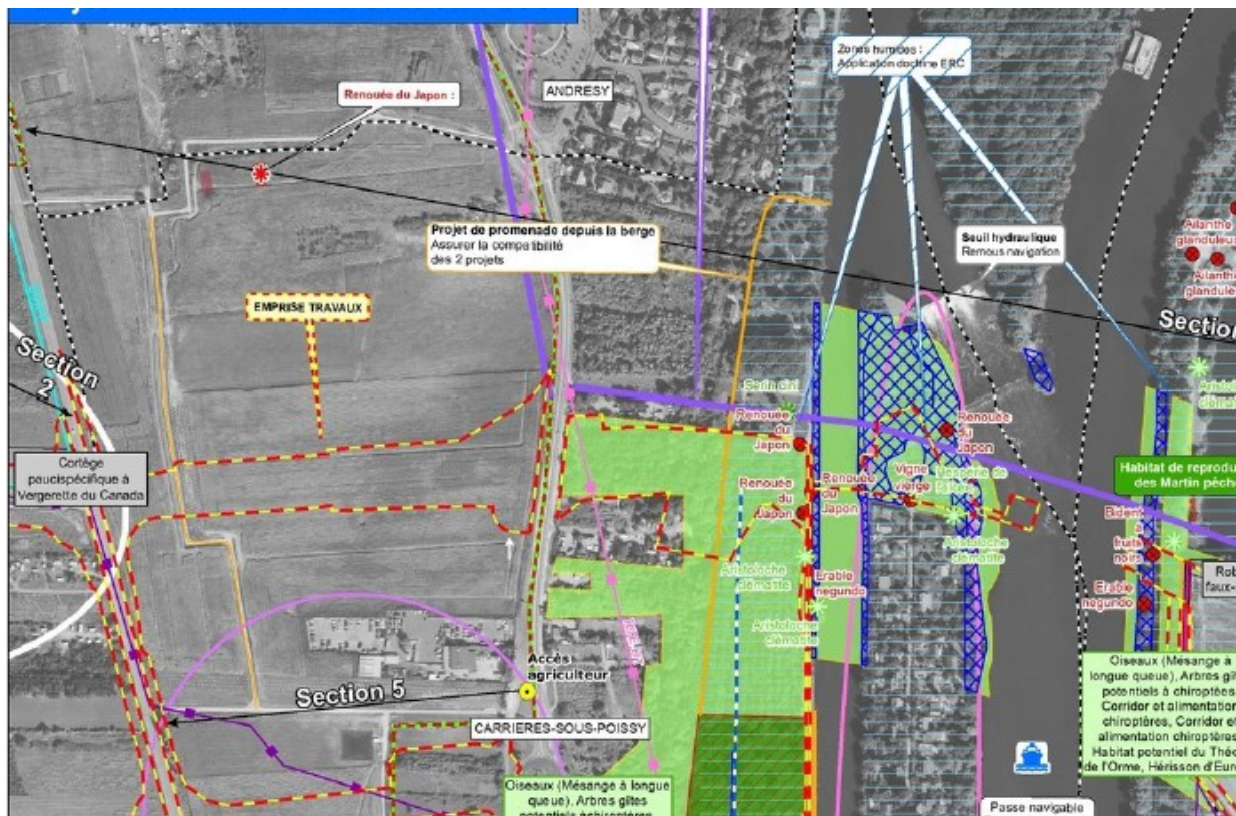


Figure 6 Exemple de Synthèse des enjeux : sections 3 & 5

Le document expose ensuite les relations entre les différents milieux, physique, naturel et humain, de l'environnement au niveau du projet.

1.7.5.4 Sous-volet B3 Evolution probable de l'environnement – Compatibilité des documents de planification et de programmation - Analyse des effets cumulés avec d'autres projets

Ce sous-volet :

- Donne une description de l'évolution des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement (Cf. Sous-volet B2) en cas de mise en oeuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en oeuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;
- Présente les autres projets connus tels que définis par l'article R.122-5 du code de l'environnement, qui sont autorisés mais ne sont pas réalisés au moment de l'enquête publique du projet, et dont les effets sont susceptibles, à terme (c'est-à-dire à l'horizon de la réalisation de l'opération soumise à la présente enquête publique), de s'ajouter avec les effets propres au projet et identifiés dans le chapitre précédent.

1.7.5.4.1 EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT AU TRAVERS DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION

Ce volet présente les documents de planification et de programmation en vigueur sur le territoire concerné par le projet.

- Il précise les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols inscrite dans les documents d'urbanisme, son articulation avec les plans, schémas, programmes mentionnés au R.122-17 du code de l'environnement, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique (SRCE), ceci afin de juger si le projet est cohérent avec ces documents ;
- **SDRIF**

Le territoire concerné par l'aire d'études est identifié du Nord au Sud, comme espace agricole puis comme secteur d'urbanisation préférentielle et enfin comme espace urbanisé à optimiser.

Il est traversé par un projet de liaison autoroutière (prolongement de la Francilienne A104) et un projet de liaison en transport en commun (LNPN).

Afin d'optimiser un réseau viaire à achever, le SDRIF mentionne le présent projet comme un franchissement nécessaire pour optimiser le réseau viaire existant (réseau routier principal).

Sur le territoire, on note également le souhait d'implanter une liaison verte en direction du Parc du peuple de l'herbe et de développer les réflexions sur les déplacements favorisant les transports en commun.

- **PDUIF**

S'agissant d'une liaison routière, le projet n'œuvrera pas pour la diminution des modes de déplacement individuels motorisés.

Toutefois, le projet prévoit la réalisation de bandes et pistes cyclables contribuant à relever un défi n°4. De même, les transports collectifs (TC) seront développés sur la nouvelle liaison, permettant d'améliorer la desserte est-ouest du territoire par les TC contribuant également à relever le défi n°2.

- **SRCE**

Le SRCE a pour objectif de mettre en oeuvre la reconquête de la biodiversité grâce au maintien et à la restauration des continuums écologiques et des espaces naturels au sein des espaces urbanisés.

N.B.: La compatibilité avec les continuités écologiques est très largement développée dans la partie milieu naturel.

- **Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)**

Les principaux objectifs du SRCAE à 2020 concernant les transports sont les suivants :

- Réduire de 2 % les trajets en voiture particulière et en deux-roues motorisés,
- Augmenter de 20 % les trajets en transports en commun,
- Augmenter de 10 % les trajets en modes de déplacement actifs (marche, vélo, etc.),
- Passer à 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Aucun élément n'est donné concernant le positionnement du projet par rapport à ces objectifs

- **Schéma des Déplacements dans les Yvelines (SDY)**

Le projet de liaison RD30 – RD190 s'inscrit pleinement dans les actions que le Conseil départemental entend mener et impulser à différents horizons (2020, 2025 et au-delà) pour répondre aux attentes des yvelinois et à celles liées aux impératifs du développement équilibré du territoire telles que définies dans le SDADEY

- **Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes**

Le détail des itinéraires cyclables existants au sein de l'aire d'étude est présenté dans le Sous-volet B2.

- **Schéma Directeur Cyclables de GPS&O**

Des aménagements cyclables (pistes ou bandes cyclables) sont présents au sein de l'aire d'étude et certains recoupent le linéaire. Ils seront maintenus dans le cadre du projet, qui inclut par ailleurs de nouveaux aménagements.

- **Plan de Relance « Vélo Yvelines 2019 – 2022 »**

Ces plans vélo sont la déclinaison opérationnelle du Schéma Directeur Cyclable : 3 Plans Vélos successifs pour un réseau cyclable vraiment significatif en un peu moins de 10 ans.

- **Schéma Directeur de la randonnée pédestre**

Seule la randonnée cyclable s'inscrit sur une partie du linéaire du projet, au droit du giratoire n°G30.

- **Schéma Départemental de la Randonnée Equestre**

Sept boucles sont actuellement balisées, aucune ne se situe dans l'aire d'étude.

- **PLUi de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPSEO)**

L'objectif mis en avant dans le PLUI est d'approfondir le lien avec le fleuve en mettant en avant des aménagements paysagers, de mobilités, etc. Du point de vue de l'intégration paysagère, il s'agit de multiplier les contacts entre la Seine et les espaces urbanisés, de protéger les cônes de vue depuis et vers les coteaux, d'encourager de nouveaux usages en lien avec le fleuve, son patrimoine industriel et ses activités touristiques.

La boucle de Chanteloup fait l'objet de l'OAP n°11 : la boucle de Chanteloup, Carrières et Triel. Cette dernière a pour vocation de doter la boucle de Chanteloup d'une vision d'ensemble cohérente reconnaissant l'identité forte de chacune de ses composantes, et notamment :

- Préserver et mettre en valeur les terres naturelles, en sauvegardant les terres agricoles fertiles et organisant la reconquête des terres polluées ;
- Répondre aux besoins de logements et d'activités de certaines communes tout en limitant l'urbanisation ;
- Permettre l'intégration des futures zones urbanisées en proposant des « lisières » réconciliant espaces bâtis et paysagers.

Le présent projet de liaison est clairement identifié dans le PLUI de GPS&O,

1.7.5.4.2 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION RELATIFS AUX MILIEUX AQUATIQUES

Au vu des différentes mesures mises en œuvre, le projet est compatible avec les documents de planifications liés au milieu aquatiques :

- Le SDAGE Seine Normandie,
- Les SAGE (absence de SAGE au niveau de l'aire d'étude),
- Les outils réglementaires de préventions des inondations (PGRi et PPRi),
- Le Plan Global d'Aménagement de la Plaine d'Achères et de Poissy (PGA),
- Les zones de répartition des eaux (ZRE).

1.7.5.4.3 ÉVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT, SCENARIO DE REFERENCE

L'objectif est ici d'apprécier l'évolution probable des facteurs environnementaux pertinents à l'horizon de la mise en service et de la phase d'exploitation du projet en l'absence de projet. La comparaison de ce scénario « sans projet » et du scénario « avec projet » permettra ainsi de mettre en exergue les impacts positifs et négatifs du projet et d'analyser sa contribution propre à l'évolution de l'environnement (amélioration, stagnation, dégradation).

Cet exercice prospectif a été réalisé sur la base des hypothèses d'évolution du territoire présentées dans les documents de planification du territoire et des études prospectives disponibles à ce jour.

Nous pouvons retenir les points principaux suivants :

- Les effets cumulés des conséquences du changement climatique conduiront probablement à la réduction des volumes d'eau disponibles dans les nappes superficielles. Par conséquent, la pression sur les nappes profondes sera

- probablement accentuée du fait de la réduction de la disponibilité des nappes superficielles et de l'augmentation de l'urbanisation.
- Réduction des débits moyens de la Seine du fait de la tendance à la réduction de la pluviométrie et à l'augmentation des températures. Les simulations à moyen et long terme indiquent une très probable augmentation des jours de sécheresse ;
 - Augmentation des débits de pointe en période de pluie de forte intensité (orages) du fait des ruissellements plus importants. Ces phénomènes climatiques sont ponctuels, mais ils auront tendance à être plus fréquents à l'avenir.
 - Eaux souterraines et superficielles : La réalisation ou non du projet ne sera pas de nature à influencer la tendance « naturelle » du changement climatique et à modifier les conséquences qu'il pourra avoir sur les eaux souterraines et superficielles.
 - Risques naturels : L'augmentation de l'occurrence des inondations et de leur expansion, envisageable au regard des tendances liées au changement climatique, pourrait aggraver les conséquences de ces inondations sur les populations et les biens. La réalisation du projet augmente la vulnérabilité de la zone face à ce risque, néanmoins les diverses mesures, présentées dans le Sous-volet B4, permettent d'atténuer ce dernier ;
 - Environnement naturel : l'étude indique que le projet a peu d'influence sur l'évolution de l'environnement naturel, eu égard aux influences du changement climatique, hormis pour la continuité écologique : Deux corridors écologiques ont été identifiés au sein de l'aire d'étude :
 - Un corridor de la trame verte : milieux herbacés au sein de la boucle de Chanteloup ;
 - Un corridor de la trame bleue : la Seine.

En l'absence de projet, ces deux corridors écologiques ne seraient pas interceptés et conserveraient leur état actuel (continuité dans les milieux ouverts de la boucle de Chanteloup et absence d'ouvrage de traversée de la Seine au niveau de l'île de la Dérivation).

- Environnement humain :

Sur la période 2003-2012, sur le territoire de GPS&O, 710 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été consommés en extension urbaine sur l'ensemble du territoire, soit environ 79 ha/an.

A l'échelle de la boucle, on se rend compte que cette tendance est confirmée. Elle a notamment pu être impulsée par l'arrêté préfectoral du 31 mars 2000 interdisant la production de toutes cultures légumières et aromatiques en terre et de l'abandon des parcelles ayant suivi. Ces friches agricoles ont pu faciliter l'installation d'activités économiques ces dernières années.

- Transport et déplacements : Les RD190 et RD30, très fréquentées, sont reliées par la RD308 en amont du pont de Poissy, régulièrement saturé aux heures de pointes. En l'absence de la réalisation de la liaison du projet, les congestions récurrentes du réseau routier se poursuivront et les projets de développement urbains prévus (la ZAC Centralité, la ZAC Ecopôle, etc.), comme les habitants, se verront pénalisés.

Le projet de liaison RD 30 – RD 100 permettra de désengorger le réseau routier actuel.

1.7.5.4.4 LES PROJETS DITS CONNUS – ANALYSE DES EFFETS CUMULES DU POINT DE VUE REGLEMENTAIRE

Parmi la vingtaine de projets recensés, six ont été retenus pour l'analyse des effets cumulés, dont la synthèse figure au tableau ci-après :

Projet	Effets cumulés en phase travaux	Effets cumulés en phase exploitation
Parc solaire	-	-
Technoparc 2	-	Hausse du trafic et des nuisances au RD30
Tram Express 13	Hausse de la circulation sur certains itinéraires (RD30 et RD190 par exemple) et des nuisances liées	Effet cumulé positif sur les déplacements, la desserte et l'attractivité du territoire
Centrale hydroélectrique	-	-
Requalification RD190	Hausse de la circulation sur certains itinéraires (RD190 par exemple) et des nuisances liées.	Effet cumulé positif sur les déplacements, la desserte, et l'attractivité du territoire. Effet positif également sur le paysage (aménagement)

1.7.5.4.5 ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC LES AUTRES PROJETS

Un recensement de l'ensemble des autres projets permet de mener une analyse globale de leurs effets cumulés à l'échelle de la boucle :

- Du point de vue écologique : Les mesures écologiques prévues dans le cadre du projet de liaison routière permettront de restaurer des milieux particulièrement dégradés présents au sein de la boucle de Chanteloup, les corridors écologiques de la trame verte et bleue identifiés dans le SRCE d'Ile-de-France seront rétablis et confortés par les mesures de réduction et de compensation proposées, La complémentarité des mesures de réduction (rétablissement des continuités écologiques le long de l'infrastructure) et des mesures compensatoires proposées (restauration d'habitats naturels favorables à la flore et à la faune, au plus proche de l'infrastructure) apparaît alors pleinement compatible avec les objectifs du projet de Cœur vert.

- Du point de vue de l'impact sur la ressource en eau : L'analyse montre que les mesures associées aux différents projets permettent de limiter au maximum les impacts.

- Milieu humain : l'ensemble des projets aura un effet positif sur la desserte et l'attractivité du territoire. Les projets urbains (ZAC, etc.) induiront à terme une hausse de la population et du nombre de logements que viendront accompagner les projets d'infrastructure de transport.

- Paysage, patrimoine et loisirs : Les différents projets auront un impact durable sur le paysage en donnant un nouveau visage, plus lisible et vivant à la boucle de Chanteloup. Les bords de Seine se verront préservés avec une attention particulière à maintenir le caractère fluvial et boisé du paysage au droit du fleuve, Le patrimoine culturel sera peu impacté par ces divers projets.
- Du point de vue du trafic : Les différents chantiers induiront une hausse de la circulation, notamment de poids-lourds. L'ensemble des projets induira à terme un accroissement de l'attractivité du territoire, du nombre d'habitants et d'activités présents. Cela engendrera une hausse de la fréquentation des différents axes routiers présents.

1.7.5.5 Sous-volet 4 : Analyse des impacts, présentation des mesures et modalités de suivi associées, évaluation des incidences Natura 2000

L'analyse des impacts - 419 pages-, est réalisée conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, et intègre :

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation : dans le chapitre Environnement humain ;
- une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers : dans le chapitre agriculture ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité : dans le chapitre Analyse des coûts collectifs induits par le projet ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet : dans le chapitre Cadre de vie et santé humaine ;
- une description des hypothèses de trafic : dans le chapitre Environnement humain.

La doctrine nationale relative à la « *séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel* » dite ERC a été adoptée par le comité de pilotage dédié à ce sujet.

Il faut noter que de nombreux chapitres de l'analyse d'impact sont développés dans l'état initial de l'environnement. Nous ne présenterons ici quelques éléments de l'analyse d'impact :

- Synthèse des principales mesures d'évitement des impacts retenues lors de la conception du projet.

- *Section 1 comprise entre le giratoire RD 1/RD 190 et la future liaison départementale :*

A la conception du projet, sur 230 m le doublement se fait à l'Est compte tenu de la présence à l'Ouest de la RD 190 d'une ancienne décharge d'ordures ménagères, dont les terres sont présumées polluées.

Sur la partie sud de la section 1, la RD 190 est élargie à l'Ouest à Triel sur Seine, afin de préserver le bâti présent à l'Est de la RD 190 et d'en assurer sa desserte.

- *Section 2 comprise entre la RD 190 et la RD 22 :*

La pré concertation qui s'est déroulée en novembre 2008 a permis de caler un fuseau pour cette section (cf. Volet B1 – Description des Variantes).

Ce fuseau a permis de préserver au maximum l'espace ouvert de la Boucle, et se cale au mieux avec les limites de l'urbanisation future, à l'époque prescrites aux PLU des communes de Triel-sur-Seine et Chanteloup-les-Vignes.

○ *Section 3 comprise entre la RD 22 et la RD 30 (incluant le pont) :*

Afin d'éviter un échange consommateur d'emprise au droit de la RD 55, préjudiciable à la volonté locale de reconquête des berges de Seine, la liaison départementale passera sous la RD 55, sans échange.

Le raccordement à la RD 55 est prévu via une voie de liaison RD 22 – RD 55 (linéaire d'environ 310 m) créée au sud de la liaison départementale et qui se raccordera au carrefour giratoire existant RD 55 / route d'Andrézy.

- Coût des mesures environnementales : 14 883 378 € HT, dont :
 - Mesures en faveur de la réduction de l'impact acoustique : 5 230 000 € HT
 - Mesures en faveur de l'agriculture : 900 000 € HT
 - Mesures d'intégration paysagères : 1 512 000 euros HT
 - Mesures hydrauliques : et 4 700 000 euros HT
 - Mesures écologiques : 2 700 000€ HT dont :
 - Mesures de réduction : 526 000 € HT
 - Mesures de compensation hors acquisitions : 1 754 000 € HT
 - Mesures de suivi : 420 000 € HT
 - Mesures de défrichement : 159 378 € HT

1.7.6 VOLET C : PIÈCES JUSTIFICATIVES DOSSIER D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

Ce document constitue la pièce règlementaire de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, il fournit l'ensemble des justificatifs de la DLE :

- Objet de la demande,
- Nom et adresse du demandeur,
- Nature, consistance, volume et objet des ouvrages projetés,
- Documents d'incidences loi sur l'eau,
- Rubriques de la nomenclature concernées par le projet,
- Moyens de surveillance, d'entretien et d'intervention, en phase exploitation et en phase travaux.

1.7.7 VOLET D : DEMANDE DE DEROGATION PROTECTION ESPECES ET HABITATS PROTEGES

Le commissaire enquêteur rappellera les chapitres principaux et leurs conclusions, synthétisées notamment dans le résumé non technique du volet D.

Le projet doit répondre à trois conditions cumulatives pour pouvoir solliciter une dérogation aux interdictions :

- il présente un intérêt public majeur,
- il n'existe pas d'autre solution satisfaisante pour réaliser le projet,
- la dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

1.7.7.1 Intérêt public majeur

Les raisons exposées par le maître d'ouvrage pour justifier de l'intérêt public majeur du projet sont résumées ci-après :

- Le réseau routier de la boucle de Chanteloup et de ses abords supporte des problèmes quotidiens de circulation qui vont s'amplifier.
- Le trafic converge vers le Sud pour emprunter le pont de Poissy. Aux heures de pointe du matin et du soir, les abords de Poissy sont quotidiennement saturés et la circulation très difficile sur les routes départementales adjacentes. Compte tenu de la croissance annuelle du trafic et de l'augmentation de la circulation générée par le développement urbain du secteur, les conditions de circulation et de sécurité sur les principaux axes de la zone d'étude vont se dégrader dans les années à venir.

Le projet de liaison RD 30 - RD 190 complètera le réseau routier actuel en créant un accès vers l'Est et une nouvelle liaison routière Est-Ouest permettant notamment un désenclavement efficace de la boucle de Chanteloup. Ses caractéristiques de route départementale lui permettront d'absorber le trafic local, déchargeant ainsi les voiries secondaires.

Le projet améliorera les conditions de sécurité et de circulation sur l'ensemble du territoire de la boucle et de ses abords, favorisera le développement local et est une condition sine qua non à l'émergence de transports en commun (EOLE/ Tram 13).

- Le tracé a été défini au terme de la comparaison des cinq différents fuseaux envisagés et cinq variantes pour la section RD22-RD30. La variante 3 pour le franchissement de la Seine a été adopté par l'Assemblée Départementale du 18 juin 2010.

Le tracé retenu est celui qui présente les plus d'avantages au regard des composantes de l'intérêt public majeur développées ci-avant et le moins d'inconvénients en matière environnementale :

- La traversée de la plaine s'inscrit des lors dans un milieu très dégradé du point de vue de la biodiversité. Le franchissement de la Vallée de la Seine s'avère en revanche bien plus sensible du point de vue de la biodiversité. Ceci étant, au droit de ce franchissement de la Seine, le choix du tracé retenu est du point de vue écologique le moins préjudiciable dans la mesure où le tracé épargne les îles vierges de toute urbanisation, et épargne également le plan d'eau de Rocourt qui a une valeur écologique. Au cours des phases d'approfondissement d'études, le projet a été optimisé, notamment en allongeant le viaduc, évitant des volumes de remblais et minimisant de fait les emprises au sol et par voie de conséquence l'impact sur la biodiversité.

En conclusion : S'agissant d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la Boucle de Chanteloup, en vue de faciliter son développement et accompagner le développement du territoire de l'Opération d'Intérêt National, le projet présente une raison impérieuse d'intérêt public majeur qui est de nature sociale et économique, et des motifs qui comportent des conséquences bénéfiques primordiales.

1.7.7.2 Cadre légal et réglementaire objet de la demande

1.7.7.2.1 CADRE LEGAL

Le principe d'interdiction de destruction des espèces protégées repose sur le code de l'environnement, notamment :

- Le titre 1er (protection de la faune et de la flore) du livre IV de la partie législative (art. L.411-1 et suivants) ;
- Le titre 1er (protection de la faune et de la flore sauvage) du livre IV de la partie réglementaire (art. R. 411-1 et suivants).

Les autorisations de destruction d'espèces protégées présentent toutes un caractère exceptionnel, puisque l'interdiction est la règle.

1.7.7.2.2 PRESENTATION DU PROJET

Il est ici présenté, outre le plan général du projet, le plan des installations du chantier et des accès afin d'en apprécier précisément l'impact sur l'environnement.

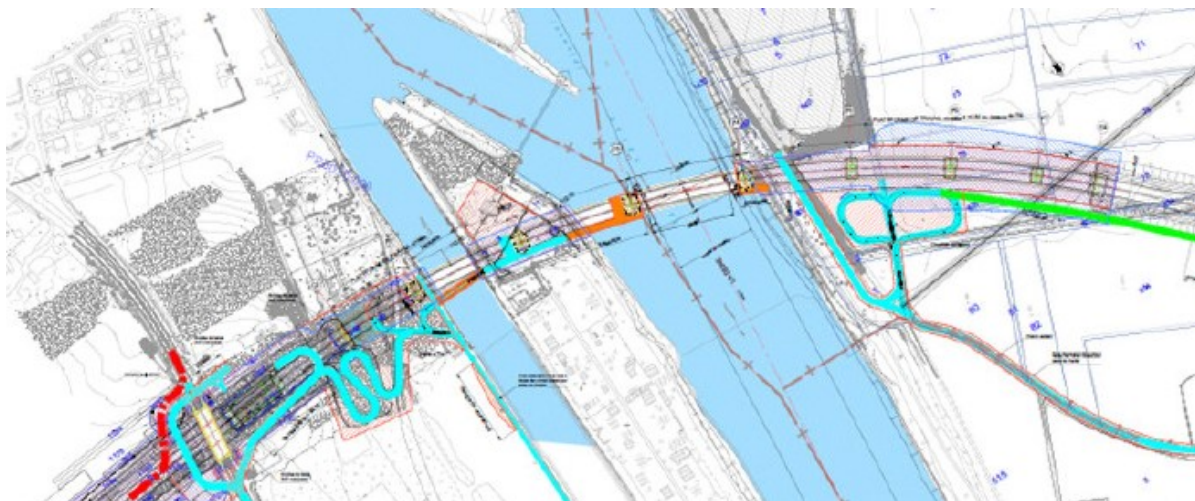


Figure 7 - Plan de synthèse des installations de chantier et des accès

1.7.7.2.3 ESPECES PROTEGEES RETENUES

Parmi l'ensemble des espèces protégées présentes ou potentiellement présentes au sein de l'aire d'étude, les impacts résiduels du projet ont été évalués en prenant en considération les mesures d'évitement et de réduction intégrées au projet. Les enjeux écologiques sont évalués pour chaque espèce (flore, amphibiens, oiseaux, insectes) comme Faibles, Modérés ou Forts, et la nécessité d'une dérogation appréciée pour l'habitat ou l'individu.

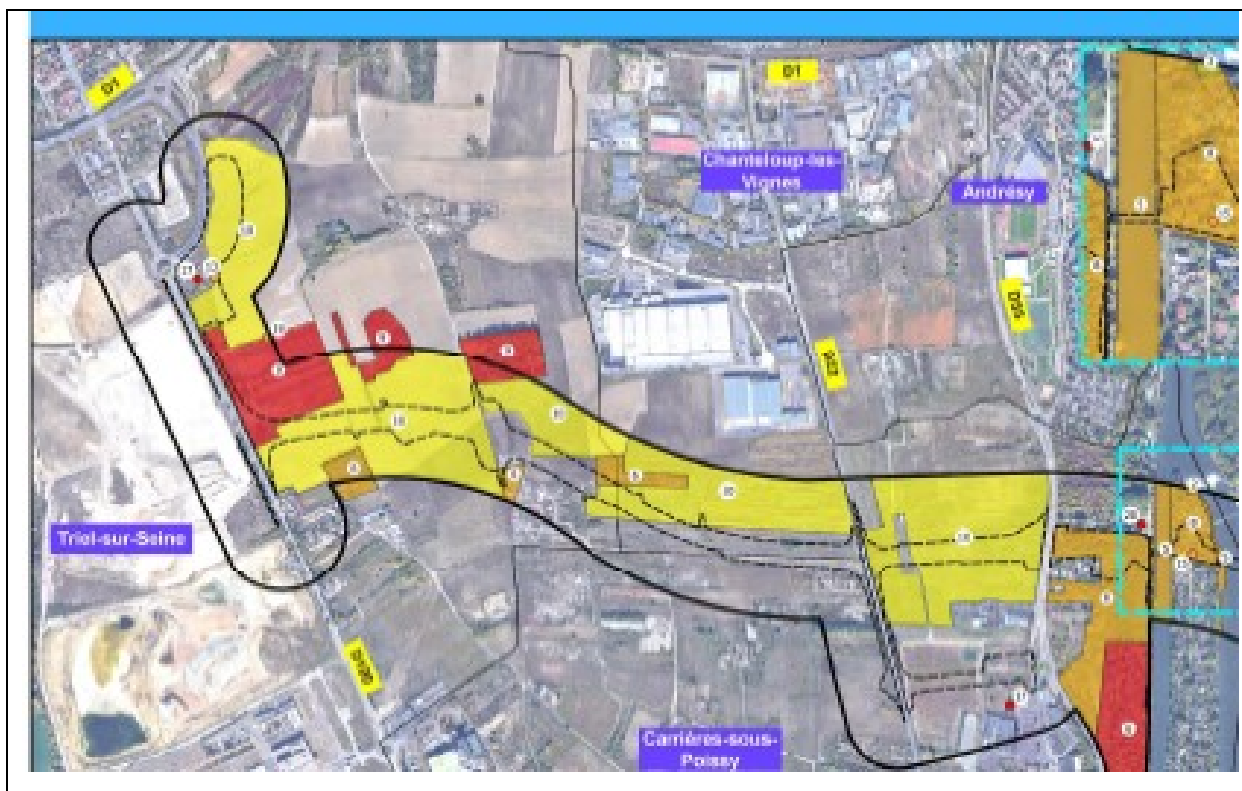


Figure 8 - Carte de synthèse des enjeux écologiques

N° E22000098/78

1.7.7.3 Etat initial :

Le fuseau concerné par le projet de liaison RD 190 – RD 30 a fait l'objet d'une étude d'impact en 2010 et d'un complément d'étude portant sur le volet faune-flore en 2015.

La Seine et sa vallée constitue le secteur à enjeu principal où l'état initial identifie deux zones :

- La Seine et sa ripisylve,
- Le plan d'eau de Rocourt

Sur le plateau, ce sont des enjeux localisés :

- Bosquets, friches arbustives, fourrés,
- Milieux agricoles ouverts, qui constituent un habitat pour l'avifaune et l'entomofaune.

1.7.7.4 Impacts du projet sur les espèces protégées

- Aucun impact n'est attendu sur la **flore protégée**,
- Sans mesure particulière, un **risque de destruction d'amphibiens** existe lors des travaux sur le bassin d'assainissement des eaux pluviales de la RD30,
- Le projet n'induit **pas d'impact significatif sur le Lézard des murailles**,
- L'impact des emprises de travaux sur les **habitats avifaunistiques** est synthétisé ci-après :

Cortège avifaunistiques	Surface impactée
Cortège des espaces ruraux ouverts (Linotte mélodieuse, Tarier pâtre, etc.)	16,9 ha
Cortège des milieux boisés et friches arbustives (Pouillot fitis, Fauvette des jardins, etc.)	2,1 ha de fourrés arbustifs 2,87 ha de boisements
Cortège des milieux humides (Bergeronnette printanière, Cygne tubercule)	60 ml de berges
Cortège des milieux urbains (Moineau domestique, Serin cini, etc.)	800 ml d'alignement d'arbres en milieu urbain le long de la RD30

- Le projet engendrera la destruction de 2,3 ha d'habitats favorables à l'**écureuil roux** et au **hérisson d'Europe**,
- 2,87 ha de boisements utilisés comme zone de chasse par les **chiroptères**, et deux arbres, seront impactés par les travaux,
- Le projet n'engendre un impact que sur l'espèce d'insectes protégées suivante :

Cortège - Espèce		Habitat	Surface impactée
Lépidoptère	Azuré des cytises	Friches herbacées vivaces en milieu urbain (Total existant : 6 700 m2)	5 200 m2 (soit 78 % de l'habitat existant)

Orthoptères	Grillon d'Italie Conocéphale gracieux Oedipode turquoise	Milieus ouverts a semi-ouverts (friches herbacées, cultures, chemins)	16,9 ha

- L'impact résiduel sur les frayères et nurseries **piscicoles** reste toutefois non significatif, du fait des mesures de restauration des berges de la Seine qui seront réalisées.

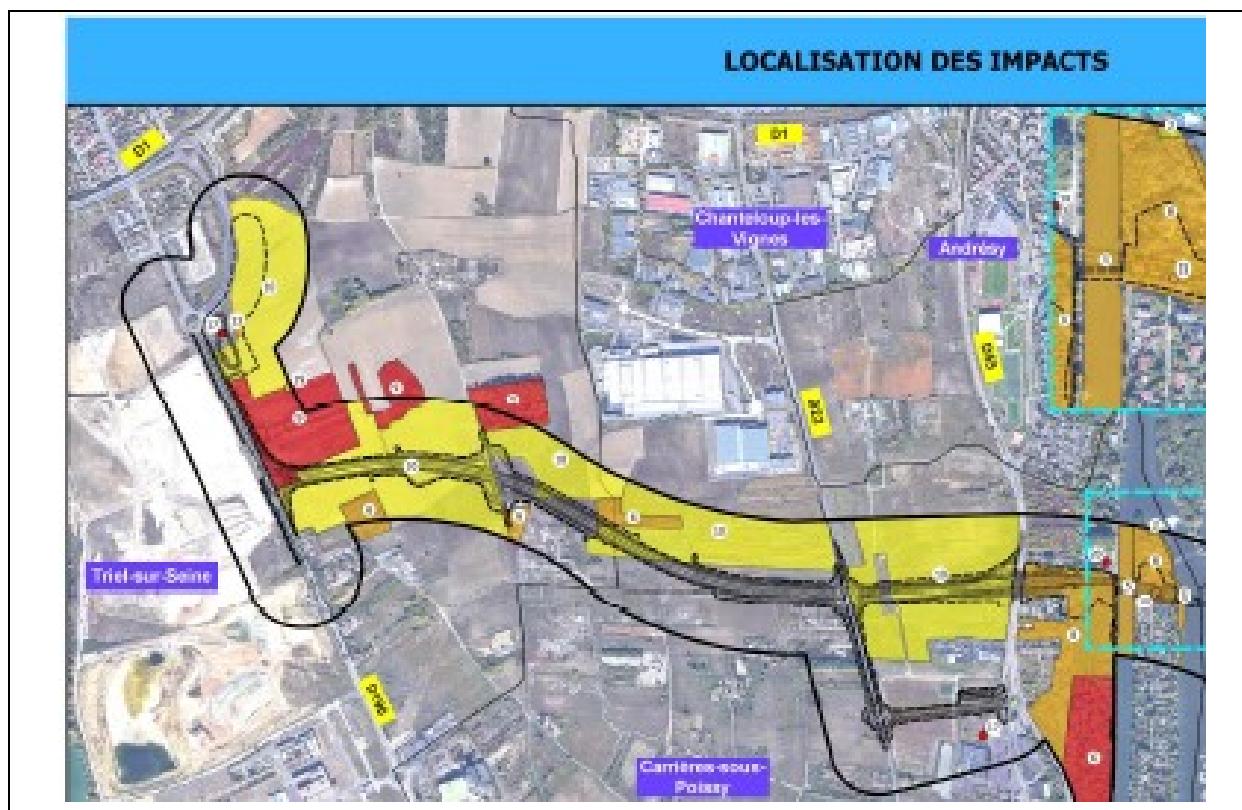


Figure 9 - Localisation des impacts

1.7.7.5 Mesures d'Évitements

Les mesures d'évitement concernent :

- Le **choix des variantes** retenues, au regard de la connaissance actuelles du projet et des milieux, permet d'éviter de l'est à l'ouest les milieux naturels structurants existants suivants :
 - Le plan d'eau de Rocourt et sa végétation riveraine ;
 - La pointe de l'île de la Dérivation et l'île d'en Bas,
 - De conserver la fonctionnalité du corridor de la vallée de la Seine avec un passage en viaduc élargi (plus long que celui prévu lors du dépôt de la DUP),
 - Les principaux boisements et bosquets de la Boucle de Chanteloup.
- L'**optimisation du profil en travers et réduction des emprises** :

N° E22000098/78

- Minimisation des emprises en limitant les rétablissements agricoles nécessaires,
- Optimisation de l'équilibre des remblais déblais, et limitation de l'ouverture du coteau ouest de la Seine.

- L'organisation des travaux :

- Choix d'implantation et d'équipement des accès et bases de travaux sur avis des écologues,
- Dispositifs de mise en défens pour les emprises impactées et les zones naturelles sensibles,
- Cahiers des charges contraignants à destination des entreprises.

1.7.7.6 Mesures de Réduction

Onze mesures de réductions ont été mises en œuvre :

N°	Intitulé
MR 1	Mesures environnementales génériques en phase chantier
MR 2	Adaptation des périodes de travaux selon le calendrier biologique
MR 3	Délimitation des emprises chantier et mise en défens des habitats et espèces sensibles
MR 4	Prise en compte des espèces végétales exotiques envahissantes pendant les travaux et en phase exploitation
MR 5	Mesures favorables au maintien des stations d'espèces végétales patrimoniales MR5-1 : Cynoglosse officinale (<i>Cynoglossum officinale</i>) MR5-2 : Jonc a tépales obtus (<i>Juncus subnodulosus</i>)
MR 6	Déplacement d'espèces animales protégées MR6-1 : Déplacement des amphibiens avant les travaux sur le bassin de la RD30 MR6-2 : Déplacement de l'habitat de l'Azure des cytises MR6-3 : Sauvetage des poissons si nécessaire
MR 7	Mise en place de barrières a amphibiens en phase chantier a proximité du site de reproduction
MR 8	Création d'une mare favorable a l'accueil des amphibiens au sein du site compensatoire « Plaine de Rocourt » afin de réaliser la MR6
MR 9	Protocole d'abattage spécifique pour les arbres gites potentiels à chiroptères
MR 10	Mise en valeur écologique des délaissés et dépendances vertes
MR 11	Restauration des continuités écologiques de l'infrastructure : MR11-1 : Création de passages a faune MR11-2 : Mise en place d'éléments de guidage de la faune MR11-3 : Restauration des berges de la Seine et des continuités écologiques sous le viaduc

	MR11-4 : Restauration des sites occupés par les bases travaux à proximité du viaduc
--	-------------------------------------------------------------------------------------

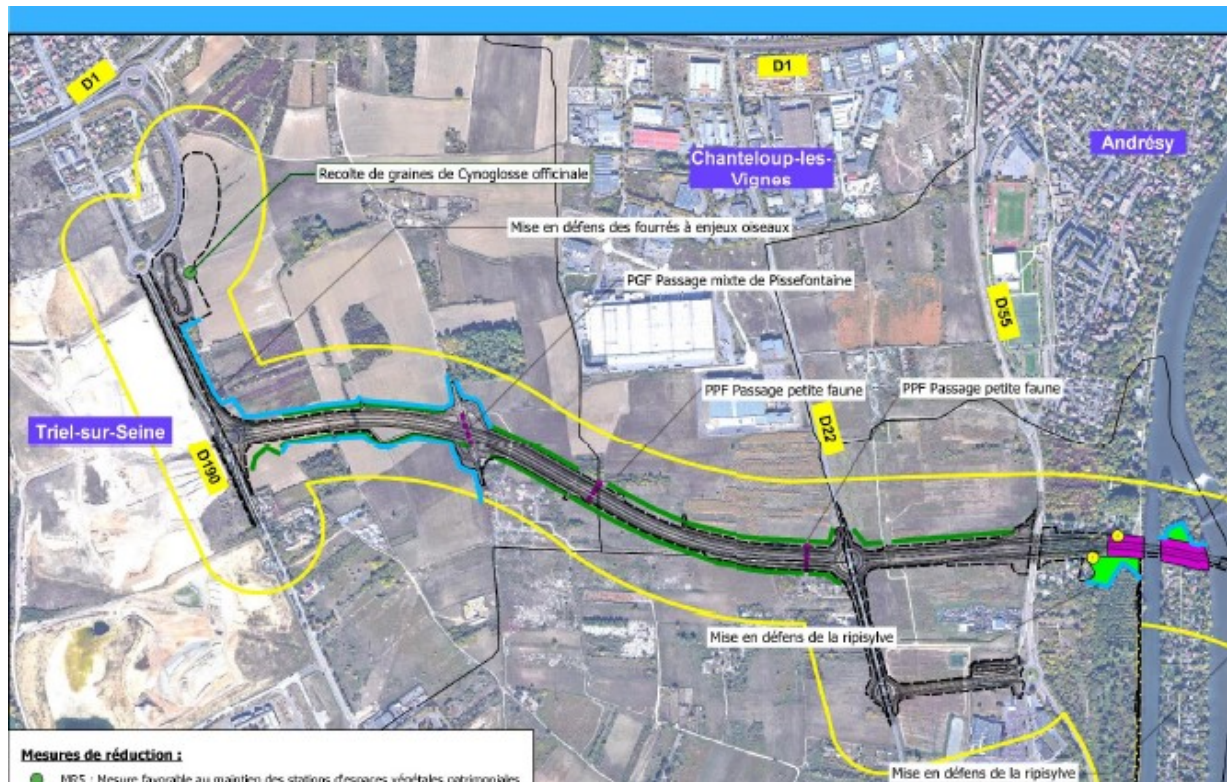


Figure 10 - Localisation des mesures de réduction

1.7.7.7 Mesures compensatoires

L'analyse des impacts résiduels du projet après mise en œuvre des mesures de réduction a permis d'identifier les besoins de mesures compensatoires (MC) pour trois guildes écologiques :

- **MC1** : Milieux ouverts à semi-ouverts (prairies, friches herbacées et haies) : 16.9 ha ;
- **MC2** : Milieux boisés et fourrés arbustifs : 2.87 ha ;
- **MC3** : Milieux aquatiques et zones humides réglementaires (boisements alluviaux et ripisylve) : 0.727 ha.

Trois sites ont été retenus pour la compensation écologique :

Site n°1 : « les Groues du Cerf »

Ce site regroupe des parcelles cultivées, des friches annuelles à peuplement paucispécifique, ainsi que quelques parcelles boisées envahies par le Robinier (*Robinia pseudoacacia*) mais présentant des arbres gîtes potentiels pour les chiroptères. La surface totale du site des « Groues du Cerf » est de 2,5 ha.

Intérêts :

- Potentialités de restauration intéressantes pour les milieux herbacés (MC1) et les parcelles boisées (MC2), constituant un gain important en valeur écologique intrinsèque ;
- Possibilité d'accueil de la mesure de réduction MR5-1 (Déplacement de *Cynoglossum officinale*) ;
- Localisation du site à l'interface du projet et du corridor écologique de la trame des milieux herbacés identifiée au SRCE ;
- Parcelles situées à proximité immédiate du rétablissement du chemin agricole de Pissefontaine, utilisé également comme un passage mixte pour la faune.

Site n°2 : rive droite de la Seine

Ce site, d'une superficie totale d'environ 4,1 ha, est actuellement occupé par un boisement rudéralisé, des patchs de mégaphorbiaie à *Sambucus ebulus* et une phalaridaie basse en voie de fermeture.

Intérêts :

- Potentialités de restauration intéressantes du boisement rudéral et de la phalaridaie basse associée, avec gain important en valeur écologique intrinsèque ;
- Possibilité de diversifier les milieux et de restaurer une mosaïque d'habitat favorable à la biodiversité (boisements, clairières, annexe hydraulique) (MC2) ;
- Possibilité de restaurer des zones humides alluviales, avec renaturation du boisement rudéral en boisement alluvial (MC3) ;
- Localisation du site à proximité immédiate des bords de Seine permettant de conforter le corridor écologique de la vallée de la Seine.

Site n°3 : plaine de « Rocourt »

Ce site est actuellement occupé par des terres cultivées et fera l'objet d'une exploitation de granulats par GSM avant les travaux liés à la liaison RD190 – RD30. L'ensemble du site retenu occupe une superficie de 10,4 ha.

Intérêts :

- Potentialités de restauration intéressantes avec création d'une mosaïque de milieux herbacés (MC1) et de fourres arbustifs (MC2), suite à l'exploitation et la perturbation importante du site lors de l'extraction de granulats, constituant un gain important en valeur écologique intrinsèque ;
- Possibilité d'accueil de différentes mesures de réduction, notamment la MR8 (Création d'une mare pour l'accueil des amphibiens) et la MR6 (déplacement de l'habitat de l'Azuré des cytises *Glaucopsyche alexis* et des amphibiens dans la mare créée). La localisation fine des

espaces dédiés à la reconstitution de ces milieux sera précisée en cohérence avec le phasage d'exploitation de GSM et la disponibilité du foncier,

- Localisation du site a proximité de la culée Est du viaduc (C8) et possibilité d'aménagements paysagers favorables au guidage de la faune pour le rétablissement des continuités écologiques sous le viaduc ;

- Aménagement et mise en valeur écologique des abords de la rigole qui traversera ce site.

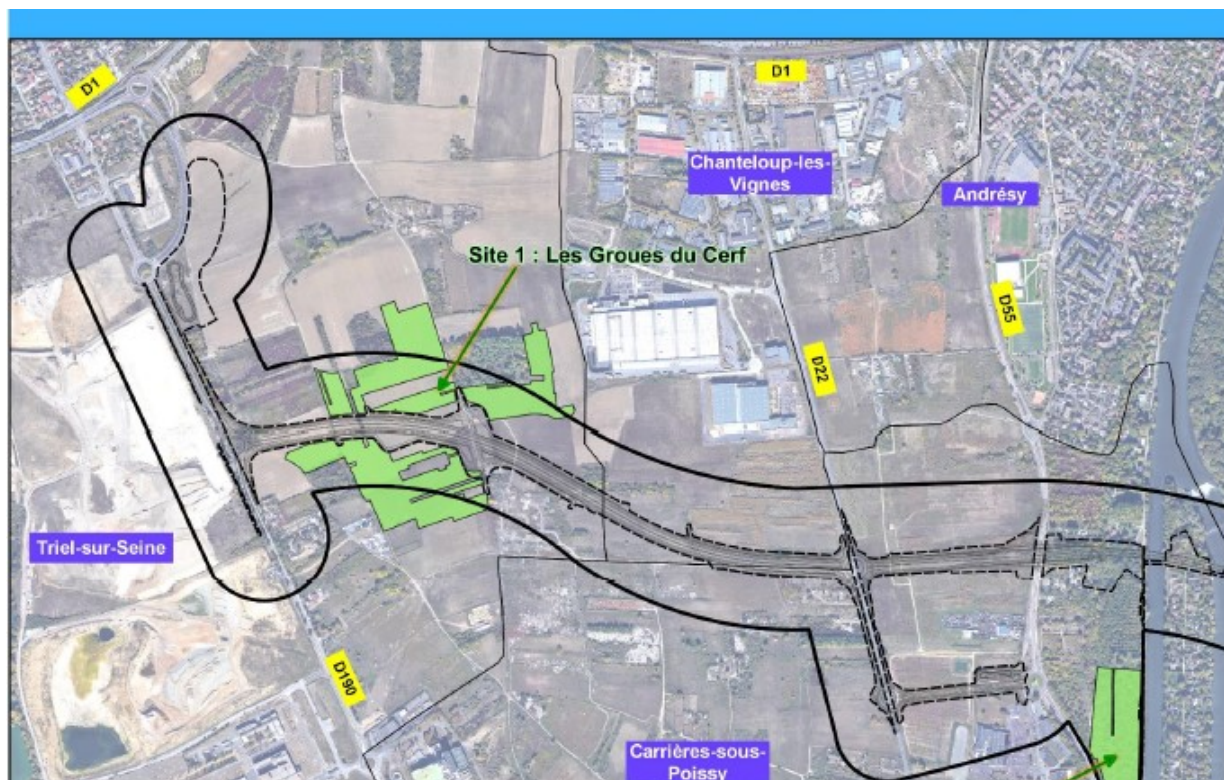


Figure 11 - Localisation des sites de compensation

1.7.7.8 Mesures de suivis écologiques

Le **suivi du chantier** sera réalisé par un écologue référent dont la mission consistera à viser et contrôler l'ensemble des mesures à réaliser (mise à jour des inventaires des espèces invasives et de la flore patrimoniale, mise à jour des inventaires de l'Azurée des Cytises, déplacement des amphibiens, contrôle des procédures de mise en oeuvre et de la localisation des mises en défens, contrôle des procédures et de la réalisation des remises en état.

L'écologue référent tiendra à jour un tableau de suivi des actions et aura également la charge de préparer les reporting destinés aux services de l'Etat.

L'ensemble des **mesures de réduction** concernant la restauration des milieux naturels touchés pendant les travaux et les aménagements de passage à faune seront suivis pendant 10 ans. Si la mesure n'est pas effective, le suivi pourra être prolongé sur 50 ans

habitats et espèces sensibles	
MR 4 : Prise en compte des espèces végétales exotiques envahissantes	75 000 €
MR 5 : Mesures favorables au maintien des stations d'espèces végétales patrimoniale	
- MR 5-1 Cynoglosse officinale	5 000 €
- MR 5-2 Jonc à tépales obtus	5 000 €
MR 6 : Déplacement d'espèces animales protégées	
- MR 6-1 Déplacement des amphibiens	3 000 €
- MR 6-2 Déplacement habitat de l'Azuré des cytises	40 000 €
- MR 6-3 Sauvetage des poissons	3 000 €
MR 7 : Mise en place de barrières à amphibiens en phase chantier à proximité du site de reproduction	8 000 €
MR 8 : Création d'une mare favorable à l'accueil des amphibiens	30 000 €
MR 9 : Protocole d'abattage spécifique pour les arbres gîtes	
MR 10 : Mise en valeur écologiques des délaissés et dépendances vertes	150 000 €
MR 11 : Restauration des continuités écologiques de l'infrastructure	
- MR 11-1 Création de passages à faune (Passage mixte agricole +3 PPF) – Prix affiché pour mémoire, car inclus dans le projet	(830 000 €)
- MR 11-2 Dispositifs de guidage aux entrées des passages faune	10 000 €
- MR 11-3 Restauration des berges de la Seine et des continuités écologiques sous le viaduc	100 000 €
- MR 11-4 Restauration des sites occupés par les bases travaux a proximité du viaduc	30 000 €
Total MR (arrondi) :	526 000 €

L'estimation du coût des mesures compensatoires comprend les coûts d'aménagement sur 2 ans, et les coûts de gestion sur 50 ans.

Mesures Compensatoires (MC)	Coût (€ HT)
-----------------------------	-------------

	<i>Hors acquisitions foncières</i>
Site n°1 « Les Groues du Cerf »	838 000 €
Site n°2 « Rive droite de la Seine »	383 000 €
Site n°3 « Plaine de Rocourt »	533 000 €
Total MC :	1 754 000 €

1.7.7.10 Conclusion

Mesures compensatoires

- La MC1 consiste à restaurer des milieux ouverts favorables à l'accueil des oiseaux de plaine et aux insectes ;
- La MC2 consiste à créer et revaloriser des fourrés et boisements rudéraux locaux, afin de compenser la perte d'habitats boisés et arbustifs, favorables aux oiseaux, aux mammifères (y compris les chiroptères) et dans une certaine mesure aux amphibiens ;
- La MC3 consiste à restaurer un boisement alluvial par renaturation d'un boisement rudéral en bord de seine, afin de compenser la perte de zone humide réglementaire (boisement alluvial et ripisylve).

Conclusion : « *Compte tenu des enjeux mis en évidence pour les espèces protégées, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation rappelées ci-dessus, ainsi que des mesures de suivi qui seront mises en place, il s'avère que le projet n'est pas de nature à nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces protégées à l'échelle locale.* »

1.7.8 **VOLET E : DEMANDE D'AUTORISATION DE DEFRICHEMENT**

1.7.8.1 Contexte réglementaire

Le défrichement est une opération soumise à autorisation administrative. Il est défini par le **code forestier**. Les articles L.341-1 à L.341-10 du nouveau code forestier fixent les conditions à remplir pour effectuer un défrichement.

Toute opération volontaire entraînant la destruction de l'état boisé d'un terrain et mettant fin à sa destination forestière est considérée comme un défrichement et nécessite une autorisation administrative préalable (article L.341-3), l'article L.341-6 a été modifié en y **introduisant une obligation de soumettre à condition(s) toute autorisation de défrichement.**

L'article L.341-6 est ainsi modifié :

« *L'autorité administrative compétente de l'Etat subordonne son autorisation à l'une ou plusieurs des conditions suivantes :*

1° L'exécution, sur d'autres terrains, de travaux de boisement ou reboisement pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie, le cas échéant, d'un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 5, déterminé en fonction du rôle économique, écologique et social des bois et forêts objets du défrichement, ou d'autres travaux d'amélioration sylvicoles d'un montant équivalent. Le représentant de l'Etat dans le département peut imposer que le boisement compensateur soit réalisé dans un même massif forestier ou dans un secteur écologiquement ou socialement comparable ;

2° La remise en état boisé du terrain lorsque le défrichement a pour objet l'exploitation du sous-sol à ciel ouvert ;

3° L'exécution de mesures ou de travaux de génie civil ou biologique en vue de réduire les impacts sur les fonctions définies à l'article L. 341-5 et exercées soit par les bois et forêts concernés par le défrichement, soit par le massif qu'ils complètent ;

4° L'exécution de travaux ou mesures visant à réduire les risques naturels, notamment les incendies et les avalanches.

L'autorité administrative compétente de l'État peut également conditionner son autorisation à la conservation sur le terrain de réserves boisées suffisamment importantes pour remplir les rôles utilitaires définis à l'article L. 341-5.

Le demandeur peut s'acquitter d'une obligation mentionnée au 1° du présent article **en versant une indemnité équivalente**, dont le montant est déterminé par l'autorité administrative et lui est notifié en même temps que la nature de cette obligation. Le produit de cette indemnité est affecté à l'établissement mentionné à l'article L. 313-1 du code rural et de la pêche maritime pour alimenter le fonds stratégique de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 156-4 du présent code, dans la limite du plafond prévu à l'article 46 de la loi no 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012. ».

La circulaire DGPAAT/SDFB/2014-914 du 20 novembre 2014 précise les modalités de détermination du coefficient multiplicateur pour la mise en oeuvre du 1° de l'article L.341-6 du nouveau code forestier ainsi que le calcul de l'indemnité équivalente au coût des travaux de boisement ou reboisement requis comme condition à l'autorisation de défrichement des bois et forêts des particuliers et des collectivités ou autres personnes morales mentionnées au 2° du I de l'article L.211-1 du nouveau code forestier.

1.7.8.2 Zones de défrichement et enjeux

La zone à défricher est localisée au droit de l'ouvrage de franchissement de la Seine, sur l'île de la Dérivation (5126 m²) et sur le secteur de Garennes en rive droite (26220 m²),

Aucune zone bénéficiant d'un statut de protection au titre des milieux naturels n'est répertoriée sur le site ou les abords immédiats des zones à défricher.

En revanche, le projet de liaison RD30-RD190 est limitrophe, dans sa partie Est, d'un site officiellement inventorié pour son intérêt écologique (la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique,

Floristique et Faunistique de type II dénommée « Ballastières et zone agricole de Carrières-sous-Poissy »).

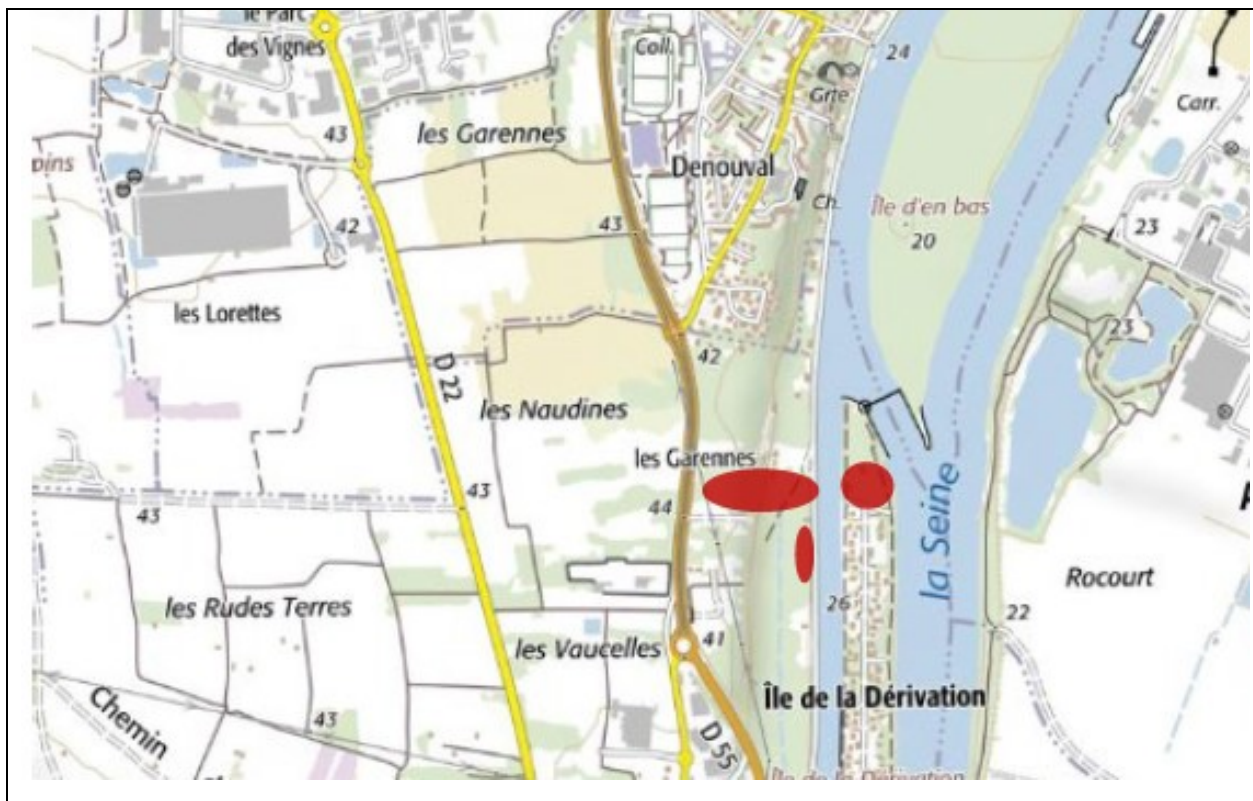


Figure 12 - Localisation de la zone à défricher

Certaines espèces animales protégées seront potentiellement impactées par le projet. Des demandes de dérogation pour destruction d'habitats d'espèces protégées devront être instruites par le Conseil National de Protection de la Nature avant le commencement des travaux.

Aucun site Natura 2000 ne concerne la zone d'étude, ni ses abords.

1.7.8.3 Mesures compensatoires

Le Maître d'Ouvrage s'engage à compenser les défrichements nécessaires à la réalisation de son projet. Il s'agit d'une compensation financière par versement au Fonds Stratégique de la Forêt et du Bois d'une indemnité d'un montant de **159 377,868 euros courants**, dans le cadre du projet de la liaison RD30 – RD190.

Ce montant a été calculé selon les modalités fixées dans l'arrêté inter-préfectoral n° 2015222-0010 fixant les modalités de calcul des compensations liées aux autorisations de défrichement.

Le commissaire enquêteur constate et regrette qu'aucune mesure de reboisement n'ait été proposée en compensation des défrichements à réaliser pour le projet.

1.7.9 VOLET F : AVIS DU CSRPN ET DE LA MRAE ET MEMOIRES EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

1.7.9.1 Avis du CSRPN et mémoire en réponse

En préambule de son avis du 28 décembre 2021, le CSRPN :

- Regrette que **le projet ne prenne pas en compte**, la DUP datant de 2013, les changements relatifs à la notion de « **zéro artificialisation nette du territoire** » ou celles des mobilités douces,
- Constate que **l'artificialisation croissante de la « boucle de Chanteloup »** n'est pas conforme aux **objectifs de la perte de biodiversité**,
- Reconnaît cependant les efforts du pétitionnaire pour mettre en œuvre la séquence ERC,

Un avis favorable est donné, sous les trois conditions suivantes, auxquelles le pétitionnaire a répondu :

1. Additionnalité de la mesure de compensation des terrains exploités par GSM, initialement prévue remise en état en terres agricoles : prendre en compte la restauration écologique du plan d'eau.

- Réponse du MOA

- Additionalité de la mesure : au titre de l'exploitation de sa carrière, GSM doit reconstituer les terres arables aux cotes naturelles des terrains. Les mesures écologiques proposées par le MOA viennent bien en complémentarité de la réhabilitation des terres agricoles.
- Prise en compte de la restauration écologique d'un plan d'eau en rive gauche de la Seine : le MOA s'est engagé à mettre en place une concertation avec les propriétaires de l'étang pour les aider à mettre en œuvre un plan de gestion écologique en cohérence avec celui de l'étang de Rocourt (site de compensation n°3).

2. Faune piscicole au droit du pont : compléter la protection des berges par un dispositif anti batillage.

- Réponse du MOA

- Un dispositif anti batillage comprenant un replat immergé et un merlon anti-batillage, complété par un boudin d'hélophytes.

3. Information des suivis environnementaux.

- Réponse du MOA

- Les résultats des suivis environnementaux des suivis écologiques et techniques seront transmis à la DRIEAT qui les portera à connaissance du CSRPN.

4. Mesures de protection des sites de compensation

- Réponse du MOA

- La durée des engagements a été portée de 30 ans à 50 ans ;
- Les sites n°1 et n°3 ont fait l'objet d'une acquisition foncière,
- Le site n°2 appartient à la commune de Poissy, et fera l'objet d'une ORE (Obligation Réelle Environnementale) qui grève au fonds les obligations environnementales.

Le commissaire enquêteur prend acte que le MOA a répondu à l'ensemble des recommandations du CSRPN.

Il considère cependant que les réserves formulées en préambule de l'avis, portant sur le non-respect du principe de « zéro artificialisation nette » et la perte de biodiversité associée dans la « boucle de Chanteloup » constituent une objection forte au projet.

1.7.9.2 Avis de la MRAe et mémoire en réponse

L'Autorité Environnementale a formulé douze recommandations sur la manière dont l'environnement a été pris en compte dans le projet.

- (1) La MRAe recommande pour la bonne information du public à la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise de préciser les limitations existantes ou à envisager pour restreindre les possibilités d'urbanisation de terrains naturels, agricoles ou forestiers desservis par cette nouvelle infrastructure.....9
- (2) La MRAe recommande de joindre les études techniques citées dans l'étude d'impact menées dans le cadre du présent projet et représenter un dossier actualisé et complété afin que la MRAe puisse statuer sur l'ensemble des sujets relevant du champ de l'évaluation environnementale.....11
- (3) La MRAe recommande de justifier le projet au regard des problématiques de trafic actuelles et des effets attendus du projet sur les déplacements, étayés par des données de trafic consolidées.. 11
- (4) La MRAe recommande de joindre au dossier d'enquête publique l'avis qui sera rendu par le Conseil national de protection de la nature et le cas échéant, les suites que le maître d'ouvrage envisage de lui donner.....13
- (5) La MRAe recommande : - d'appliquer une méthode de dimensionnement pour quantifier les gains susceptibles d'être obtenus par les actions de compensation, afin de mieux argumenter l'hypothèse d'absence de perte nette de biodiversité. - de présenter des garanties de pérennisation de la vocation écologique des sites de compensation au-delà des cinquante ans proposés.....14
- (6) La MRAe recommande de : - préciser si le secteur du projet est concerné par des zones de décharges sauvages et déterminer, le cas échéant, si ces activités ont impacté la qualité des sols ; - présenter en annexe au dossier les diagnostics de pollution des sols réalisés, afin d'apporter des informations précises et complètes ; - préciser les études ou analyses complémentaires à mener pour préserver la qualité des eaux souterraines (concernant la réutilisation, l'évacuation de terres excavées et les remblais d'apport).....15

- (7) La MRAe recommande de : - actualiser les études de trafics sur la base de données récentes, afin de permettre d'étudier de manière plus approfondie les effets du projet sur les déplacements à la mise en service et à plus long terme, prenant en compte notamment l'augmentation du trafic due à celle de la capacité du réseau (« effet rebond ») ; - réaliser des estimations du trafic aux heures de pointe (et pas seulement en moyenne journalière annuelle).....17
- (8) La MRAe recommande d'explicitier comment le projet intègre, voire développe, le réseau des mobilités actives, principalement au regard des liaisons nord-sud qui le recourent.....17
- (9) La MRAe recommande de : - actualiser l'étude d'acoustique à partir de données de trafic plus récentes ; - réaliser des mesures des niveaux sonores en phase d'exploitation, pour confirmer la modélisation et s'assurer que les mesures de gestion sont adaptées ; - présenter une carte des zones où la réalisation du projet entraînera des augmentations des niveaux sonores ; - prévoir la mise en place de mesures acoustiques pendant le chantier.....19
- (10) La MRAe recommande d'actualiser l'étude d'impact sur le volet « air et santé » en utilisant la méthodologie et les textes en vigueur et sur la base de données de trafic plus récentes.....20
- (11) La MRAe recommande de : - expliciter le parti d'aménagement paysager du projet sur l'ensemble de son emprise ; - mettre en évidence le rapport du projet avec l'espace public et la topographie d'origine, notamment la manière dont les continuités nord-sud sont assurées (vues, déplacements, biodiversité, etc.) ; - prendre à cette fin appui sur un ensemble graphique homogène montrant, de manière détaillée et contextuelle, la forme de l'ouvrage par des plans, des coupes, des perspectives et des photomontages.....21
- (12) La MRAe recommande de : - fournir une description et une évaluation des impacts potentiels de la consommation des ressources naturelles ainsi qu'un bilan prévisionnel des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet, y compris au regard du trafic supplémentaire qu'il permettra, en prenant en compte l'ensemble de son cycle de vie ; - justifier le projet au regard de ces évaluations ; - définir les mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation nécessaires pour limiter l'empreinte environnementale du projet.....22

Le commissaire enquêteur relève que deux recommandations portent sur l'étude de trafic : la nécessité de réaliser une étude des déplacements et de consolider les données de trafic (n°3), prendre en compte dans l'actualisation des études de trafic l'augmentation due à « l'effet rebond » et réaliser des estimations aux heures de pointe (n°7)

Réponses du MOA aux recommandations de la MRAe

Recommandation N°1

Le MOA renvoie aux sous-volets B0 p.75, B2 p.169,180,191, et B3 p.21 de l'étude d'impact, apporte des compléments au sous-volet B0 chapitre 1.3 et sous-volet B3

Recommandation N°2

Les études techniques demandées sont ajoutées au volet G : annexes 8 Etudes de pollution des sols, annexe 9 Etude de trafic, Annexe 10 Volet biodiversité et annexe 11 Volet Foncier

Recommandation N°3

Le MOA renvoie à l'état des lieux indiqué Volet B2 §8 p. 257 à 264.

Il y est fait référence aux études de trafic réalisées en 2011, avec un faible taux de poids lourds sur le pont de Poissy et en rive droite (< 4%), ainsi qu'un trafic important lié aux 10 000 employés des sites PSA.

Recommandation N°4

L'avis du CSRPN a été joint au dossier.

Recommandation N°5

La méthode de dimensionnement pour définir les mesures compensatoires est décrite au volet D p°249 et suivantes :

- Actions de restauration évaluées par des experts écologues,
- Application de la méthode ECOTHEMIS développée par INGEROP (annexe 10 du mémoire en réponse),
- Mesures complémentaires pour les boisements sur les sites de compensation n°1 et n°2.

Recommandation N°6

Les zones de dépôts sauvages ont été identifiées par relevés GPS et caractérisées visuellement. Leur volume a été estimé par tracé GPS ou visuellement.

Une première zone de nettoyage a été réalisée sur 4ha et clôturée. Une étude de dépollution est en cours. Le tri et l'évacuation des déchets dans l'emprise du projet seront intégrés dans l'opération selon les normes réglementaires.

Des études de sols ont été réalisées en 2010 par SEMOFI et en 2019 par GEOLIA sur les 5 sections du projet. Aucune pollution importante n'ayant été repérée, les terres seront envoyées en filières ISDI ou ISDND.

L'avis d'un hydrogéologue agréé a été recueilli pour évaluer l'impact du projet sur les eaux souterraines. Ses préconisations ont été suivies et reprises dans le DAE (Volet B parties 3.1.1 à 3.1.3).

Recommandation N°7

La recommandation porte sur les études de déplacement à la mise en service et à plus long terme, prenant en compte l'effet « rebond ».

Le MOA souligne qu'il n'y a pas d'effet de la crise sanitaire sur le trafic.

Le MOA a considéré que les données de trafic issues du modèle de déplacement réalisé pour le dossier DUP (**situation « actuelle » = 2009**), avec des scénarios futurs en 2020 et 2032, sont toujours valables. Les hypothèses de développement s'appuyaient sur les projets de

développement urbain programmés alors et leur prévision de réalisation à la mise en service prévue en 2020.

Le MOA ne fournit pas d'estimation de trafic aux heures de pointe, estimant que le Guide méthodologique demande d'exprimer le trafic en TMJA, et à défaut en HPM et HPS.

Recommandation N°8

Intégration et développement du réseau des mobilités actives (cf. Volet B1 – Description technique du projet) :

- Création de nouveaux itinéraires le long de l'infrastructure routière, avec giratoires et carrefours traités de manière à assurer les échanges/continuités entre le projet et l'existant,
- Passerelle de franchissement de la RD30 dédiée aux circulations douces, passage inférieur au droit du chemin de Pissefontaine.

Recommandation N°9

Actualisation de l'étude acoustique : l'ambiance acoustique dépend en grande partie de l'intensité de la circulation.

L'étude montre que le volume de trafic mesuré par les comptages SIREDO de 2004 et 2016 reste dans les mêmes ordres de grandeur depuis 2009 (+ 6 à 7%).

Des mesures acoustiques seront réalisées après la mise en service afin de vérifier l'efficacité des aménagements réalisés (écrans acoustiques, enrobés phoniques, ...) et le respect des seuils réglementaires et des engagements du département.

Le MOA joint à ses réponses les résultats détaillés des études menées, et notamment les simulations de cartes isophones diurnes à l'horizon 2032 sans projet, avec projet et avec projet + protections acoustiques.

Ces cartes montrent clairement l'incidence de la voie nouvelle sur les niveaux sonores :

En rive gauche de la Seine et au franchissement de l'île de la Dérivation,

Dans la boucle de Chanteloup : Une réduction du niveau sonore dans ce dernier tronçon aurait pu être réalisé par la mise en œuvre de merlons anti-bruit le long du tracé.

Recommandation N°10

L'actualisation du volet « air et santé » de l'étude d'impact n'a pas été réalisée par le MOA, hormis quelques compléments, au motif que les trafics modélisés lors de la DUP en 2009 sont toujours conformes.

Le MOA conclue que L'impact du projet est non significatif d'un point de vue sanitaire : « L'exposition moyenne annuelle sur les sites ne conduit pas à des ratios de dangers supérieurs à

1. Ainsi, aucun risque d'effet systémique lié à l'exposition par inhalation n'est attendu. » et « A l'horizon 2032, l'impact du projet est nul pour le benzène. Les impacts pour les particules diesel sont perceptibles mais restent 105 fois inférieur au seuil d'acceptabilité pour les impacts du projet les plus défavorables. » et « Par ailleurs, le cumul des ERI des substances cancérigènes étudiées restent largement inférieurs au seuil acceptable. »

Recommandation N°11

Cette recommandation porte sur l'aménagement paysager, les continuités nord-sud (vues, déplacements, biodiversité, ...) la description graphique des ouvrages.

Le MOA présente ici un ensemble détaillé de plans, coupes, dessins 3D, photomontages, et vues attestant de la prise en compte de l'insertion du projet dans l'environnement public.

Recommandation N°12

Il s'agit de décrire et évaluer la consommation de ressources naturelles et les émissions de GES induites par le projet, y compris au regard du trafic supplémentaire, justifier le projet et définir les mesures ERC pour limiter l'empreinte environnementale du projet.

- La consommation des matériaux a été réduite par la recherche de l'équilibre déblais-remblais
- La consommation d'énergie est estimée à 33 TEP/j à l'horizon 2032, soit +14% par rapport à la situation actuelle. Il en est de même pour les émissions de GES.
- La limitation de l'empreinte environnementale passe par la diminution des épaisseurs d'enrobés (cette mesure est en fait une mesure d'économie), l'utilisation d'enrobés tièdes, d'autres mesures qui répondent aussi aux exigences du projet et/ou sont inhérentes aux bonnes pratiques des travaux.

1.7.9.3 Note suite aux demandes de compléments des Services Instructeurs

Une demande de compléments a été adressée par la DRIEA en date du 12 mai 2021 suite au dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale en date du 12 mars 2021.

Ces demandes de compléments portent des observations sur le projet vis-à-vis :

1. De la loi sur l'eau,
2. Des espèces protégées,
3. D'autres réglementations
4. Ainsi que des observations générales cosmétiques.

Les réponses du MOA ont été directement intégrées au dossier. Un tableau synthétise les éléments de réponses en regard des remarques, avec indication des pages et documents du dossier dans lesquels elles se situent.

Le dossier ainsi modifié a été adressé à la préfecture, laquelle l'a pris en compte dans les attendus de l'arrêté d'enquête publique.

1.7.10 VOLET G ANNEXES AU DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Ce volet du dossier comporte l'ensemble des annexes au dossier de demande d'autorisation environnementale :

1.7.10.1 Arrêtés DUP

- Arrêté préfectoral DUP n°2013039-002 du 8 février 2013, et ses justificatifs ;
- Arrêté préfectoral de prolongation de la DUP n°2017356-0003 du 22 décembre 2017 ;
- Arrêté d'ouverture : Rapport du Conseil Général du 13 juillet 2012 suite à la remise du rapport du commissaire enquêteur, déclarant le projet d'intérêt général en vue de solliciter sa déclaration d'utilité publique par le préfet des Yvelines.

1.7.10.2 Plan des réseaux d'assainissement, des ouvrages hydrauliques, des bassins et localisation des installations, ouvrages, travaux, aménagements (IOTA)

L'ensemble des réseaux et ouvrages hydrauliques du projet est présenté sur 16 planches au format A3, avec pour chacun des quatre bassins les indications des volumes et dimensions, surprofondeurs, cotes des niveaux de fond, de sortie, de surverse.

1.7.10.3 Etude hydraulique

L'étude a pour objet de vérifier l'absence d'impact du projet sur les conditions d'écoulements au niveau des terrains avoisinants (pas d'exhaussement de la ligne d'eau de plus de 2 cm ou d'emprises nouvellement touchées pour la crue de référence de la Seine), et de dimensionner si besoin les ouvrages de transparence hydraulique ou les mesures compensatoires nécessaires à l'atteinte de cet objectif.

L'analyse est basée sur une modélisation hydraulique des écoulements en crue de la Seine, construite sur un territoire allant de l'amont de la station d'épuration d'Achères jusqu'à l'aval du pont de Poissy, soit un linéaire d'environ **16 km**. Le modèle intègre et représente les écoulements en lit mineur et les débordements en plaine, sur une emprise d'environ **27 km²**.

Une fois calé, ce modèle a servi à l'exploitation, pour différentes gammes de crue, de plusieurs scénarios de fonctionnement hydraulique, notamment :

- L'impact hydraulique du projet d'aménagement dans sa globalité, pour les crues de type **2001** (période de retour d'environ **10 ans**), 1955 (période de retour d'environ **50 ans**), et pour la crue de référence de type **1910** (période de retour d'environ **100 ans**).
- Le fonctionnement hydraulique et l'impact du projet durant la phase chantier, pour les crues biennale, quinquennale, décennale (type mars 2001) et centennale (type 1910).

En conclusion

La présente étude hydraulique a permis de vérifier l'absence d'impact préjudiciable du projet et d'optimiser sa transparence hydraulique.

En cas de crue d'occurrence décennale, correspondant globalement à la crue de 1^{er} débordement en lit majeur, l'impact est légèrement plus étendu, en lien avec le caractère débordant de cette crue.

Les mesures des gestions de l'équilibre déblais/remblais permettront d'assurer un équilibre par tranches altimétriques des remblais provisoires en phase travaux.

En phase d'exploitation, les adaptations hydrauliques du projet en lien avec les conclusions de cette étude sont résumées ci-après :

- Allongement de la partie en viaduc pour limiter le volume de remblai et respecter le volume maximal admissible défini dans l'étude PGA,
- Intégration de 2 ouvrages cadres de transparence hydraulique de 4 m² au droit du RD30,
- Optimisation du positionnement de la passerelle piétonne sous forme d'estacade,
- Intégration de la rigole de ressuyage envisagée dans le cadre du PGA,
- Installation de 3 tronçons des murs anti-bruit démontables en cas de crues.

Ainsi, en tenant compte de ces adaptations hydrauliques, les aménagements projetés ne présentent pas d'impact en crue vis-à-vis des enjeux avoisinants.

1.7.10.4 Tableaux de synthèse issu de la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides

Tableau 1 : Diagnostics de contexte du site avant impact et du site de compensation

Tableau 2 : Synthèse sur l'équivalence fonctionnelle par fonction dans les sites

Tableau 3 : Synthèse sur l'équivalence fonctionnelle par indicateur dans les sites

Tableau 4 : Détails de la valeur des indicateurs dans les sites

- Le site impacté avant impact / le site avec impact envisagé (simulation)
- Le site de compensation avant action écologique / le site de compensation avec action écologique envisagée (simulation)

Tableau 5 : Détails de la valeur des indicateurs dans l'environnement des sites

- L'environnement du site impacté avant impact / l'environnement du site avec impact envisagé (simulation)

- L'environnement du site de compensation avant action écologique / l'environnement du site de compensation avec action écologique envisagée (simulation)

Tableau 6 : informations complémentaires aux indicateurs dans les sites

- Le site impacté avant impact
- Le site impacté avec impact envisagé (simulation)
- Le site de compensation avant action écologique
- Le site de compensation avec action écologique envisagée (simulation)

1.7.10.5 Avis hydrogéologique préalable à la réalisation d'un projet de liaison routière en amont du champ captant de Verneuil Vernouillet (78)

L'ARS des Yvelines a confié à un expert hydrogéologue la mission d'émettre un avis sur l'impact de la réalisation des travaux de cette nouvelle liaison routière sur le champ captant de Verneuil-Vernouillet.

Cet avis fournit les précautions à prendre en prévision de la réalisation du chantier vis-à-vis de la protection de la ressource d'AEP qui s'inscrit dans un cadre réglementaire actuellement en vigueur concernant la protection des eaux destinées à la consommation humaine.

L'avis a été sollicité « dans les plus brefs délais, sur la base des documents suivants :

- Sites internet de l'ARS et du BRGM
- Note relative aux impacts et mesures sur le champ captant de Verneuil-Vernouillet. CD78. Juillet 2021.
- Arrêté préfectoral 2007.

L'expert s'est rendu une fois sur le site le 2 juillet 2021. Il rappelle que son rapport ne constitue qu'un avis et non une étude hydrogéologique, et qu'il ne concerne que le domaine des eaux souterraines.

Les risques associés au projet sont essentiellement liés à la survenue d'accidents pendant la phase travaux. Ce risque de pollution peut être par infiltration directe dans le sol ou bien par contamination des eaux par ruissellement.

- Risques de déversement accidentel d'hydrocarbures,
- Risque lié aux réservoirs de carburant des engins de chantier pendant les travaux
- Pertes totales ou partielles du fluide de foration

L'expert conclue que le risque de pollution de la nappe et les captages restent très faibles vue la nature géologique argileuse qui protège tout type d'infiltration aussi vu que le niveau de la nappe est à 6,8 m de profondeur et le projet va jusqu'à 6m de profondeur.

1.7.10.6 Protocole alerte-crues

Des murs anti-bruit (MAB) seront construits à l'Est de la RD30 pour assurer la protection acoustique des habitations voisines.

Afin d'éviter toute aggravation des risques d'inondation en cas de crue, certains tronçons de ces murs anti-bruit doivent être démontés avant la survenue de l'inondation.

Les études hydrauliques réalisées dans le cadre du projet ont précisé quels sont les tronçons à démonter pour assurer la transparence hydraulique en cas de crue de la Seine.

Le protocole a pour objectif de définir comment et par quels moyens l'alerte sera donnée et quelles seront les procédures d'intervention qui en découlent, jusqu'au retour au fonctionnement normal.

Le logigramme annexé synthétise les différentes veilles à assurer : météorologiques, réseaux Vigicrues, prévisions SPC, ainsi que les seuils de vigilance, d'alerte et d'intervention pour le démontage des écrans acoustiques.

1.7.10.7 Plan des aménagements paysagers

Les aménagements paysagers du projet sont présentés sur l'ensemble du tracé et des sites de compensation, soit un plan général et six plans détaillés au format A3.

1.7.10.8 Résultat du diagnostic de pollution

Plusieurs études ont été menées par GEOLIA, SEMOFI, TECHNOSOLS, GEAUPOLE et IDDEA en 2010, 2019 et 2021, sur la base de sondages et prélèvements des sols le long du tracé.

Ces études ont pour but l'évaluation de la pollution des sols en vue de leur réutilisation en remblai ou de leur évacuation vers les filières adaptées.

Sur la base des résultats d'analyse, quatre filières d'élimination des terres peuvent être considérées dans le cadre d'une éventuelle évacuation hors site : la filière Installation de Stockage des Déchets Inertes (ISDI) ou ISDI+, la filière Centres de Comblement des Carrières (CCC) et la filière Installation de Stockage des Déchets Non Dangereux (ISDND).

Les analyses d'agressivité des eaux vis-à-vis du béton mettent en évidence que l'échantillon d'eau présente une agressivité vis-à-vis du béton très faible mais non nulle.

1.7.10.9 Rapport d'étude EGIS : tests de trafic sur la liaison RD 30- RD 190

Une étude de trafic a été réalisée en 2011 par EGIS sur la base du modèle des études SASQ et SACP, avec un affinage spécifique (modèles 2020 et 2032 à l'Heure de Pointe du Soir (HPS).

Après calage du modèle en situation « actuelle » 2011, les tests de trafic prenaient en compte les projets départementaux et d'état suivants :

- Projets départementaux (CG78, CG95) :

- Déviation de la RD307 à Saint-Nom-La-Bretèche et Noisy-le-Roi
 - Déviation des RD98 et RD11 à Plaisir – Les Clayes-Sous-Bois
 - RD983, déviation de Richebourg
 - Voie de contournement de la RD154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet
 - Requalification de la RD190 à 2x2 voies en boulevard urbain
 - Aménagement et doublement de la RD30 à Plaisir
 - V88 Nord et Sud
 - Suppression du PN8 sur la RD22 à Chanteloup les Vignes
- projets d'état :
 - BIP entre A15 et Ermont
 - Tube PL A86 – A12
 - Prolongement d'A12 entre SQY et RN10
 - A104 entre Cergy et Orgeval à 2x3 voies

Le commissaire enquêteur s'interroge sur la pertinence de la prise en compte des résultats de cette étude de trafic, 12 ans après sa réalisation, car certains de ces projets routiers majeurs ne sont toujours pas réalisés ou ne sont plus programmés (voie de contournement de la RD154, Tube PL A86 – A12, Prolongement d'A12 entre SQY et RN10, et plus particulièrement l'A104 entre Cergy et Orgeval à 2x3 voies).

1.7.10.10 Evaluation de l'équivalence écologique ECOTHEMIS

Cette étude répond à la recommandation n°5 de la MRAe (cf. § 2.7.2).

Pour la réalisation du DAE, le dimensionnement des mesures de compensation a été réalisé à dire d'expert par les écologues en comparant les fonctionnalités impactées et perdues à celles obtenues par la mise en oeuvre des mesures de compensation.

En complément, la présente étude vise à renforcer la justification de l'équivalence écologique en s'appuyant sur la méthode ECOTHEMIS, développée par la direction scientifique et technique d'INGEROP, qui permet de quantifier les pertes et les gains écologiques obtenus dans le cadre de la mise en oeuvre de mesures de compensation.

La méthode ECOTHEMIS permet de répondre à l'ensemble des sept critères énoncés au cahier des charges du guide d'Andreadakis par une « *Approche d'équivalence par pondération* » qui quantifie séparément les pertes et les gains de biodiversité, en pondérant les métriques affectées par des coefficients « pertes », et les métriques à compenser par des coefficients « gains ».

L'étude conclue que la méthode ECOTHEMIS a permis de mettre en évidence que les actions envisagées permettent de justifier l'atteinte de l'équivalence écologique.

Concernant les boisements, l'équivalence entre les pertes et les gains étant proche, les mesures complémentaires suivantes ont été retenues :

- Renforcement de la sécurisation foncière de la mesure compensatoire du site 2 par la mise en oeuvre d'ORE,
- Augmentation des lisières sur une surface de 0,4 ha sur le site 1.

1.7.10.11 Convention d'intervention foncière

La convention foncière a pour objet de définir les modalités de partenariat et d'intervention foncière entre l'EPFIF, la CU GPSEO, le Département et l'EPAMSA. Elle détermine les conditions et modalités selon lesquelles l'EPFIF interviendra sur le territoire de la boucle de Chanteloup dans le cadre de la maîtrise foncière, et fixe les engagements réciproques des partenaires de cette convention.

1.7.10.12 Note suite aux demandes de compléments des Services Instructeurs

Une demande de compléments a été adressée par la DRIEA en date du 12 mai 2021 suite au dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale en date du 12 mars 2021.

Ces demandes de compléments portent des observations sur le projet vis-à-vis :

5. De la loi sur l'eau,
6. Des espèces protégées,
7. D'autres règlementations
8. Ainsi que des observations générales cosmétiques.

Les réponses du MOA ont été directement intégrées au dossier. Un tableau synthétique synthétise les éléments de réponses en regard des remarques, avec indication des pages et documents du dossier dans lesquels elles se situent.

Le dossier ainsi modifié a été pris en compte par le préfet des Yvelines dans l'arrêté d'organisation de l'enquête publique.

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

A la demande de Monsieur le Préfet des Yvelines en date du 17 octobre 2022, la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles Madame GRAND D'ESNON a désigné par décision n°

E22000098/78 du 26 octobre 2022 M. Henri MYDLARZ en qualité de commissaire enquêteur pour procéder à la présente enquête.

2.2 MODALITES DE L'ENQUETE

Après consultation du commissaire enquêteur et l'obtention de son accord sur les permanences, Monsieur le Préfet, par son **Arrêté préfectoral n° 22-106 du 7 novembre 2022 a prescrit l'ouverture d'une enquête publique ayant pour objet l'Autorisation Environnementale unique au titre de la loi sur l'eau relative au projet de création d'une liaison routière entre la RD 30 et la RD 190 « Pont d'Achères, Boucle de Chanteloup » sur les territoires des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine.**

Cet arrêté comporte 12 articles qui définissent le cadre et les modalités détaillées de l'enquête :

1. Cette enquête se déroulera du lundi 5 décembre 2022 au vendredi 20 janvier 2023, soit pendant une durée de 47 jours consécutive sur le territoire de la commune du Mesnil-le-Roi ;

L'enquête portera sur le projet de création d'une liaison routière entre la RD 30 et la RD 190 « Pont d'Achères, Boucle de Chanteloup » sur les territoires des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine.

2. Un avis annonçant l'ouverture de l'enquête sera affiché dans les mairies et lieux d'affichage des communes concernées au moins quinze jours avant le début de l'enquête et y restera affiché tout au long de celle-ci ;

L'enquête sera également annoncée par voie de presse, par les soins du préfet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête dans deux journaux régionaux ou locaux, un second avis sera inséré dans les huit premiers jours de l'enquête dans les mêmes journaux.

Un avis au public format A2 sera affiché par les soins du conseil départemental des Yvelines quinze jours au moins avant le début de l'enquête sur les lieux ou au voisinage du périmètre du projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles de la voie publique.

3. M. Henri Mydlarz est désigné comme commissaire enquêteur.
4. Le dossier de demande d'autorisation environnementale en format papier, comprenant une étude d'impact et un registre d'enquête coté et paraphé par le commissaire enquêteur seront déposés dans les mairies d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine désignées lieux d'enquête, aux jours habituels d'ouverture des bureaux au public ;

Le dossier d'enquête sera également accessible à la préfecture des Yvelines et sur le site internet des services de l'Etat : www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Eau, et consultable sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines.

5. Les observations du public pourront être consignées sur les registres en mairies, soit adressées par écrit au commissaire enquêteur en mairie de Carrières-sous-Poissy, siège de l'enquête, soit déposées sur le registre électronique à l'adresse : <http://liaison-routiere-rd30-rd190.enquetepublique.net>
 - soit adressées par écrit au commissaire enquêteur domicilié à la mairie de Carrières-sous-Poissy
 - soit transmises via l'adresse électronique dédiée à l'enquête pref-drct-enquetepublique@yvelines.gouv.fr;
6. Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recueillir les observations lors des permanences qu'il assurera aux dates et heures suivantes :
 - Achères :
 - Jeudi 15 décembre 2022 de 9h à 12h et
 - Mardi 17 janvier 2023 de 14h à 17h
 - Carrières-sous-Poissy :
 - Mardi 13 décembre 2022 de 9h à 12 h
 - Samedi 14 janvier 2023 de 9h à 12h
 - Jeudi 19 janvier 2023 de 14h à 17h
 - Chanteloup-les-Vignes
 - Jeudi 15 décembre 2022 de 14h à 17h
 - Mardi 17 janvier 2023 de 9h à 12 h
 - Poissy
 - Jeudi 12 janvier 2023 de 14h à 17h
 - Triel-sur-Seine
 - Mardi 13 décembre 2022 de 14h à 17h
 - Jeudi 19 janvier 2023 de 9h à 12 h
7. Les conseils municipaux des communes ci-dessus et leurs groupements intéressés par le projet sont appelés à donner leur avis sur la DAE dès l'ouverture de l'enquête et au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête.
8. A l'expiration du délai d'enquête, les registres seront transmis dans les 24 heures avec les courriers annexés au commissaire enquêteur, qui sera chargé de le clôturer ;
9. Le commissaire enquêteur entendra toute personne qu'il lui paraîtra utile de consulter, examinera les observations consignées ou annexées aux registres d'enquête, et rencontrera sous huitaine le pétitionnaire et lui communiquera sur place les observations écrites ou orales, celles-ci étant consignées dans un procès-verbal d'enquête en l'invitant à produire sous quinzaine un mémoire en réponse. Le

commissaire enquêteur transmettra au préfet des Yvelines le dossier d'enquête, accompagné du rapport et des conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur transmet simultanément une copie du rapport et de ses conclusions motivées à la présidente du tribunal administratif de Versailles qui dispose d'un délai de quinze jours pour le valider. Toute personne concernée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, disponible pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines, et dans les mairies ci-dessus, ainsi que sur le site internet de l'Etat dans les Yvelines : www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Eau

L'autorité porteuse du projet est la Communauté d'Agglomération Saint Germain Boucle de Seine (CASGBS),

10. Le préfet se prononcera à l'issue de la procédure et après avis du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) départemental, par arrêté, sur la demande d'autorisation environnementale du projet envisagé.
11. Les frais d'enquête sont à la charge du maître d'ouvrage.
12. Sont en charge de l'exécution de l'arrêté : la préfecture des Yvelines, le sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye, la directrice de la DRIEAT, le président du conseil départemental des Yvelines, les maires des communes concernées, le commissaire enquêteur.

2.3 CONTACTS PREALABLES ET VISITE DES LIEUX

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, le commissaire enquêteur a pris connaissance du dossier de demande d'autorisation environnementale transmis par voie électronique le 27 octobre 2022, et plus particulièrement le résumé non technique, sous-volet B0 du dossier.

2.3.1 RENCONTRE AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE

Une première rencontre a été organisée le 21 novembre 2022 dans les locaux de la mairie d'Achères, avec Mme Chivet-Jaunet, Cheffe de projet, M. Hugues LACOURRIEUX, sous-directeur Maîtrise d'Ouvrage, M. Clément PAPON, Chef d'unité Maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Yvelines.

A cette occasion, les principaux aspects du projet ont été présentés sous forme de diaporama et dossier papier, notamment :

- La nécessité de délestage du secteur de la gare de Poissy,
- Le dossier DUP 2013 et les recours,

- La zone de la « mer des déchets » en partie dépolluées,
- Les 3 sites des mesures compensatoires (espèces protégées, défrichement, lois sur l'eau)
- Le foncier : 27 ha de parcelles achetées
- L'avis de la MRAe et les réponses du MOU
- Le défrichement de la pointe de l'île de la Dérivation et le chemin de halage au droit du RD55,
- Le viaduc de 780 mètres avec des portées de 110 mètres,
- Le PGA, les écrans acoustiques démontables, la rigole de ressuyage et les bassins d'infiltration.

Les travaux sont prévus de fin 2023 à fin 2027.

2.3.2 VISITE PREALABLE DE TERRAIN

Dans le cadre de la première réunion évoquée précédemment, le commissaire enquêteur, accompagné par le Maître d'Ouvrage, s'est rendu sur les lieux suivants :

- RD30 : son environnement agricole, industriel, le centre commercial à l'ouest, et son environnement urbain à l'est,
- Rive droite de la Seine aux abords de l'île de la Dérivation : son caractère naturel, accès unique à l'île de la Dérivation par une passerelle,
- RD55 et RD190 : environnement périurbain.

Au cours de l'enquête le commissaire enquêteur a parcouru les RD22 et RD55 ainsi que les berges de la Seine et le pont de Triel et RD154 afin d'apprécier la circulation aux différentes heures de la journée.

2.4 PUBLICITE ET INFORMATION DU PUBLIC

2.4.1 INFORMATIONS PREALABLES

En raison de la forte mobilisation des associations lors des enquêtes antérieures, et sur l'avis des représentants du maître d'ouvrage, le commissaire enquêteur n'a pas jugé utile d'organiser une réunion publique d'information préalablement à l'enquête, considérant que l'information du projet a été déjà bien perçue par la population.

A la suite de la visite du maire d'Andrésy lors de la permanence du mardi 13 décembre à Triel-sur-Seine, une page d'information sur l'enquête a été publiée sur le site de la commune en date du 15 décembre 2022.

N° E22000098/78

2.4.2 INFORMATIONS INSTITUTIONNELLES

L'entreprise Publilégal a été mandatée par le maître d'ouvrage pour l'élaboration des affiches et leur affichage, les publications dans la presse, la mise en œuvre et le contrôle des affichages, la mise en place et le recueil des registres papier et électronique.

L'avis d'enquête publique a été publié quinze jours avant son ouverture par les moyens suivants :

2.4.2.1 Parution dans deux éditions locales de journaux nationaux

- o Le Courrier des Yvelines, parutions des 16 novembre et 7 décembre 2023,
o Le Parisien édition des Yvelines, parutions des 15 novembre et 6 décembre 2023,

VIII Annonces 78 JUDICIAIRES & LÉGALES
Enquête Publique
publilégal
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité
DIRECTION DE LA RÉGLEMENTATION DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques
AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Autorisation environnementale unique pour le projet de création de liaison routière entre la RD30 et la RD190 « Pont d'Achères - Boucle de Chanteloup » sur les communes d'Achères, Chanteloup-sous-Poissy, Chanteloup-la-Vierge, Poissy et Trél-sur-Seine (78).

Annonces légales
Tarif de référence stipulé dans Art.1 de l'arrêté ministériel du 19 novembre 2021 soit 0,22€ à l'acte.
Département 78 - Le Courrier des Yvelines
Mercredi 16 novembre 2022
Avis administratifs
78011101 - AA
Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise
Approbation de la création d'une zone d'aménagement délimitée (ZAD) dans le périmètre du Parc d'activités économiques (PAE) « Les Hauts Repoussoirs » à LIMAY et à GUITRANCOURT
AVIS ADMINISTRATIF
78085000 - AA
PRÉFECTURE DES YVELINES
Direction de la réglementation et des collectivités territoriales
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques
Déclaration d'utilité publique du périmètre de protection immédiate du forage à l'Aibien de Saint-Germain-en-Laye présentée par la Ville de Saint-Germain-en-Laye sise, 14501 de la Ville, 16, rue de Fontaine BP 10 101, 78101 Saint-Germain-en-Laye cedex
RAPPEL - AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

VIII ANNONCES 78

Enquête Publique

REPUBLICQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DES YVELINES
 Direction de l'aménagement et des collectivités territoriales
 Services de l'environnement et des enquêtes publiques

RAPPEL - AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
 Autorisation environnementale unique pour le projet de création de liaison routière entre la RD30 et la RD190 « Pont d'Achères - Boucle de Chanteloup » sur les communes d'Achères, Carnières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine (78), présentée par le conseil départemental des Yvelines sise, 2, place André-Mignot 78000 VERSAILLES.

Une enquête publique sur l'autorisation environnementale soumise, d'une durée de 47 jours et présentée du lundi 5 décembre 2022 à 09h30 au vendredi 20 janvier 2023 à 16h00 sur les communes d'ACHÈRES, CARNIÈRES-SOUS-POISSY, CHANTELOUP-LES-VIGNES, POISSY et TRIEL-SUR-SEINE (78).

La commission enquêteuse est M. Henry MICHEL, J2C, ingénieur en conseil, et ses collègues membres du bureau public (C.E.).

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête publique est consultable :

- Sur internet à l'adresse suivante : www.prefecture-yvelines.fr/annexes/annexes-enquete-publique
- Sur support papier dans les mairies précitées et à la préfecture des Yvelines, bureau de l'environnement et des enquêtes publiques (1, avenue des Colonnes à Versailles (78000)). Le public pourra consulter les observations et les propositions émises sur le registre d'enquête à l'adresse électronique, ainsi qu'à l'adresse suivante :
- Sur un support informatique, tel que au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines du lundi au vendredi, de 09h30 heures à 12 heures et de 14 heures à 15 heures 45.

Le public pourra formuler ses observations et propositions sur le registre d'enquête disponible à l'adresse suivante :

- avis-enquete-en-30-19@yvelines.gouv.fr
- L'adresse électronique suivante :
- avis-enquete-en-30-19@yvelines.gouv.fr

Le dossier d'enquête publique comprend notamment une étude d'impact relative au projet.

Les observations et propositions écrites sur ce projet peuvent également être adressées par voie postale à l'adresse au verso. Mairie de Carnières-sous-Poissy - 1, place Gilles Pascal - 78000 Carnières-sous-Poissy, ou par voie postale, à l'attention de la commission enquêteuse.

Les observations formulées par voie postale sont annexées au registre d'enquête le jour de leur dépôt à la mairie de Carnières-sous-Poissy.

La commission enquêteuse ne recevra pas en mairie les personnes qui souhaitent, dans les mairies, lors de leur passage au verso :

Achères
 Le jeudi 15 décembre 2022 de 9h à 12h
 Le mardi 17 janvier 2023 de 9h à 17h
 Carnières-sous-Poissy :

JUDICIAIRES ET LÉGALES

Constitution de société

Aux termes d'un ASEP en date du 03.09.2022, il est constaté que deux associés ont été constitués en société par acte notarié de 2022.

Publi légale

Divers société

Par acte notarié du 25 novembre 2022, l'association loi 1901 "AMÉTIPOISSY" a été créée par acte notarié de 2022.

Tribunaux de commerce



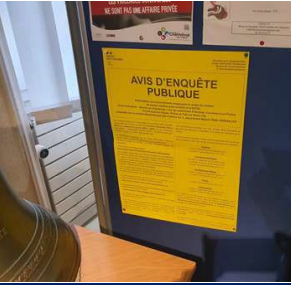
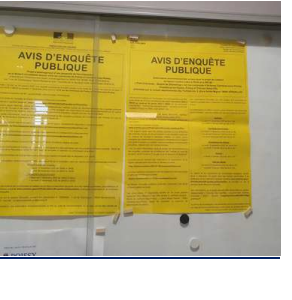




Affaire 2022-1100001-1100002-1100003-1100004-1100005-1100006-1100007-1100008-1100009-1100010-1100011-1100012-1100013-1100014-1100015-1100016-1100017-1100018-1100019-1100020-1100021-1100022-1100023-1100024-1100025-1100026-1100027-1100028-1100029-1100030-1100031-1100032-1100033-1100034-1100035-1100036-1100037-1100038-1100039-1100040-1100041-1100042-1100043-1100044-1100045-1100046-1100047-1100048-1100049-1100050-1100051-1100052-1100053-1100054-1100055-1100056-1100057-1100058-1100059-1100060-1100061-1100062-1100063-1100064-1100065-1100066-1100067-1100068-1100069-1100070-1100071-1100072-1100073-1100074-1100075-1100076-1100077-1100078-1100079-1100080-1100081-1100082-1100083-1100084-1100085-1100086-1100087-1100088-1100089-1100090-1100091-1100092-1100093-1100094-1100095-1100096-1100097-1100098-1100099-1100100-1100101-1100102-1100103-1100104-1100105-1100106-1100107-1100108-1100109-1100110-1100111-1100112-1100113-1100114-1100115-1100116-1100117-1100118-1100119-1100120-1100121-1100122-1100123-1100124-1100125-1100126-1100127-1100128-1100129-1100130-1100131-1100132-1100133-1100134-1100135-1100136-1100137-1100138-1100139-1100140-1100141-1100142-1100143-1100144-1100145-1100146-1100147-1100148-1100149-1100150-1100151-1100152-1100153-1100154-1100155-1100156-1100157-1100158-1100159-1100160-1100161-1100162-1100163-1100164-1100165-1100166-1100167-1100168-1100169-1100170-1100171-1100172-1100173-1100174-1100175-1100176-1100177-1100178-1100179-1100180-1100181-1100182-1100183-1100184-1100185-1100186-1100187-1100188-1100189-1100190-1100191-1100192-1100193-1100194-1100195-1100196-1100197-1100198-1100199-1100200-1100201-1100202-1100203-1100204-1100205-1100206-1100207-1100208-1100209-1100210-1100211-1100212-1100213-1100214-1100215-1100216-1100217-1100218-1100219-1100220-1100221-1100222-1100223-1100224-1100225-1100226-1100227-1100228-1100229-1100230-1100231-1100232-1100233-1100234-1100235-1100236-1100237-1100238-1100239-1100240-1100241-1100242-1100243-1100244-1100245-1100246-1100247-1100248-1100249-1100250-1100251-1100252-1100253-1100254-1100255-1100256-1100257-1100258-1100259-1100260-1100261-1100262-1100263-1100264-1100265-1100266-1100267-1100268-1100269-1100270-1100271-1100272-1100273-1100274-1100275-1100276-1100277-1100278-1100279-1100280-1100281-1100282-1100283-1100284-1100285-1100286-1100287-1100288-1100289-1100290-1100291-1100292-1100293-1100294-1100295-1100296-1100297-1100298-1100299-1100300-1100301-1100302-1100303-1100304-1100305-1100306-1100307-1100308-1100309-1100310-1100311-1100312-1100313-1100314-1100315-1100316-1100317-1100318-1100319-1100320-1100321-1100322-1100323-1100324-1100325-1100326-1100327-1100328-1100329-1100330-1100331-1100332-1100333-1100334-1100335-1100336-1100337-1100338-1100339-1100340-1100341-1100342-1100343-1100344-1100345-1100346-1100347-1100348-1100349-1100350-1100351-1100352-1100353-1100354-1100355-1100356-1100357-1100358-1100359-1100360-1100361-1100362-1100363-1100364-1100365-1100366-1100367-1100368-1100369-1100370-1100371-1100372-1100373-1100374-1100375-1100376-1100377-1100378-1100379-1100380-1100381-1100382-1100383-1100384-1100385-1100386-1100387-1100388-1100389-1100390-1100391-1100392-1100393-1100394-1100395-1100396-1100397-1100398-1100399-1100400-1100401-1100402-1100403-1100404-1100405-1100406-1100407-1100408-1100409-1100410-1100411-1100412-1100413-1100414-1100415-1100416-1100417-1100418-1100419-1100420-1100421-1100422-1100423-1100424-1100425-1100426-1100427-1100428-1100429-1100430-1100431-1100432-1100433-1100434-1100435-1100436-1100437-1100438-1100439-1100440-1100441-1100442-1100443-1100444-1100445-1100446-1100447-1100448-1100449-1100450-1100451-1100452-1100453-1100454-1100455-1100456-1100457-1100458-1100459-1100460-1100461-1100462-1100463-1100464-1100465-1100466-1100467-1100468-1100469-1100470-1100471-1100472-1100473-1100474-1100475-1100476-1100477-1100478-1100479-1100480-1100481-1100482-1100483-1100484-1100485-1100486-1100487-1100488-1100489-1100490-1100491-1100492-1100493-1100494-1100495-1100496-1100497-1100498-1100499-1100500-1100501-1100502-1100503-1100504-1100505-1100506-1100507-1100508-1100509-1100510-1100511-1100512-1100513-1100514-1100515-1100516-1100517-1100518-1100519-1100520-1100521-1100522-1100523-1100524-1100525-1100526-1100527-1100528-1100529-1100530-1100531-1100532-1100533-1100534-1100535-1100536-1100537-1100538-1100539-1100540-1100541-1100542-1100543-1100544-1100545-1100546-1100547-1100548-1100549-1100550-1100551-1100552-1100553-1100554-1100555-1100556-1100557-1100558-1100559-1100560-1100561-1100562-1100563-1100564-1100565-1100566-1100567-1100568-1100569-1100570-1100571-1100572-1100573-1100574-1100575-1100576-1100577-1100578-1100579-1100580-1100581-1100582-1100583-1100584-1100585-1100586-1100587-1100588-1100589-1100590-1100591-1100592-1100593-1100594-1100595-1100596-1100597-1100598-1100599-1100600-1100601-1100602-1100603-1100604-1100605-1100606-1100607-1100608-1100609-1100610-1100611-1100612-1100613-1100614-1100615-1100616-1100617-1100618-1100619-1100620-1100621-1100622-1100623-1100624-1100625-1100626-1100627-1100628-1100629-1100630-1100631-1100632-1100633-1100634-1100635-1100636-1100637-1100638-1100639-1100640-1100641-1100642-1100643-1100644-1100645-1100646-1100647-1100648-1100649-1100650-1100651-1100652-1100653-1100654-1100655-1100656-1100657-1100658-1100659-1100660-1100661-1100662-1100663-1100664-1100665-1100666-1100667-1100668-1100669-1100670-1100671-1100672-1100673-1100674-1100675-1100676-1100677-1100678-1100679-1100680-1100681-1100682-1100683-1100684-1100685-1100686-1100687-1100688-1100689-1100690-1100691-1100692-1100693-1100694-1100695-1100696-1100697-1100698-1100699-1100700-1100701-1100702-1100703-1100704-1100705-1100706-1100707-1100708-1100709-1100710-1100711-1100712-1100713-1100714-1100715-1100716-1100717-1100718-1100719-1100720-1100721-1100722-1100723-1100724-1100725-1100726-1100727-1100728-1100729-1100730-1100731-1100732-1100733-1100734-1100735-1100736-1100737-1100738-1100739-1100740-1100741-1100742-1100743-1100744-1100745-1100746-1100747-1100748-1100749-1100750-1100751-1100752-1100753-1100754-1100755-1100756-1100757-1100758-1100759-1100760-1100761-1100762-1100763-1100764-1100765-1100766-1100767-1100768-1100769-1100770-1100771-1100772-1100773-1100774-1100775-1100776-1100777-1100778-1100779-1100780-1100781-1100782-1100783-1100784-1100785-1100786-1100787-1100788-1100789-1100790-1100791-1100792-1100793-1100794-1100795-1100796-1100797-1100798-1100799-1100800-1100801-1100802-1100803-1100804-1100805-1100806-1100807-1100808-1100809-1100810-1100811-1100812-1100813-1100814-1100815-1100816-1100817-1100818-1100819-1100820-1100821-1100822-1100823-1100824-1100825-1100826-1100827-1100828-1100829-1100830-1100831-1100832-1100833-1100834-1100835-1100836-1100837-1100838-1100839-1100840-1100841-1100842-1100843-1100844-1100845-1100846-1100847-1100848-1100849-1100850-1100851-1100852-1100853-1100854-1100855-1100856-1100857-1100858-1100859-1100860-1100861-1100862-1100863-1100864-1100865-1100866-1100867-1100868-1100869-1100870-1100871-1100872-1100873-1100874-1100875-1100876-1100877-1100878-1100879-1100880-1100881-1100882-1100883-1100884-1100885-1100886-1100887-1100888-1100889-1100890-1100891-1100892-1100893-1100894-1100895-1100896-1100897-1100898-1100899-1100900-1100901-1100902-1100903-1100904-1100905-1100906-1100907-1100908-1100909-1100910-1100911-1100912-1100913-1100914-1100915-1100916-1100917-1100918-1100919-1100920-1100921-1100922-1100923-1100924-1100925-1100926-1100927-1100928-1100929-1100930-1100931-1100932-1100933-1100934-1100935-1100936-1100937-1100938-1100939-1100940-1100941-1100942-1100943-1100944-1100945-1100946-1100947-1100948-1100949-1100950-1100951-1100952-1100953-1100954-1100955-1100956-1100957-1100958-1100959-1100960-1100961-1100962-1100963-1100964-1100965-1100966-1100967-1100968-1100969-1100970-1100971-1100972-1100973-1100974-1100975-1100976-1100977-1100978-1100979-1100980-1100981-1100982-1100983-1100984-1100985-1100986-1100987-1100988-1100989-1100990-1100991-1100992-1100993-1100994-1100995-1100996-1100997-1100998-1100999-1101000-1101001-1101002-1101003-1101004-1101005-1101006-1101007-1101008-1101009-1101010-1101011-1101012-1101013-1101014-1101015-1101016-1101017-1101018-1101019-1101020-1101021-1101022-1101023-1101024-1101025-1101026-1101027-1101028-1101029-1101030-1101031-1101032-1101033-1101034-1101035-1101036-1101037-1101038-1101039-1101040-1101041-1101042-1101043-1101044-1101045-1101046-1101047-1101048-1101049-1101050-1101051-1101052-1101053-1101054-1101055-1101056-1101057-1101058-1101059-1101060-1101061-1101062-1101063-1101064-1101065-1101066-1101067-1101068-1101069-1101070-1101071-1101072-1101073-1101074-1101075-1101076-1101077-1101078-1101079-1101080-1101081-1101082-1101083-1101084-1101085-1101086-1101087-1101088-1101089-1101090-1101091-1101092-1101093-1101094-1101095-1101096-1101097-1101098-1101099-1101100-1101101-1101102-1101103-1101104-1101105-1101106-1101107-1101108-1101109-1101110-1101111-1101112-1101113-1101114-1101115-1101116-1101117-1101118-1101119-1101120-1101121-1101122-1101123-1101124-1101125-1101126-1101127-1101128-1101129-1101130-1101131-1101132-1101133-1101134-1101135-1101136-1101137-1101138-1101139-1101140-1101141-1101142-1101143-1101144-1101145-1101146-1101147-1101148-1101149-1101150-1101151-1101152-1101153-1101154-1101155-1101156-1101157-1101158-1101159-1101160-1101161-1101162-1101163-1101164-1101165-1101166-1101167-1101168-1101169-1101170-1101171-1101172-1101173-1101174-1101175-1101176-1101177-1101178-1101179-1101180-1101181-1101182-1101183-1101184-1101185-1101186-1101187-1101188-1101189-1101190-1101191-1101192-1101193-1101194-1101195-1101196-1101197-1101198-1101199-1101200-1101201-1101202-1101203-1101204-1101205-1101206-1101207-1101208-1101209-1101210-1101211-1101212-1101213-1101214-1101215-1101216-1101217-1101218-1101219-1101220-1101221-1101222-1101223-1101224-1101225-1101226-1101227-1101228-1101229-1101230-1101231-1101232-1101233-1101234-1101235-1101236-1101237-1101238-1101239-1101240-1101241-1101242-1101243-1101244-1101245-1101246-1101247-1101248-1101249-1101250-1101251-1101252-1101253-1101254-1101255-1101256-1101257-1101258-1101259-1101260-1101261-1101262-1101263-1101264-1101265-1101266-1101267-1101268-1101269-1101270-1101271-1101272-1101273-1101274-1101275-1101276-1101277-1101278-1101279-1101280-1101281-1101282-1101283-1101284-1101285-1101286-1101287-1101288-1101289-1101290-1101291-1101292-1101293-1101294-1101295-1101296-1101297-1101298-1101299-1101300-1101301-1101302-1101303-1101304-1101305-1101306-1101307-1101308-1101309-1101310-1101311-1101312-1101313-1101314-1101315-1101316-1101317-1101318-1101319-1101320-1101321-1101322-1101323-1101324-1101325-1101326-1101327-1101328-1101329-1101330-1101331-1101332-1101333-1101334-1101335-1101336-1101337-1101338-1101339-1101340-1101341-1101342-1101343-1101344-1101345-1101346-1101347-1101348-1101349-1101350-1101351-1101352-1101353-1101354-1101355-1101356-1101357-1101358-1101359-1101360-1101361-1101362-1101363-1101

Triel	Carrières
<p>enquête publique - projet de forage création de liaison routière entre la RD30 et la RD190 : « Pont d'Achères - Boucle de Chanteloup » sur les communes d'Achères, de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine (78)</p> <p align="center">PROCES-VERBAL D’AFFICHAGE</p> <p>En exécution de l'arrêté du 7 novembre 2022 ordonnant la mise à l'enquête relative au projet ci-dessus mentionné, Je soussigné(e) <u>C. AÏT</u> Maire de la commune de certifie que l'avis annonçant l'ouverture de l'enquête publique a bien été affiché dans les formes et les délais prescrits par l'arrêté préfectoral précité, sur toute l'étendue de la commune, à savoir :</p> <p align="center">du <u>17 novembre 2022</u> au <u>23 novembre 2022</u> (soit quinze jours avant le début de l'enquête)</p> <p>Par ailleurs, j'atteste que le dossier soumis à enquête et le registre destiné à recevoir les observations du public sont restés déposés à la mairie pendant toute la durée de l'enquête publique.</p> <p align="center">FAIT A <u>Triel-sur-Seine</u>, le <u>23</u> novembre 2022</p> <p align="center">LE MAIRE, (Timbre de la Mairie)</p> <p>A retourner dès la fin des formalités d'affichage à : Préfecture des Yvelines DRE - Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques A l'attention de Hubert LAPON 1, rue des Forges 78010 Versailles cedex</p>	<p>Enquête publique - projet de forage création de liaison routière entre la RD30 et la RD190 : « Pont d'Achères - Boucle de Chanteloup » sur les communes d'Achères, de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine (78)</p> <p align="center">PROCES-VERBAL D’AFFICHAGE</p> <p>En exécution de l'arrêté du 7 novembre 2022 ordonnant la mise à l' dessus mentionné, Je soussigné Eddie AÏT, Maire de la commune de CARRIERES-annonçant l'ouverture de l'enquête publique a bien été affiché dan par l'arrêté préfectoral précité, sur toute l'étendue de la commune,</p> <p align="center">du 17 novembre 2022 au 6 février (soit quinze jours avant le début de l'enquête)</p> <p>Par ailleurs, j'atteste que le dossier soumis à enquête et le registre du public sont restés déposés à la mairie pendant toute la durée de</p> <p align="right">FAIT A CARRIERES-SO</p>

Des kakémonos de présentation du projet et du dossier d'enquête ont été installés dans chaque mairie des communes concernées, y compris la commune d'Andrésy qui n'est pas nommée dans l'arrêté préfectoral.



L'affichage dans les communes et aux points accessibles du tracé du projet a fait l'objet d'un constat d'huissier de la SCP FRANCOIS Michel - LE DISCORDE Fabrice - SALOME Thomas en date du 15 novembre 2022.

<u>Achères</u>	<u>Carrières sur Seine</u>	<u>Chanteloup les Vignes</u>	<u>Poissy</u>
			
<u>Triel sur Seine</u>	<u>Achères point 1</u>	<u>Triel point 1</u>	<u>Triel point 2</u>
			

<u>Carrières point 3</u>	<u>Carrières point 4</u>	<u>Carrières point 5</u>
		

2.4.2.3 Affichage en préfecture

L'Avis d'enquête ainsi que l'ensemble des pièces du dossier soumis à l'enquête ont également été mis en ligne et téléchargeables sur le site Internet de la préfecture des Yvelines à l'adresse mail :

L'information préalable a été réalisée selon les instructions réglementaires.

La publicité complémentaire a été laissée à l'initiative des communes, lesquelles n'ont pas toutes relayé la publicité de l'enquête dans leurs bulletins municipaux ni sur leurs sites web.

2.5 PERMANENCES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Afin de recevoir les personnes physiques ou morales concernées, le commissaire enquêteur s'est tenu, en mairies, à la disposition des personnes intéressées, afin de recueillir leurs observations ou réclamations éventuelles. Dix permanences ont ainsi été tenues aux dates et heures indiquées au § 3.1.2 point 6.

A noter qu'une permanence tenue un samedi matin a été organisée pour faciliter la participation du public.

Ces permanences n'ont donné lieu à aucun incident ni évènement notable à mentionner, les contacts avec les visiteurs ont été courtois, ouverts et constructifs.

Pendant ces permanences le commissaire a reçu la visite de :

- 37 personnes venues se renseigner ou déposer une observation individuelle,
- 13 représentants d'associations

2.6 REGISTRE D'ENQUETE PUBLIQUE

Le commissaire enquêteur, a préalablement à l'enquête, ouvert, coté et paraphé les registres à feuillets non mobiles en préfecture. Ces registres ont été mis à disposition spécialement pour recevoir les observations du public. Ce sont au total 5 registres, un par commune, qui ont été distribués dans les mairies.

A compter du lundi 5 décembre 2022 à 9h00 et pendant toute la durée de l'enquête publique, les pièces du dossier en version imprimée, ainsi que les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies.

Le registre électronique a été clôturé le 20 janvier.

Le public a pu adresser ses observations par courrier à l'attention du commissaire enquêteur à la préfecture des Yvelines, ou par courriel à l'adresse indiquée ci-avant.

2.7 CLOTURE DE L'ENQUETE ET RECUEIL DES REGISTRES

A l'expiration du délai d'enquête, soit le vendredi 20 janvier 2023 à 17h00, les six registres papier ayant recueilli les observations du public ont été transmis à la préfecture qui les a

adressés au commissaire enquêteur par courrier recommandés réceptionnés dans la semaine du 23 janvier. Le registre électronique pouvait être exploité au cours de l'enquête. Le commissaire enquêteur a conservé les registres papier avec le dossier afin de pouvoir rédiger le Procès-verbal de synthèse, puis le Rapport et les Conclusions motivées.

2.8 EVENEMENTS PARTICULIERS

Deux événements particuliers sont intervenus pendant le déroulement de l'enquête :

- Une réunion publique a été organisée par plusieurs associations le vendredi 13 janvier 2023, à laquelle le commissaire enquêteur n'a pas souhaité participer ;
- Une manifestation s'est déroulée le dimanche 15 janvier 2023 à Achères, réunissant environ 150 élus locaux et des riverains.



2.9 AVIS DES CONSEILS MUNICIPAUX

Les avis des conseils municipaux des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine ont été sollicités par l'article 7 de l'arrêté préfectoral, à transmettre au plus tard 15 jours après la fin de l'enquête.

- POISSY : Délibération du 15 décembre 2022,

- Avis favorable
- CARRIERES-SOUS-POISSY : Avis déposé par Monsieur le maire en permanence le samedi 15 janvier 2023,
 - Opposition au tracé, déjà manifestée lors de l'enquête DUP, mais d'opposition au projet.
- CHANTELOUP-LES-VIGNES : pas de délibération du conseil municipal,
- TRIEL-SUR-SEINE : pas de délibération du conseil municipal,
- ACHERES : pas de délibération du conseil municipal,
- ANDRESY : Bien que non nommée dans l'arrêté préfectoral, le maire d'Andrézy a adressé la délibération du conseil municipal du 25 janvier 2023. Cette délibération porte les avis suivants :
 - Opposition au projet et aux nuisances associées au pont d'Achères.
 - Le pont passe dans une zone qualifiée de remarquable et sensible sur le plan environnemental, Andrézy étant protégée par une ZPPAUP, aujourd'hui SPR (Site Patrimonial Remarquable).
 - Nuisances sur la qualité de l'air -déjà mauvaise sur le secteur- et manque de chiffrage des GES, artificialisation des sols de 12 à 17 ha, pollution des sols, l'hydrologie et la sous-estimation du risque inondation, non prise en compte de l'île d'Andrézy pour la dérogation aux espèces protégées, et nuisances routières.

2.10 AUTRES RENCONTRES ET CONTACTS AVEC LES ACTEURS DANS LE CADRE DE L'ENQUETE

2.10.1 RENCONTRE AVEC LES ELUS LOCAUX

Le commissaire enquêteur a pu rencontrer les élus locaux en marge des permanences tenues dans leurs communes :

Achères : le 17 janvier 2023 avec le maire M. HONORE, favorable au projet et deux adjoints opposés au projet,

Carrières-sous-Poissy : le 14 janvier 2023 avec le maire M. Eddy AÏT qui dépose un mémoire comprenant les délibérations et arrêtés de sa commune déposée lors de l'enquête DUP, opposés au tracé retenu pour la liaison RD30-RD190.

Andrézy : le 15 janvier en mairie d'Achères avec M. Lionel WASTL, maire d'Andrézy :

- Regrette que la ville d'Andrésey n'ait pas été incluse dans le périmètre de l'enquête, étant mitoyenne du tracé et soumise aux nuisances sonores et pollution de l'air.
- Demande que les éléments de l'enquête soient mis à disposition du public dans sa commune.

2.10.2 CONTACT AVEC LA MRAE

Après plusieurs demandes de rendez-vous avec le rédacteur de l'avis de la MRAe, adressées par courriels, le commissaire enquêteur a pu s'entretenir avec M. JérémY REQUENA, Chargé de mission dérogations espèces protégées et police de la nature Service Nature et Paysage DRIEA.

- Inventaire des espèces :

Les documents support transmis au CSRPN sont le rapport d'instruction « DRIEAT », les inventaires réalisés lors de l'étude d'impact en 2015 et les inventaires complémentaires de 2018 et 2019 ainsi que les compléments sur les sites de compensation en juin 2019 et au printemps 2020. Sur la flore et le couvert naturel, des inventaires ont été réalisés en septembre 2018, d'avril à septembre 2019 et avril 2020. Il a été notamment constaté le redéveloppement de la renoncule à petite fleurs ces dernières années. Concernant la présence de certaines espèces non inventoriées mais signalées par le public, le représentant de la MRAe reconnaît que les inventaires ne peuvent garantir leur exhaustivité en raison de leurs caractères furtif et de leurs camouflages. A cet égard, il n'y a pas eu de rencontre avec les associations spécialisées qui se sont exprimées.

- Effets de coupure :

Cet effet est réel. Une demande a été faite au MOA pour apporter plus de précisions sur l'efficacité des passages à faune en 2021, lesquels nécessitent un traitement approprié des espaces aux abords des extrémités des ouvrages.

- Fragmentation des habitats :

Il y a une difficulté pour la faune qui a deux stades de vie (amphibiens). La mesure de réduction n°6 prévoit la mise en œuvre de barrières anti-retour.

Il est mentionné que les mesures de réduction-compensation sont rarement efficaces.

2.10.3 REUNION INTERMEDIAIRE AVEC LE MOA

Une réunion a été programmée le 12 janvier 2021 à la demande du commissaire enquêteur, pour faire le point sur les premières observations et clarifier certains points techniques, en présence de Mme Christelle CHIVET, M. Hugues LACOURRIEUX et M. Bernard LANCHON (CD78).

- Actualités : une réunion publique et une manifestation ont été organisées par les associations les vendredi 13 janvier et dimanche 15 janvier 2023.

- Le projet a fait l'objet de 6 recours sur la DUP, jugées en novembre 2014, en appel en décembre 2016 et rejetées en Conseil d'Etat en juillet 2017.
- L'enquête environnementale a été retardée pour réaliser les études Loi sur l'Eau.
- A104 : ce projet Etat était prévu en tranchée couverte avec deux traversées sous-fluviales et un pont sur la Seine. Après concertation avec le CD78, il s'est avéré que les contraintes de desserte locale et de mode doux rendaient la mutualisation difficile.
- Opportunité du projet : le territoire fait partie de l'OIN Seine Aval, qui implique l'amélioration des dessertes locales, notamment l'arrivée du T13 au carrefour de l'Europe en tête sud du pont de Poissy et la gare Eole à Poissy.
- Etudes de trafic : Cette étude a été réalisée sur la base du modèle Etat (volet F p.59 : carte de maillage de zone). L'étude consiste à affiner chaque zone et vérifier que tous les projets ont été pris en compte pour caler la situation « actuelle ». Des scénarios « au fil de l'eau » sont développés en fonction de la réalisation des projets. Il est ensuite procédé à l'« injection » du projet RD30-RD190.
 - Les effets à long terme des transferts de population sont pris en compte au travers du SDRIF et du PLUi de la CA GPSEO qui gère les ZAC. La ZAC Ecopôle prévoit 300 emplois et 200 logements sur 9 ha.
 - L'actualisation du trafic constate que le décalage des projets l'état initial de 2009 est le même que celui de 2020
 - Le tramway implique un report de trafic de 20% vers les stations,
 - Le travail à domicile, principalement les mercredi et vendredi, et les modes doux ont été pris en compte selon l'étude CEREMA : pas d'incidence du travail à domicile, la part des modes doux est prise en compte selon les données INSEE,
 - Il n'y a pas de supplément de trafic pour la traversée de Triel-sur-Seine.
- Pollution : le mouvement des terres indique 15610 m3 de terres présumées polluées à évacuer dans des filières appropriées (volet F p. 50).
- Modélisation hydraulique : la modélisation prend en compte l'ensemble des projets pour l'occultation du lit majeur de la Seine.

2.11 REMISE DU PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS

Le procès-verbal de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête a été remis en réunion au Maître d'ouvrage le 30 janvier 2023. **Il figure au chapitre 3.2 du présent rapport.**

2.12 REMISE DU MEMOIRE EN REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La remise du mémoire en réponse est intervenue le vendredi 17 février par courriel à 17h40.
Il figure au chapitre 3.4 du présent rapport.

2.13 REMISE DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS MOTIVEES A L'AUTORITE ORGANISATRICE ET AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Le rapport et des conclusions motivées accompagnés des registres ont été remis le 30 février à la préfecture des Yvelines.

Conformément à l'article 9 de l'arrêté d'enquête, une copie a été remise au Tribunal Administratif de Versailles par voie électronique le 30 février 2023.

3 OBSERVATIONS

3.1 OBSERVATIONS FORMULEES PAR LA CRSPN ET LA MRAE

Les réponses apportées par le MOA aux avis de la CSRPN et de la MRAe figurent à l'article 1.7.9 du présent rapport.

3.1.1 PRISE EN COMPTE DE L'AVIS DE LA CSRPN

Le CSRPN regrette que **le projet ne prenne pas en compte**, la DUP datant de 2013, **les changements relatifs à la notion de « zéro artificialisation nette du territoire »** ou celles des mobilités douces, et constate que **l'artificialisation croissante de la « boucle de Chanteloup » n'est pas conforme aux objectifs de la perte de biodiversité**. Il reconnaît cependant les efforts du pétitionnaire pour mettre en œuvre la séquence ERC,

Un avis favorable est néanmoins donné, sous quatre conditions, que le pétitionnaire a pris en compte :

- Additionnalité de la mesure de compensation des terrains exploités par GSM, initialement prévue : remise en état en terres agricoles et prise en compte la restauration écologique du plan d'eau ;
- Faune piscicole au droit du pont : compléter la protection des berges par un dispositif anti batillage ;
- Information des suivis environnementaux ;
- Mesures de protection des sites de compensation.

3.1.2 PRISE EN COMPTE DE L'AVIS DE LA MRAE

L'autorité environnementale (préfet de région) a émis un premier avis sur ce projet, daté du 7 octobre 2011, dans le cadre d'une procédure de demande de déclaration d'utilité publique (DUP).

L'étude d'impact ayant été actualisée depuis, un nouvel avis de l'autorité environnementale est rendu en date du 27 janvier 2022 sur l'étude d'impact actualisée datée du 12 octobre 2021.

Principales recommandations de la MRAe :

- Actualiser les études de mobilités, d'acoustique et le volet « air et santé » ;
- Expliciter le parti d'aménagement paysager du projet sur l'ensemble de son emprise ;
- Justifier le projet au regard de l'évaluation de sa consommation des ressources naturelles et de ses émissions de gaz à effet de serre ;
- Représenter un dossier actualisé et complété.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dont le tableau ci-après inventorie les réponses apportées par le MOA.

RECOMMANDATIONS MRAe DU 27 JANVIER 2022		
N°	Recommandation	Prise en compte
1	- La MRAe recommande pour la bonne information du public à la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise de préciser les limitations existantes ou à envisager pour restreindre les possibilités d'urbanisation de terrains naturels, agricoles ou forestiers desservis par cette nouvelle infrastructure ;	Oui
2	- Joindre les études techniques citées dans l'étude d'impact menées dans le cadre du présent projet et représenter un dossier actualisé et complété afin que la MRAe puisse statuer sur l'ensemble des sujets relevant du champ de l'évaluation environnementale ;	Oui
3	- Justifier le projet au regard des problématiques de trafic actuelles et des effets attendus du projet sur les déplacements, étayés par des données de trafic consolidées.	Non
4	- Joindre au dossier d'enquête publique l'avis qui sera rendu par le Conseil national de protection de la nature et le cas échéant, les suites que le maître d'ouvrage envisage de lui donner ;	Oui
5	- Appliquer une méthode de dimensionnement pour quantifier les gains susceptibles d'être obtenus par les actions de compensation, afin de mieux argumenter l'hypothèse d'absence de perte nette de biodiversité ;	Oui

N° E22000098/78

	- Présenter des garanties de pérennisation de la vocation écologique des sites de compensation au-delà des cinquante ans proposés ;	Oui
6	- Préciser si le secteur du projet est concerné par des zones de décharges sauvages et déterminer, le cas échéant, si ces activités ont impacté la qualité des sols ; - Présenter en annexe au dossier les diagnostics de pollution des sols réalisés, afin d'apporter des informations précises et complètes ; - Préciser les études ou analyses complémentaires à mener pour préserver la qualité des eaux souterraines (concernant la réutilisation, l'évacuation de terres excavées et les remblais d'apport)	Oui Oui Oui
7	- Actualiser les études de trafics sur la base de données récentes, afin de permettre d'étudier de manière plus approfondie les effets du projet sur les déplacements à la mise en service et à plus long terme, prenant en compte notamment l'augmentation du trafic due à celle de la capacité du réseau (« effet rebond ») ; - Réaliser des estimations du trafic aux heures de pointe (et pas seulement en moyenne journalière annuelle)	Oui Non (Justifié)
8	- Expliciter comment le projet intègre, voire développe, le réseau des mobilités actives, principalement au regard des liaisons nord-sud qui le recourent	Oui
9	- Actualiser l'étude d'acoustique à partir de données de trafic plus récentes ; - Réaliser des mesures des niveaux sonores en phase d'exploitation, pour confirmer la modélisation et s'assurer que les mesures de gestion sont adaptées ; - Présenter une carte des zones où la réalisation du projet entraînera des augmentations des niveaux sonores ; - Prévoir la mise en place de mesures acoustiques pendant le chantier	Oui Oui Oui Oui
10	- Actualiser l'étude d'impact sur le volet « air et santé » en utilisant la méthodologie et les textes en vigueur et sur la base de données de trafic plus récentes	Oui
11	- Expliciter le parti d'aménagement paysager du projet sur l'ensemble de son emprise ; - Mettre en évidence le rapport du projet avec l'espace public et la topographie d'origine, notamment la manière dont les continuités nord-sud sont assurées (vues, déplacements, biodiversité, etc.) ; - Prendre à cette fin appui sur un ensemble graphique homogène montrant, de manière détaillée et contextuelle, la forme de l'ouvrage par des plans, des coupes, des perspectives et des photomontages	Oui Oui Oui
12	- Fournir une description et une évaluation des impacts potentiels de la consommation des ressources naturelles ainsi qu'un bilan	Oui

	prévisionnel des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet, y compris au regard du trafic supplémentaire qu'il permettra, en prenant en compte l'ensemble de son cycle de vie ; - justifier le projet au regard de ces évaluations ; - Définir les mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation nécessaire pour limiter l'empreinte environnementale du projet.	Oui
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

3.2 PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS FORMULEES PAR LE PUBLIC

A l'issue de cette enquête, 352 contributions (175 pages), accompagnées de 21 mémoires avec des pièces jointes et documents de référence (246 pages), ont été recueillies par les trois voies de participation prévues à l'arrêté en référence :

- 334 observations déposées au registre électronique,
- 17 observations déposées aux registres papier mis en place dans les mairies,
- 1 observation adressée par courriel à la préfecture

Cette forte participation fait écho à la mobilisation qui s'était manifestée à l'occasion de l'enquête publique DUP début 2012.

En raison du grand nombre d'interventions recueillies, il a paru opportun au commissaire enquêteur d'opérer un dépouillement des observations et mémoires au fur et à mesure de leur réception, selon 14 critères principaux :

TABLEAU DE SYNTHESE PAR CRITERES DE DEPOUILLEMENT	Nb Obs.
Avis défavorable/favorable au projet	299/20
Dossier - Information-Publicité-Réunion publique-Prolongation	50
Environnement-Climat	105
Faune - Flore - Continuité écologique	82
Energie – GIEC	41
Pont - Île de la Dérivation	35
Pollution des sols – sonore - air	150
Hydraulique – Hydrologie - Artificialisation des sols - Inondation	34
Transports collectifs – modes doux	101
Trafic - études de trafic - Démographie	109
Autres projets – A 104 – ZAC, ...	43
Sécurité – Franchissement RD30	32
Mesures compensatoires – Artificialisation -ZAN	29
Réponses MRAe – CSPN	2
Coût - Financement	60

Afin d'analyser les observations de manière cohérente, ces critères ont été ramenés aux 10 thèmes et 9 sous-thèmes suivants :

TABLEAU DE SYNTHESE PAR THEME D'ANALYSE		
1		Principe du projet – A104 – A104 bis - ancienneté du projet
2		Etude de trafic
3		Pollution
	3.1	Pollution de l'air
	3.2	Pollution sonore
	3.3	Pollution des sols
4		Hydrologie – Inondation – Artificialisation des sols – Champ captant
	4.1	Etude hydraulique
	4.2	Qualité des eaux – Champ captant
5		Habitats et espèces protégées
6		GES – Réchauffement climatique – Consommation énergétique
7		Mesures compensatoires
8		Coût - Financement
9		Sécurité RD30 – Accès au centre commercial
10		Autres observations
	10.1	Dossier – Réunion publique
	10.2	Publicité - Information
	10.3	Transports collectifs - Pistes cyclables - Alternatives de transport
	10.4	Autres sujets

Le procès-verbal de synthèse a été remis et commenté en réunion le 30 janvier 2023.

Ce procès-verbal comprenait : la lettre d'envoi et l'analyse thématique des observations (24 pages), le tableau d'analyse des observations par critère (164 pages), les pièces jointes aux observations (246 pages).

Pour chacun des thèmes, le commissaire enquêteur a émis ses appréciations et posé au total 50 questions. Ces questions sont le reflet non exhaustif des observations du public, lesquelles dépassent largement le cadre strict de l'enquête environnementale.

Le commissaire enquêteur a souhaité que le maître d'ouvrage réponde et se positionne sur l'ensemble des questions posées, sur la base des observations elles-mêmes et des mémoires associés.

Le tableau d'analyse des observations figure en annexe 1,

Les pièces jointes aux observations figurent en annexe 2.

3.3 REMARQUES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LE DOSSIER

Le dossier de demande d'autorisation environnementale semble complet et suffisamment explicite, cependant la quantité de documents et d'informations, avec de nombreuses redondances, le rendent difficile d'accès pour un public non averti. Pour exemple, le « résumé non technique » comporte 74 pages, inséré dans un document de mille pages...

Il serait souhaitable qu'un document d'information plus réduit puisse être joint au dossier, formaté pour une communication « grand public » similaire aux kakémonos qui ont été livrés pour installation dans les mairies.

Le commissaire enquêteur relève en particulier les éléments suivants :

- L'environnement socio-économique du projet a évolué depuis l'enquête DUP et les études associées qui datent de plus de douze ans, notamment en matière de prévision de trafic, et de perspectives de réalisation des projets d'aménagements,
- L'environnement réglementaire, la priorisation des actions gouvernementales et la prise en compte du changement climatique ont ou vont modifier les comportements, notamment en matière de déplacement.

Ces changements auraient mérité un exposé synthétique de leur prise en compte pour l'élaboration ou la finalisation du projet.

3.4 REPONSE DU PETITIONNAIRE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET REMARQUES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

La réponse du maître d'ouvrage au PV de Synthèse, datée du 17 février 2023, a été adressée par courriel au commissaire enquêteur le 19 février 2020 au soir .

MEMOIRE EN REPONSE APORTE PAR LE DEPARTEMENT AU PROCES VERBAL DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Au regard du nombre important d'observations s'attachant à la date d'adoption de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, formulées par le public dans le cadre de l'enquête publique conduite pour la demande d'autorisation environnementale, le Département souhaite apporter des précisions sur ce point.

Le Département entend rappeler que la procédure d'enquête publique menée du lundi 5 décembre 2022 à 08h30 au vendredi 20 janvier 2023 à 18h00 portait sur la demande d'autorisation environnementale du projet de liaison routière entre la RD30 et la RD190 « Pont à Achères - boucle de Chanteloup », et non sur l'arrêté portant déclaration d'utilité publique dudit projet.

Or ces deux procédures, autorisation environnementale et DUP, sont distinctes et autonomes et n'ont ainsi pas d'incidence l'une sur l'autre.

Et si la demande de DUP tend justement à examiner le caractère d'utilité publique d'une opération, la procédure de demande d'une autorisation environnementale n'implique pas que soit examinée

N° E22000098/78

l'utilité du projet en cause, son objet étant surtout de démontrer comment l'impact environnemental du projet a été pris en compte.

De sorte que ces considérations ne rentraient donc pas dans le champ de la présente enquête publique.

Le Département apportera toutefois des précisions sur ce point pour répondre aux remarques formulées.

Remarque du commissaire enquêteur

Il faut rappeler qu'en préambule de son avis, le CSRPN « regrette que le projet ne prenne pas en compte, la DUP datant de 2013, les changements relatifs à la notion de « zéro artificialisation nette du territoire » ou celles des mobilités douces, et constate que l'artificialisation croissante de la « boucle de Chanteloup » n'est pas conforme aux objectifs de la perte de biodiversité ». Cette objection étant reprise par de nombreuses associations et public, il appartient donc bien au commissaire enquêteur de demander au pétitionnaire de justifier la conformité de son dossier au regard des changements de dogme national dans les domaines de l'environnement et, à cet égard, questionner sur l'éventuelle remise en cause d'une DUP prononcée dans un contexte antérieur à ces changements.

1. PRINCIPE DU PROJET - A104 - A104 BIS – ANCIENNETE DU PROJET

Appréciation du commissaire enquêteur : Le projet est apprécié comme un maillon d'une autoroute de liaison A15 – A13 nommée A104 bis, laquelle ne pourra pas déboucher vers l'autoroute A13 en raison de l'annulation du contournement de la RD154. Cette assimilation à une autoroute est notamment justifiée par sa structure à 2x2 voies. Le raccordement de la liaison RD30 RD190 à des routes à 2x1 à ses deux extrémités voie interroge sur les prochaines étapes du projet.

S'agissant de l'assimilation du présent projet au projet de prolongement de l'A104 (compétence État), le Département avait déjà établi lors de la procédure de DUP que le projet départemental ne s'y substituait pas et que les deux projets sont bien distincts et autonomes.

En effet :

- Ils répondent à des objectifs différents : trafic de transit et d'échange pour l'A 104 et desserte plus locale (y compris pour les cycles) pour le projet départemental,
- Ils présentent des caractéristiques différentes : le projet départemental ne présente pas des caractéristiques compatibles avec un statut autoroutier : échange à niveau, une largeur de voie réduite ou encore une vitesse limitée à 70km/h. Le gabarit à 2x2 voies, que l'on retrouve d'ailleurs sur d'autres routes départementales des Yvelines (RD91 à Guyancourt, RD11 à Plaisir, RD912 à Élancourt, RD43 aux Mureaux, ...), ne présente pas la capacité nécessaire pour accueillir le trafic envisagé sur l'A104 (une autoroute au nombre de voie égal mais qui a une capacité de l'ordre de deux fois plus importante que le présent projet),
- Leur temporalité est différente et la réalisation du présent projet est nécessaire aux projets de développement urbains à venir (Zones d'Aménagement Concerté du secteur, arrivée du tram 13 express et du prolongement du RER E dit Est-Ouest Liaison Express (EOLE), etc.), en améliorant la desserte du territoire au sein de l'aire d'étude. Pour exemple, les conditions de circulation dans la traversée de Poissy sont actuellement déjà dégradées (pas uniquement aux heures de pointes). La mise en oeuvre du projet d'A104 de l'État n'interviendra, quant à elle, que plus tard.

À cet égard, comme l'avait relevé la Cour administrative d'appel (CAA) de Versailles à l'occasion du recours contre la DUP du projet, « le prolongement de l'autoroute A 104, (...) constitue un projet distinct du projet de liaison départementale et ne conditionne pas la réalisation de celui-ci » (CAA de Versailles, 15 décembre 2016, Association Non au pont d'Achères, n° 15VE00131). Dans le même sens, en première instance, le Tribunal Administratif de Versailles avait relevé que « le projet de liaison départementale, dont l'origine remonte à une délibération du conseil général de 1983, et le projet autoroutier ont des objectifs différents, dès lors que le premier, qui doit permettre de relier les routes départementales 190, 22, 55 et 30, est principalement destiné au trafic local alors que le second, qui correspond à un prolongement de la « Francilienne », est principalement dédié au trafic de transit et d'échange ; que, dès lors, ces deux projets portés par deux maîtres d'ouvrages différents ne sauraient être regardés comme constituant une seule opération » (TA de Versailles, 7 novembre 2014, Association Non au pont d'Achères, n° 1302523).

Par ailleurs, le Département entend préciser que le projet de contournement de Verneuil-Vernouillet n'est pas abandonné.

1. *Est-il prévu un élargissement du RD30 à 2x2 voies, et une section à 2x2 voies du pont de Triel à l'autoroute A13, avec quel tracé, dans quel calendrier ?*
2. *D'autres projets d'aménagement routiers sont-ils projetés, notamment pour le RD154 vers l'autoroute A13 ?*

Conformément au Schéma des Déplacements des Yvelines (SDY) actuellement en vigueur, il n'est prévu un aménagement à 2x2 voies ni de la RD30 au-delà de la rue du 8 mai 1945 sur la commune d'Achères, ni de la RD 154 sur les communes de Medan et Villennes-sur-Seine.

3. *Le projet est-il lié au développement d'un transport en commun ?*

Le Département n'est pas l'autorité organisatrice des transports collectifs (TC) en Ile de France Néanmoins le projet offre l'opportunité d'une nouvelle desserte et par conséquent l'amélioration du réseau de bus et de l'offre existants.

Le projet permet de désenclaver la boucle de Chanteloup, qui aujourd'hui est en grande partie dépendante de la RD190 et du pont de Poissy pour rejoindre les communes limitrophes comme Achères, Poissy, et au-delà. Cette dépendance est également visible dans le réseau de bus, une majorité des lignes passant par cet unique accès. La liaison RD30-RD190 diminuera la fréquentation au droit du pont de Poissy en permettant de rejoindre les communes sans passer par ce secteur déjà fortement sollicité. Elle apportera aux usagers un gain de temps pour relier les deux rives de la Seine.

De plus, comme évoqué ci-avant, compte tenu des conditions de circulation dans Poissy, les études de circulations portées par Ile-de-France Mobilités dans le cadre du prolongement du Tram 13 concluent à la nécessité de désengorger le centre-ville de Poissy par notamment la réalisation de la liaison RD30-RD190.

De manière plus globale, une réflexion est en cours à l'initiative de la communauté urbaine pour l'amélioration des conditions de desserte de la boucle par les bus. Ses conclusions seront soumises à la validation d'Ile-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports.

N° E22000098/78

4. Pourquoi le Conseil départemental a-t-il fait le choix de traiter indépendamment les aménagements de la RD190 et de la liaison RD30-RD190, alors que les regrouper dans un même projet aurait permis une meilleure appréciation des impacts cumulés et une réduction des incidences grâce à un phasage mieux adapté ?

Le présent projet de liaison RD30-RD190 et le projet de requalification de la RD190 avec insertion d'un TCSP répondent à des objectifs différents et sont indépendants l'un de l'autre : la réalisation de l'un ne conditionnant pas celle de l'autre.

Le projet de liaison RD190-RD30 est d'ores et déjà en phase opérationnelle et sera réalisé indépendamment de la requalification de la RD190 et de la réalisation du Transport en Commune en Site Propre (TCSP). Ses objectifs sont de proposer un nouveau franchissement pour soulager les axes au Sud (qui sont déjà chargés et le seront encore plus avec les développements prévus) et en rive gauche de la Seine, ainsi que de préserver des conditions de circulation satisfaisantes, notamment autour des gares des projets d'infrastructure de transport (EOLE et Tram 13 Express).

Concernant le projet de requalification de la RD190, il permettra de répondre à la demande croissante, liée aux développements importants des logements neufs sur la commune de Carrières-sous-Poissy, et du nombre de personnes souhaitant se rendre à la gare de Poissy. En effet, les conditions de circulation sur la RD190 nécessitent d'être améliorées, en particulier pour les bus, afin qu'ils ne soient pas ralentis dans les embouteillages qui pénalisent leurs temps de parcours. La mise en place d'un transport en commun en site propre accompagné d'une priorité d'insertion au niveau des entrées et sorties du site propre et de chaque intersection permettra un gain de temps de parcours sur la RD190. Le projet favorisera de plus le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs.

La requalification de la RD190 a été prise en compte dans les modélisations de trafic du présent projet et les impacts cumulés ont été traités (Cf. volet B3).

5. Des travaux (y compris préparatoires) ont-ils déjà été engagés dans le cadre du projet soumis à enquête et si oui, lesquels ?

Aucuns travaux, y compris préparatoires, n'ont été engagés sur le projet.

Remarques du commissaire enquêteur

- Autoroute A104/liaison RD30-RD190

Il apparaît clairement que les projets d'autoroute A104 et de liaison RD30-RD190 sont deux projets distincts, répondant à des problématiques différentes : le premier constitue un maillage des autoroutes franciliennes et nationales pour des flux à longues distances, le second permet l'amélioration des flux de circulation départementaux, avec des échanges et dessertes locaux. Les caractéristiques de la liaison RD30-RD190, avec une limitation de vitesse à 70 km/h, des carrefours giratoires et des liaisons douces, limitent fortement son attractivité pour les circulations de transit, notamment poids-lourds.

Par ailleurs la reprise des études de l'A104 a été reporté au-delà de 2030 et sa réalisation au-delà de 2038.

- RD190/liaison RD30-RD190

La requalification de la RD190, avec insertion d'un TCSP, répond aux besoins liés aux développements de la boucle de Chanteloup pour l'accès au pôle d'échange de Poissy et au report modal, alors que la liaison RD30-RD190 a pour objectif un maillage des routes départementales pour désenclaver la boucle de Chanteloup. Les deux projets sont donc complémentaires.

La requalification de la RD 190 a été prise en compte et dans les études de trafic, et dans les impacts cumulés du projet soumis à l'enquête.

- Raccordements RD30 nord et RD154

Le pétitionnaire indique que la mise à 2x2 voies du RD30 au-delà de la rue du 8 mai 1945 et de la RD154 sur les communes de Médan et Villennes sur Seine ne sont pas prévues.

Cependant l'aménagement de la RD154 en déviation de Verneuil-Vernouillet, actuellement suspendu suite aux recours qui ont été formulés, est toujours d'actualité pour un raccordement avec l'autoroute A13. Il apparaît donc probable que la mise à 2x2 voies de la RD30 sera réalisée à plus long terme pour assurer le raccordement avec l'autoroute A15, induisant alors un trafic supplémentaire A13-A15.

- Transports en commun

Concernant le développement d'un transport en commun, le pétitionnaire confirme qu'une réflexion est en cours à l'initiative de la communauté urbaine, dont les conclusions seront soumises à validation d'île de France Mobilités, autorité organisatrice des transports.

2. L' ETUDE DE TRAFIC

Appréciation du commissaire enquêteur : L'étude de trafic constitue l'élément essentiel de la justification du projet. C'est à ce titre qu'elle est examinée en détail par le public et particulièrement les associations. L'étude de 2009 a été complétée en 2017 et 2019.

À titre préalable, le Département souhaite rappeler que dans le cadre de la délivrance d'une autorisation environnementale il n'est en principe pas nécessaire de justifier de l'utilité du projet, cette justification devant être développée dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique qui est distincte de la demande d'autorisation environnementale.

6. *Compte tenu des récentes données de trafic, de l'abandon du projet de port industriel, de la réduction de moitié de la surface de la ZAC Éco-pôle, du « retoquage » par le préfet de la ZAC de la Grosse Pierre et du quasi abandon du prolongement de la Francilienne, comment le pétitionnaire justifie-t-il la construction du projet ?*
7. *Comment les flux temporaires ont-ils été pris en compte ?*
8. *Comment sont pris en compte les nouveaux modes de déplacement
Des dispositions spécifiques pour le trafic généré par PSA sont-elles envisagées, en concertation avec PSA (co-voiturage, parkings relais à distance ...) ? Pole gare pour favoriser accessibilité EOLE
L'actualisation de la liste des projets du territoire modifie-t'elle les résultats de l'étude de trafic ? L'évolution démographique de 2013-2019 est-elle prise en compte ?*
9. *La connaissance des trafics ville à ville montre deux axes de déplacement : La défense/Poissy et Poissy/Conflans/Cergy. Le projet présenté ne réduit en rien la circulation sur ces axes : le maître d'ouvrage prévoit-il de réaliser une étude des déplacements de ville à ville ?*

N° E22000098/78

10. Des études complémentaires approfondies ont-elles été envisagées, notamment des études de déplacement ? Les résultats de ces études complémentaires pourraient-ils remettre en cause le projet ?

11. Quelle sera l'influence de la mise en service d'un transport en site propre prévu sur la RD190 sur le trafic de la liaison RD30-RD190

Concernant les observations sur la mise à jour de l'étude de trafic du dossier, le maître d'ouvrage invite à se référer aux éléments apportés dans sa réponse à l'avis de la Mission Régionales d'Autorité environnementale (MRAe) jointe au dossier d'enquête publique et correspondant au Volet F du dossier de demande d'autorisation environnementale, au paragraphe 2.2.2.7.

Le Département entend néanmoins préciser ici que le modèle de trafic utilisé dans le cadre du projet s'est basé sur le modèle régional qui tient compte du report modal issu des véhicules particuliers vers les transports collectifs et les modes doux. Il intègre également les projets d'infrastructures, notamment la requalification de la RD190 avec insertion d'un TCSP.

En complément, il est indiqué dans plusieurs contributions qu'il existerait un écart de 40% entre les comptages de 2016-2018 et les prévisions de l'étude EGIS à horizon 2020. Comme expliqué dans la réponse à l'avis de la MRAe précitée, les prévisions de trafics à horizon 2020 de l'étude EGIS (datant de 2011) correspondaient à celles de l'horizon de mise en service du projet en prenant en compte l'ensemble des projets de développement urbain du secteur. Ces projets, qui étaient alors envisagés d'ici 2020, restent maintenus mais ont vu leur réalisation décalée dans le temps. C'est pour cette raison que les trafics qui étaient attendus dans l'étude EGIS à l'horizon 2020 sont plus importants que ceux mesurés.

Cependant, ces hypothèses de développement restent toujours d'actualité et l'horizon de mise en service 2020 de l'étude EGIS correspond à l'horizon de mise en service actualisé (2027). Il n'y a donc pas de modification significative des hypothèses prises en compte qui serait susceptible de remettre en cause les données de l'étude de trafics.

Plus précisément :

- La surface de la ZAC Ecopôle a toujours été de 200 hectares (périmètre de la ZAC) pour 90 hectares de surface aménagée. Ces données étaient déjà celles pris en compte dans l'étude de trafic EGIS et sont indiquées dans le volet B3 chapitre 7.2. du dossier de demande d'autorisation environnementale ;
- Concernant le projet de ZAC des Grosses Pierres, même si le projet Deck78 a été abandonné, la zone ne reste et ne restera pas inoccupée (18 hectares) : une plateforme de valorisation biomasse bois énergie occupe aujourd'hui le site (entreprise INOE) et les terrains ont été cédés à un opérateur immobilier, induisant ainsi du trafic supplémentaire.

De la même manière, si projet d'éco port à Triel sur Seine a effectivement été abandonné, des réflexions sont en cours par la communauté urbaine sur le devenir de la zone. Et l'abandon de ce projet ne remet pas en cause les données de l'étude de trafic dès lors qu'il n'induisait qu'une faible génération de trafic (200 emplois) dans le secteur comparé aux autres projets pris en compte tel que PSMO (Port Seine-Métropole Ouest), ZAC petite Arche, ZAC Centralité ou encore le projet Ecopôle.

Les flux temporaires ne sont pas pris en compte dans les modélisations de trafics, compte tenu de leur variabilité et du fait qu'ils ne sont pas significatifs au regard des projets de développement

N° E22000098/78

économiques et urbains pris en compte pour dimensionner les besoins d'infrastructures à long terme. Néanmoins ils sont traités dans la cadre de chacun des projets qui les génèrent (Permis de Construire, autorisation ICPE, etc.).

Pour ce qui est des éventuelles modifications de comportements dues à la crise sanitaire, le maître d'ouvrage a également apporté des éléments au sein du Volet F paragraphe 2.2.2.7. de la demande d'autorisation environnementale. Il y est précisé que le CEREMA a mis en place un suivi du trafic, permettant de lire la baisse/hausse de trafics observés (en pourcentage) par rapport à la situation de base (avant la crise sanitaire). On constate que le trafic s'est aujourd'hui stabilisé et retrouve un niveau équivalent à celui d'avant la crise (cet outil est disponible sous <https://dataviz.cerema.fr/traficroutier/>).

Le Département souhaite également préciser que, lors de la DUP, une étude de déplacements a été réalisée dans le cadre de l'analyse socio-économique du projet. Cette étude conclut que, lors de la mise en service du projet, deux types d'usagers bénéficieront de gains de temps :

- Ceux qui empruntent la nouvelle infrastructure pour effectuer un trajet donné par rapport à l'ancien itinéraire qu'ils empruntaient,
- Les usagers des voiries existantes, du fait d'une baisse de la congestion sur le réseau existant suite à la mise en service du projet.

L'étude montre que les gains de temps les plus importants concernent les habitants du secteur (cf. Volet B4 paragraphe 10.3.3.).

Enfin, pour répondre à votre question concernant le site Stellantis (ex-PSA), le projet permettant une amélioration des conditions de desserte du pôle gare de Poissy (EOLE, Tram 13 et gare routière), son accessibilité en transports en commun en sera améliorée.

Remarques du commissaire enquêteur

- Justification de l'utilité du projet

La justification de l'utilité du projet n'est pas nécessaire, du fait du prononcé de la Déclaration d'Utilité Publique déclarée le 8 février 2013 sur la base d'une étude de trafic datant de 2009.

Cependant près de 15 ans après l'étude de trafic, si une évolution significative des données d'entrées était avérée, les prévisions et conclusions de cette étude pourraient être remises en cause, et le public serait légitimement fondé à questionner la justification du projet, sa nécessité, et en conséquence directe : son impact sur l'environnement.

Le commissaire enquêteur estime donc légitime d'examiner ce point.

- Mise à jour de l'étude de trafic

Outre les éléments apportés dans la réponse du pétitionnaire à l'avis de la MRAe (Dossier Volet F § 2.2.2.7), le pétitionnaire précise que le modèle de trafic est basé sur le modèle régional et tient compte du report modal et des autres projets d'infrastructures.

- Les prévisions de trafic de l'étude de 2011 l'horizon 2020 et les prévisions actualisées sur la base des comptages de 2016-2018 à l'horizon de mise en service actualisé du projet, soit 2027, sont identiques compte tenu du décalage de la réalisation de l'ensemble des projets de développements urbains dans ce secteur. Ces projets de développement, bien que différés, sont globalement maintenus : des réflexions sont menées notamment pour substituer le projet abandonné d'éco port de Triel, et le projet de ZAC des Grosses Pierres accueillera d'autres projets que celui de Deck78.

- Les flux temporaires ne sont pas pris en compte dans l'étude de trafic, une étude des déplacements a été réalisée dans le cadre de l'analyse socio-économique du projet (cf. Volet B4 paragraphe 10.3.3.).
- L'accessibilité du site Stellantis sera améliorée avec les meilleures conditions de desserte du pôle gare de Poissy.

3. POLLUTION

Quelques observations individuelles argumentent de façon plus détaillée, cependant eu égard à leur complétude, le commissaire enquêteur s'appuiera, pour l'analyse par type de pollution, sur les mémoires très argumentés remis par les associations :

3.1. POLLUTION DE L' AIR

A titre préalable, le Département entend préciser que la mise en oeuvre du projet est conforme aux seuils fixés par le Code de l'environnement (article R. 221-1), ce qui est démontré dans le point 7.5 du volet B4 de l'évaluation environnementale. En effet :

- Le projet générera une baisse importante des concentrations de benzène et de dioxyde d'azote (NO₂) au sud du domaine d'étude. Et s'il engendrera une hausse des concentrations au nord, celles-ci demeurent néanmoins inférieures aux seuils réglementaires ;
- Les mesures mises en place pour traiter les effets temporaires et permanents du projet sur la qualité de l'air, en phase travaux comme en phase d'exploitation, conduisent à des effets résiduels nuls à négligeables. Ils n'appellent donc pas de mesures compensatoires.

Ces éléments de l'étude d'impact sont aussi repris dans la réponse du Maître d'Ouvrage (MOA) à l'avis de la MRAe (Cf. Volet F, recommandation N°10, page 79 à 88).

Concernant les lignes directrices de l'OMS, elles n'ont pas de portée réglementaire et contraignante.

Appréciation du commissaire enquêteur :

12. Comment la qualité de l'air est-elle prise en considération lors de l'élaboration des projets ?

Les projets en Ile-de-France sont d'abord déclinés dans les différents documents de planification et permettent ainsi une certaine cohérence dans les objectifs régionaux et nationaux.

Les variantes de projet sont ensuite analysées (Cf. Étude d'impact Volet B1, chapitre 12) et la qualité de l'air est alors prise en compte pour permettre de choisir le meilleur compromis entre les tracés.

Les modalités de prise en compte de la qualité de l'air dans l'élaboration du projet ont été reprises de manière détaillée dans la réponse du Département à l'avis de la MRAe (Cf. Volet F – recommandations 10 – p90), à laquelle il invite à se référer.

13. Comment le porteur de projet justifie-t'il la prise en compte des données AIRPARIF et omette les documents des organismes de santé publique ?

Pour rappel, AIRPARIF est une association agréée de surveillance de la qualité de l'air (AASQA), à qui l'article L. 221-3 du Code de l'environnement confie expressément la mission de mise en oeuvre de la surveillance de la qualité de l'air, de sorte que la prise en compte de ces données est légitime et pertinente. Les données issues des organismes de santé publique ne remettent pas en cause les données AIRPARIF.

En outre, dans le cadre du mémoire en réponse à la MRAE (Cf. volet F – recommandation N°10, p.90 à 99), la cartographie des établissements sensibles (hôpitaux, écoles, ...) a été remise à jour pour plus d'exhaustivité et pour prendre en compte les nouvelles indications méthodologiques de la Note du 22 février 2019, qui ne sont pas impératives.

14. Quelles sont les dispositions spécifiques qui peuvent être mises en oeuvre à proximité des zones d'habitation, notamment vis-à-vis des équipements collectifs ? à proximité des espaces naturels ?

Le projet améliore la qualité de l'air dans la partie Sud de la zone d'étude, sur les quartiers denses de Poissy et de Carrières-sous-Poissy qui sont aujourd'hui fortement exposés aux pollutions d'origines routière. Cette amélioration bénéficiera aux résidents du parc de logement actuel, mais également aux nouveaux quartiers prévus (ZAC Centralité, Rouget de l'Isle,). En revanche on observe une hausse, principalement au droit et sur le pourtour du projet, notamment l'île de la Dérivation et les premiers bâtiments des Plantes d'Hennemont à Achères Les concentrations restent toutefois conformes aux seuils définis à l'article R. 221-1 du Code de l'environnement. À l'horizon de mise en service, une Évaluation quantitative du Risque Sanitaire (ERS) a été menée sur les établissements sensibles. Ainsi l'impact du projet est nul pour le benzène et très faible pour les particules diesel, il est donc non significatif d'un point de vue sanitaire, et n'appelle pas de mesures particulières.

Toutefois, le projet prévoit la mise en oeuvre de solutions contribuant néanmoins à protéger la population :

- Limiter les vitesses de trafic à 70 km/h (au lieu de la vitesse de 90km/h prévue par la DUP) ;
- Favoriser l'utilisations des modes doux par la mise en place de pistes cyclables confortables et sécurisées ;
- Un aménagement paysager privilégiant les plantations denses, et des alignements d'arbres permettant de limiter les dispersions et l'utilisation d'espèces autochtones et non allergisantes.

15. Quelle est l'incidence du transport fluvial sur la qualité de l'air ?

Le projet n'aura aucune incidence significative sur le trafic fluvial (Cf. Volet B0, paragraphe 1.8.6.10. de l'étude d'impact).

3. 2. POLLUTION SONORE

Tout d'abord, il convient de rappeler que les nuisances sonores induites par le projet respecteront les seuils issus de l'arrêté du 5 mai 1995, relatif au bruit des infrastructures routières. D'ailleurs, la CAA de Versailles avait indiqué dans le cadre de son examen de la régularité de la DUP qu'« il ressort toutefois des pièces du dossier que si le projet de liaison des routes départementales CD 30 et CD 190 aura pour effet la dégradation des conditions sonores et de la qualité de l'air, notamment à proximité du pont d'Achères et dans la boucle de Chanteloup, les nuisances ainsi prévues ne dépasseront pas les limites réglementaires ».

Appréciation du commissaire enquêteur :**16. Les études de bruit prennent-elles en compte les autres projets du territoire ?**

La liste des projets structurants pris en compte dans la réalisation du modèle de trafic donc dans les études de bruit est détaillé dans le volet G (annexe 9).

Par ailleurs, le Département entend préciser, tel que cela avait été indiqué dans le mémoire en réponse aux recommandations de la MRAe (Cf. Volet F, paragraphe 2.2.2.9), que le projet d'A104 n'a pas été pris en compte dans l'étude acoustique, permettant de dimensionner les protections acoustiques pour la situation la plus pénalisante.

17. Des mesures suffisantes sont-elles mises en oeuvre au droit des zones habitées et des équipements collectifs ?**18. Les mesures de protection de façade sont-elles suffisamment mises en place en hauteur ?****19. Est-il envisagé des protections acoustiques vis-à-vis des espaces de loisir ?****20. Est-il envisagé des protections acoustiques pour les habitations à proximité du projet, notamment sur l'Île de la Dérivation et les communes d'Andrésy et Carrières sous Poissy ?**

Les dimensionnements des protections acoustiques, définis par l'étude bruit, respectent la réglementation en matière acoustique pour les bâtiments (fixée par l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières).

Dans l'étude d'impact, les mesures acoustiques sont définies, et sont présentées sur des cartes (Cf. volet B4, paragraphes 7.1.2.1.5. et 7.1.2.1.6).

Dans le cadre de la réponse du Département à l'avis de la MRAe (Cf. Volet F – recommandation N°9, p54 à 78) les seuils sont rappelés par type de bâtiment (ERP, habitations, ...) selon le type de projet (création ou transformation d'infrastructures) et illustrés par des cartes avec les niveaux de bruit.

Les modélisations acoustiques, qui tiennent compte de la position et du nombre d'étage des immeubles, ont permis de définir les zones qui nécessiteront des protections supplémentaires de façade. (Cf. Volet F, recommandation 9, p64 à 89).

Ainsi, les protections acoustiques mises en oeuvre dans le cadre du projet sont :

- Pour la RD30 : l'installation de 1829 mètres linéaires (ml) d'écrans acoustiques absorbants, de 3 à 5m de haut (coté Est de la RD30),
- Pour le viaduc : l'installation de 1615 ml d'écrans acoustiques réfléchissants de 2 à 3m de haut (de part et d'autre de l'ouvrage),
- La mise en oeuvre de traitements complémentaires de façades pour 7 bâtiments (sur Achères, au nord-est de la RD30),

Les espaces de loisirs (jardins partagés, skate-park, etc.) bénéficieront des protections mises en place pour le bâti, bien que cela ne soit pas nécessaire réglementairement.

De plus, le Département s'est engagé à mettre en oeuvre des enrobés dits « phoniques » (Cf. volet F, recommandation 9 p64). Cette donnée n'a pas été intégrée dans les simulations ce qui permet d'envisager un bénéfice acoustique supplémentaire pour les riverains.

Enfin, concernant le viaduc, le Département a acté dans l'étude d'impact la mise en oeuvre d'écrans acoustiques de part et d'autre de l'ouvrage et sur toute sa longueur. Cette adaptation architecturale qui améliore l'insertion paysagère de l'ouvrage, permettra également de renforcer la protection acoustique des riverains.

Pour rappel, le MOA s'est aussi engagé (Cf. volet F, recommandation 9, p64) à réaliser des mesures de contrôle acoustique après travaux afin de vérifier :

- L'efficacité des aménagements réalisés (écrans acoustiques, enrobés phoniques, ...),
- Le respect des seuils réglementaires et des engagements du Département.

3. 3. POLLUTION DES SOLS

Concernant les observations sur la procédure de « levée de doute » (LEVE), qui pour rappel reste une démarche volontaire en cas de doute sur l'historique des sols, le Département a pris en compte l'utilisation passée des terres de la boucle de Chanteloup comme zone d'épandages des eaux de la Ville de Paris et l'arrêté préfectoral de 2000 interdisant les cultures vivrières pour partir du principe qu'il n'existait pas de doute sur l'existence avérée d'une pollution.

De plus, comme présenté dans le mémoire en réponse (Cf. Volet F, recommandations N°2 & N°6), près de 40 sondages de sols ont été réalisés sur l'ensemble du linéaire de projet lors des études préalables. Ces mesures permettent d'ores et déjà d'avoir une vision suffisante des secteurs pollués et de définir la gestion des terres sur l'ensemble du linéaire.

Rappelons que dans le cadre des Dossiers de Consultation, les entreprises devront réaliser, lors des périodes de préparations, des sondages complémentaires, selon un maillage plus fin, (1 sondage pour 500m³ de déblais), afin d'affiner le plan de gestion des terres. En cas de découverte de pollution et/ou indices organoleptiques lors des travaux, une gestion spécifique sera menée afin d'optimiser l'évacuation des déblais en filière spécialisée dans le respect de la réglementation en vigueur

Appréciation du commissaire enquêteur :

21. Comment le maître d'ouvrage justifie-t-il la méthode « organoleptique » pour la détection des métaux lourds ?

La méthode de détection organoleptique n'est jamais la seule méthode employée pour détecter des pollutions. En effet il s'agit d'un moyen/indice supplémentaire en phase terrain pour évaluer, visuellement ou olfactivement, la présence de traces de pollution. Mais dans tous les cas ce sont les analyses physico-chimiques (évoquée ci-avant) réalisées qui définissent les mesures à prendre.

22. Les études réalisées par BURGEAP-GINGER pour le compte de l'EPAMSA ont-elles été prises en compte ?

Les études BURGEAP GINGER n'ont pas été prises en compte car elles ne sont pas situées spécifiquement dans l'emprise du projet routier. Il s'agit de sondages qui ont été réalisés sur

N° E22000098/78

l'ensemble de la boucle de Chanteloup, avec un périmètre et une maille beaucoup plus large que les emprises de notre projet.

En tout état de cause, les 40 sondages effectués dans le cadre de nos études, dans les futures emprises routières, apportent une information adaptée aux besoins du Département à ce stade d'étude. Comme évoqué ci-avant, des sondages complémentaires seront réalisés lors des travaux.

23. Des dispositions sont-elles prises pour la réutilisation de terres polluées ?

Dans le mémoire en réponse (Cf. Volet F, recommandation 6, p50), sont définis les mouvements (et donc les réutilisations) de terres issues des terrassements et les mesures mises en oeuvre.

En plus des mesures classiques de gestion propre du chantier, des mesures vis-à-vis de la réutilisation des terres polluées sont données dans le mémoire en réponse :

- Tri des déblais sur site : aménagement d'une plateforme comportant une membrane d'étanchéité et un réseau de collecte des eaux de pluie distinct pour les matériaux pollués afin de définir les réutilisations
- Évacuation des terres non réutilisées dans le respect de la réglementation relative à la gestion des déchets ;

24. Quel est le budget attribué au traitement des sols pollués ?

En l'état actuel, le budget pour l'évacuation des terres polluées est estimé à environ 1 million d'euros (pour environ 8000m³).

Des ajustements sont prévus dans la suite des études et avec l'affinement des sondages avant travaux.

Remarques du commissaire enquêteur

- Pollution de l'air

- Le pétitionnaire précise que la mise en oeuvre du projet est conforme aux seuils fixés par le Code de l'environnement (article R. 221-1), ce qui est démontré dans le point 7.5 du volet B4 de l'évaluation environnementale, repris dans la réponse à la recommandation n°10 de l'avis de la MRAe, laquelle précise aussi les modalités de la prise en compte de la qualité de l'air dans l'élaboration du projet.

- La prise en compte des données AIRPARIF ne sont pas remises en cause par les organismes de santé publique, et la cartographie des établissements sensibles a été mise à jour.

- Le projet, en diminuant déchargeant le trafic de la partie sud de la boucle de Chanteloup, en améliorera la qualité de l'air, notamment sur les quartiers denses de Poissy et Carrières sous Poissy, au détriment des zones au droit du projet et à proximité de l'île de la Dérivation.

Les concentrations de polluants restent cependant conformes aux seuils définis à l'art. 221.1 du code de l'environnement, avec un impact négligeable du projet pour le benzène et les particules diesel.

La limitation de vitesse et les aménagements paysagers contribuent à la protection de la population.

- Pollution sonore

Les nuisances sonores ne dépasseront pas les limites réglementaires. Les projets structurants ont été pris en compte dans l'étude de bruit, hormis l'A104, dont le tracé sera mis à l'étude au plus tôt en 2030.

Les protections mises en oeuvre respectent la réglementation et répondent à la recommandation n°9 de la MRAe, notamment pour les écrans acoustiques de la RD30, du viaduc, et le traitement des façades de 7 bâtiments à Achères. Les espaces de loisirs bénéficieront aussi de protections acoustiques

pour le bâti. Des enrobés phoniques seront mis en œuvre sur la chaussée. Des mesures de contrôle acoustique seront réalisées après travaux.

Le commissaire enquêteur relève cependant que l'environnement sonore de l'île de la dérivation restera impacté, malgré la mise en place des protections acoustiques et la hauteur du tablier du viaduc par rapport aux maisons situées à proximité.

Par ailleurs les écrans acoustiques prévus à proximité des bâtiments dans la section nord du RD30 constitueront une occultation visuelle des premiers étages.

- Pollution des sols.

Le pétitionnaire a pris en compte l'utilisation de la boucle de Chanteloup comme zone d'épandage des eaux de la ville de Paris et l'arrêté interdisant les cultures vivrières qui montrent qu'il n'y a pas de doute sur l'existence d'une pollution.

A cet égard, le commissaire enquêteur s'interroge sur les jardins potagers exploités par occupation illicite des terres polluées de la boucle de Chanteloup, dénoncée par l'association des propriétaires-exploitants agricoles APEA, et le laisser-faire des autorités exposant les exploitants illicites à des risques sanitaires.

Les études BURGEAP-GINGER n'étant pas prises en compte, une campagne de 40 sondages a été réalisée pour avoir une vision des secteurs pollués. Des sondages complémentaires (analyses physico-chimiques) seront réalisés afin de caractériser la pollution des sols avant travaux, pour affiner le plan de gestion des terres, lesquelles feront l'objet d'une gestion spécifique en cas de pollution avérée.

Les terres seront réutilisées après tri des déblais. Le budget de 1 M€ estimé pour l'évacuation des terres polluées sera ajusté selon le résultat des sondages avant travaux.

4- HYDROLOGIE – INONDATION – ARTIFICIALISATION DES SOLS – CHAMP-CAPTANT

4.1 L' ETUDE HYDRAULIQUE

Le Plan Global d'Aménagement de la Plaine d'Achères (PGA) est une étude à grande échelle, intégré dans le Plan de Prévention aux Risques d'Inondation (PPRI) de la vallée de la Seine et de l'Oise approuvé le 30 juin 2007. Il vise à permettre, au regard des enjeux économiques spécifiques du secteur et sans contrevenir à la mise en sécurité des biens et personnes face au risque d'inondation, la constructibilité de zones de la Plaine d'Achères-Poissy situées en zone inondable (dénommée « zone bleue indicée A »).

La constructibilité et l'aménagement de ces zones sont conditionnés au respect d'objectifs quantitatifs et qualitatifs, à savoir :

- le maintien de l'équilibre volumique entre déblais et remblais générés par les projets situés dans le secteur du PGA, et ce pour chaque tranche altimétrique jusqu'au niveau des plus hautes eaux connues ;
- le maintien du bon fonctionnement hydraulique de la zone et la conservation de la zone d'expansion des crues dans le secteur.

Le Plan Global d'Aménagement de la Plaine d'Achères consiste à mutualiser les compensations hydrauliques entre les différents maîtres d'ouvrage de façon à assurer l'équilibre entre déblais et

remblais dans le secteur du PGA, et à définir les ouvrages hydrauliques communs nécessaires à assurer le bon fonctionnement hydraulique du secteur et coordonner leur réalisation.

L'étude hydraulique réalisée en annexe de l'étude d'impact (Cf. Volet G Annexe 3) montre que le projet est neutre par rapport aux conditions d'écoulement définies dans l'état de référence, et ce même sans les questions d'équilibre déblais/remblais.

En outre, comme indiqué au Volet B0, page 88, le Maître d'Ouvrage du présent projet prévoit des échanges réguliers avec les autres Maîtres d'Ouvrage du PGA (comité de suivi) pour s'assurer des volumes et de l'équilibre de déblais/remblais réalisés pour l'ensemble des projets.

Appréciation du commissaire enquêteur :

25. L'évaluation du risque inondation prend-elle en compte l'éventualité de la non-réalisation du projet PSMO ? de la réalisation des autres projets du territoire ?

Le modèle hydraulique de l'état de référence, construit et exploité dans le cadre du projet de liaison routière RD 30 - RD 190, est réalisé sur la base du levé LIDAR RGE Alti (IGN – 2019). Ce levé est un modèle numérique de terrain, au pas de 1 m, avec une précision altimétrique de 0.2 m. Cette donnée est parfaitement adaptée aux modélisations hydrauliques des conditions d'écoulement en crue des cours d'eau.

Dans la mesure où il n'est pas encore réalisé, le projet PSMO n'est pas intégré au modèle hydraulique. De la même manière, les éventuels autres projets non encore réalisés lors de la réalisation du levé RGE Alti de l'IGN, ne sont pas intégrés au modèle hydraulique.

De ce fait, les mesures de réduction de l'incidence hydraulique du projet ne sont pas dépendantes de la réalisation du projet PSMO, ni de tout autre projet d'aménagement.

En effet, sur le plan hydraulique, les Services de l'État demandent que chacun des projets, indépendamment les uns des autres, démontre qu'il ne présente aucune aggravation des conditions d'écoulement des eaux par rapport à l'état initial.

Pour chaque projet, il convient alors de comparer une situation de référence (état initial), à la situation après aménagement, et de définir les éventuelles mesures d'accompagnement et de réduction des incidences, de manière à annihiler tout effet significatif du projet concerné. Autrement dit, pour qu'il puisse être jugé recevable par les Services de l'État, chaque projet doit, indépendamment des autres, permettre une quasi-neutralité de la situation vis-à-vis du risque inondation.

26. Quelle serait l'incidence de la prise en compte du MNT 2020 sur les mesures d'évitement envisagées ?

Il est mentionné, dans la contribution N° 134 (en page 14 du PV) que le MNT (modèles numériques de terrain) de 2003, utilisé pour le PGA, « ne prend pas en compte la végétation et les bâtiments, et il est donc minorant pour le risque inondation. »

Il convient de préciser que, par définition, les MNT représentent la topographie du terrain naturel. Il est donc normal que les données correspondant au sursol (bâtiment, couvert végétal) soient filtrées, pour ne conserver que les données du terrain naturel.

Néanmoins, le modèle hydraulique prend en compte les bâtiments et la végétation. Le détail de la présentation du modèle hydraulique est fourni dans le Volet G (Cf. Annexe 3 chapitre 3)

N° E22000098/78

Comme relaté précédemment, le modèle hydraulique construit dans le cadre du projet de liaison routière RD 30 - RD 190 a été réalisé sur la base du levé LIDAR RGE Alti, traité en 2019 par l'IGN. Il s'agit ainsi d'un levé plus récent et plus précis que celui de 2003 (il n'y avait pas encore de levés LIDAR à cette époque).

La prise en compte du MNT 2020 ne changerait donc pas les mesures de réduction des impacts hydrauliques envisagées.

27. Le CEAS (CONSTRUISSONS ENSEMBLE ANDRESY SOLIDAIRE) évalue le risque d'élévation de la ligne d'eau à 14 cm. Ce risque est-il pris en compte, et comment ?

Dans la contribution de CEAS, il y a probablement une confusion dans le raisonnement affiché. Dans le cadre de notre dossier, l'étude hydraulique a défini l'impact du projet avec l'ensemble de ses composantes. La mise en place d'écrans acoustiques « fixes » au droit de la RD30 conduirait à une élévation de l'ordre de +10cm. Cette élévation est due à l'effet de « barrage potentiel » des écrans envers les écoulements, notamment durant la décrue.

Par conséquent, il a été nécessaire d'étudier la mise en place d'écrans acoustiques démontables. C'est l'étude hydraulique qui a défini le nombre, l'emplacement et le linéaire des sections démontables à adopter pour respecter le PGA et l'élévation maximale de +2 cm. Le Département a donc décidé de mettre en place des écrans acoustiques démontables.

Pour un impact hydraulique calculé inférieur ou égal à 2 cm, l'incidence du projet n'est pas significative (dans la gamme d'incertitude du calcul hydraulique).

S'agissant du projet de liaison RD30-RD190, il y a lieu de distinguer :

- Les impacts hydrauliques quantifiés en phase travaux : ils sont inférieurs à +2 cm pour les différentes crues simulées (crues Q2, Q5, Q10 et Q100). L'incidence du projet n'est donc pas significative ;
- Les impacts hydrauliques quantifiés en phase exploitation : avec mesures compensatoires (bassins, rigole, ...) : ils sont inférieurs à +2 cm pour les différentes crues simulées. L'incidence du projet n'est donc pas significative ;
- Les impacts hydrauliques quantifiés en phase exploitation en mode dégradé, pour le scénario pessimiste d'absence totale de démontage des écrans anti-bruit : dans ce scénario hypothétique de dysfonctionnement, et uniquement dans le cas d'une crue centennale, le projet présenterait une incidence de l'ordre de +10 cm, en amont immédiat de ces écrans seulement.

28. Existe-t'il un exemple de mur anti-bruit démontable en fonctionnement ? Le scénario de non-démontage mur anti-bruit en cas de crue a-t'il été pris en compte ?

À notre connaissance, il s'agit d'une démarche développée spécifiquement dans le cadre de ce projet, pour répondre à 2 objectifs antagonistes :

- Conformément à la DUP, prévoir une protection acoustique des riverains (écrans continus),
- Faire en sorte que le projet n'engendre aucun impact significatif vis-à-vis des conditions, d'écoulement au niveau des enjeux riverains (transparence hydraulique).

Le protocole annexé au dossier a obtenu l'aval des services de l'État et de prévention des crues dans le cadre des échanges lors de la complétude du dossier.

Ce protocole s'appuie sur les services du Département déjà mobilisés toute l'année dans le cadre de l'exploitation des RD notamment pour la viabilité hivernale. Depuis de nombreuses années, ses services ont su démontrer leur capacité à mobiliser les équipes pour garantir la sécurité des usagers.

Comme relaté en réponse à la question précédente, le scénario de non-démontage du mur anti-bruit en cas de crue a été étudié. Les résultats de la modélisation hydraulique correspondant à ce scénario sont présentés au paragraphe 7.2.3.1. de l'étude hydraulique en annexe 3 de l'étude d'impact : une élévation de +10cm sera constatée uniquement dans le cas d'une crue centennale.

4. 2. LA QUALITE DES EAUX - CHAMP CAPTANT

Appréciation du commissaire enquêteur :

Comme indiqué dans l'avis de la MRAe (cf. Volet F, chapitre 3.1., page 20), « le projet n'est pas situé dans un périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine ». Il n'y avait donc pas nécessité de solliciter une dérogation à ce titre sur la base d'une étude complète validée par un hydrogéologue agréé.

Néanmoins, dans le cadre des échanges avec les services de l'État (complétude du dossier), ces derniers ont souhaité que le Département sollicite l'avis d'un hydrogéologue agréé sur l'impact de la réalisation des travaux sur le champ captant de Verneuil-Vernouillet.

Dans son avis l'hydrogéologue a souligné que « grâce aux mesures d'évitement mises en application lors des études de tracé, les terrains rencontrés ne révèlent pas d'incompatibilité majeure avec le projet de liaison RD30-RD190 ».

L'hydrogéologue agréé a donné un avis favorable à la réalisation des travaux avec des recommandations/prescriptions. Le Département ayant donné une suite favorable à ces dernières et les ayant reprises dans son dossier (cf. Volet B4 paragraphe 3.1.1.1.2.), les services de l'État et la MRAe ont validé la démarche (cf. avis MRAe paragraphe 3.1.).

De la même manière, la MRAe indique dans son avis que les mesures prévues pour la gestion des eaux de ruissèlement de la plateforme routière avant leur rejet dans le milieu naturel (collecte, infiltration, traitement via des bassins) assureront le traitement de la pollution. Et que l'étude d'impact « décrit de manière détaillée les différents dispositifs mis en place pour préserver la qualité de l'eau pendant la phase chantier, ainsi qu'en phase d'exploitation. » (conf. avis MRAe paragraphe 3.1.).

30. Compte tenu des remarques sur l'incomplétude de l'avis de l'hydrogéologue, le maître d'ouvrage prévoit-il la réalisation d'un complément d'étude hydrogéologique ?

Comme précisé ci-dessus, l'avis de l'hydrogéologue est complet et répond en tout point à la demande faite par les services de l'État. Il n'est pas prévu un complément d'étude hydrogéologique sachant que les seuls impacts potentiels identifiés relèvent de la phase travaux et que les mesures adéquates seront mises en place.

31. Des dispositions sont-elles prises pour éviter la contamination de la nappe alluviale par les métaux lourds ?

Les plaines d'Achères, de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine (Yvelines) et celles de Méry-sur-Oise et Pierrelaye (Val d'Oise) ont fait l'objet d'épandages d'eaux usées brutes, puis partiellement traitées, à partir de 1890 et jusqu'à 2006 pour certains secteurs.

L'Agence Régionale de Santé (ARS) et le SIAAP (Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne) ont ainsi engagé des études depuis 2007 plutôt tournées vers les zones urbanisées de ces territoires (habitations, écoles, jardins potagers, etc., afin d'évaluer les concentrations en polluants susceptibles d'avoir un impact sur la santé des populations exposées.

Les résultats de cette étude ont mis en évidence la présence de plomb dans les sols superficiels.

L'exposition au plomb peut provoquer une maladie appelée le saturnisme, notamment chez les enfants qui sont les plus exposés. Toutefois les autorités sanitaires n'ont pas détecté de différences dans les plombémies (mesure du taux de plomb présent dans le sang) dans la population générale de la zone concernée, mis à part pour des populations particulières vivant dans des campements sur la plaine.

L'étude donne certes quelques informations sur la pollution de la plaine mais ne peut être complètement utilisée dans le cadre d'une infrastructure routière qui ne présente pas les mêmes enjeux. L'exposition à ces terres n'est pas la même, et quasi nulle en phase d'exploitation. Seule la phase travaux pourrait être impactante, mais des mesures simples de protection seront employées (cf. volets B0, 1.8.3.1.B p52 et B4 3.1.1.1.2 p 31 et suivantes).

Parmi ses mesures, qui seront mises en oeuvre, on peut notamment noter :

- Suivi qualitatif ponctuel et mensuel : une analyse de la qualité des eaux souterraines au niveau du champ captant (sur la base des mesures réalisées quotidiennement par l'ARS. En cas d'augmentation significative des polluants, un arrêt immédiat des rejets sera ordonné ;
- En cas de pollution accidentelle avérée au niveau des captages consécutive aux travaux d'excavation, un arrêt total des pompages dans les captages d'eau est obligatoire dès l'apparition du nuage de pollution et durant son transit ;
- En cas de déversement accidentel de polluant sur le sol : mise en place rapide d'une barrière hydraulique par forage de petits diamètres et/ou rideaux de palplanches dès l'arrivée de polluant au niveau de la nappe, entre le champ captant et le lieu de l'accident ;
- Des lieux de stockage des rejets seront prévus selon la nature des produits ;
- Des cuves étanches seront mises en oeuvre pour stocker les produits dangereux ;
- Les aires de stockages seront étanchées ;
- La maintenance des engins sera réalisée hors de l'emprise du chantier ;
-

Notons que les polluants recensés sont les ETM (Éléments traces métallique), dont particulièrement le plomb, voire le cadmium. L'arsenic a été retrouvé dans des valeurs conformes au bruit de fond géochimique, c'est-à-dire à des concentrations naturelles. Pour ce qui est des PCB (polychlorobiphényles), les analyses effectuées présentent des taux inférieurs aux limites de quantification, c'est-à-dire négligeable, les études historiques montrent des impacts ponctuels.

En outre, les études SSP, présentées dans l'étude d'impact, donnent des résultats complets (hydrocarbures, Composés Organo-Halogénés Volatils « COHV », Benzène, Toluène, Éthylbenzène et

N° E22000098/78

Xylènes « BTEX », PCB et ETM) sur les sections de projets et aux profondeurs terrassées. Les plans sondages sont adaptés au projet, et ont permis de définir un plan de gestion des terres.

Enfin, le champ captant d'AEP de Verneuil-Vernouillet se situe entre la Seine et l'étang de Gallardon. À cet endroit, l'aquifère alluvial de la Seine est captif sous une couverture argileuse d'une dizaine de mètres la rendant peu vulnérable aux pollutions en surface.

Comme confirmé par l'avis de l'hydrogéologue, la seule phase qui nécessite une attention particulière est la phase travaux, mais des mesures simples de protection seront prises conformément aux engagements pris par le Maître d'Ouvrage dans le dossier (cf point précédent).

32. Quelles garanties le pétitionnaire peut-il apporter quant au respect de la profondeur maximale de 6 mètres de son projet ?

Pour ce sujet, il convient de renvoyer à l'avis de l'hydrogéologue (cf. volet G, annexe 5, p7), qui indique que :

« Lorsque les tranchées et l'excavation envisagées seront creusées, la surface piézométrique de la nappe sera plus proche de la surface du sol. Le fond de ces ouvrages sera tout de même dans les alluvions argileuses. Nous constatons que les coupes géologiques des forages et des sondages du site montrent des niveaux argileux qui peuvent assurer une protection naturelle de la nappe libre sous-jacente. La nappe n'est pas vulnérable avec comme protection les formations argileuses. »

Dans l'étude d'impact (cf. volet B4, 3.1.1.1.1, p28), il est précisé que « le projet présente très peu de zone de déblais. La principale est disposée en rive droite de la Seine, au raccordement du coteau... ». Il s'agit des terrassements réalisés pour l'ouvrage PS 55 et le bassin enterré N°3 (section 3).

Pour ce secteur, les sondages (réalisés entre novembre 2018 et mars 2019) indiquent que la surface piézométrique se situe entre 21 et 24m NGF soit bien en deçà du niveau maximum des terrassements.

33. Quelles mesures seraient mises en place si la nappe alluviale venait à être atteinte ?

34. Quelles seraient les incidences sur le champ captant si une pollution de la nappe alluviale se produisait ?

Les mesures particulières de surveillance de la nappe pour éviter tout impact sur la nappe alluviale et donc sur le champ captant sont définies dans l'étude d'impact (Volet B0, chapitre 1.8.3.1. Chapitre 3.1.1.1.2.) et conformes aux prescriptions de l'hydrogéologue agréé.

35. La pollution des sols étant étendue à l'ensemble des terres agricoles, existe-t'il un plan d'assainissement de ce territoire ?

Comme précisé dans la réponse au CSRPN (cf. volet F, 1.2.2.4, page 10), l'Établissement Public Foncier d'Île de France (EPFIF), le Département des Yvelines, la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise (CU GPS&O) et l'Établissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA) ont signé une convention d'intervention foncière (CIF) fin 2021.

L'objectif de cet accord est de maîtriser le foncier du cœur de boucle sur environ 300ha pour garantir, conformément au PLUI, que l'ensemble du secteur reste à vocation naturelle ou agricole. Les sites de compensation 1 et 2 du projet de liaison RD30-RD190 sont inclus dans le périmètre de cette convention.

À terme, ce projet pourrait prendre la forme d'un Site Naturel de Compensation (SNC) en co-portage par les acteurs locaux, du Département et le Groupement d'Intérêt Public Seine et Yvelines Environnement (GIP SYE).

Remarques du commissaire enquêteur

- Etude hydraulique

- Le Plan Global d'Aménagement de la Plaine d'Achères (PGA) vise à permettre la constructibilité des zones de la plaine d'Achères-Poissy situées zones inondables, en maintenant : l'équilibre des déblais-remblais générés par les projets, le bon fonctionnement hydraulique et la conservation de la zone d'expansion des crues. Le PGA mutualise à cet effet les compensations hydrauliques des différents maîtres d'ouvrages. Cependant les futurs projets, comme le PSMO, ne sont pas intégrés dans le modèle hydraulique car les services de l'état demandent que chacun des projets, indépendamment les uns des autres, n'induisse pas de dégradation des conditions d'écoulement des eaux.

- Le modèle hydraulique utilisé pour la liaison RD30-RD190, réalisé sur la base du levé traité en 2019 par l'IGN, plus précis que celui de 2003, prend en compte les bâtiments et la végétation. Le projet a un impact hydraulique inférieur à 2 cm, grâce à la mise en œuvre d'écrans acoustiques démontables sans lesquels l'incidence hydraulique serait de l'ordre de 10 cm localisée en amont des écrans, ceci uniquement dans le cas d'une crue centennale.

Le protocole de démontage des écrans s'appuie sur les services du Département mobilisés pour l'exploitation des RD.

Par ailleurs le commissaire enquêteur relève que des modélisations d'une crue trois-centennale et millénale ont été demandées par l'Ae dans le cadre de l'avis sur le projet PSMO. Ces modélisations permettent de visualiser l'expansion des crues et la vitesse d'écoulement sur la plaine d'Achères.

Le commissaire enquêteur considère que les études hydrauliques sont établies sur la base de données actualisées, les effets du projet sur l'inondation de la plaine sont limités, avec des mesures adaptées. Cependant, le PGA limite l'augmentation du niveau à 2 cm, ce qui interdirait toute incidence hydraulique des nouveaux projets, dont PSMO.

- Qualité des eaux – Champ captant

- Bien que le projet ne soit pas situé dans le périmètre du champ captant de Verneuil-Vernouillet, mais immédiatement à l'amont, les services de l'Etat ont souhaité solliciter l'avis d'un hydrogéologue agréé sur l'impact de la réalisation des travaux sur celui-ci. Les recommandations et prescriptions de l'hydrogéologue, portent sur les risques de pollution accidentelle pendant les travaux, elles ont été reprises dans le DAE avec des mesures de protection simples de suivi (analyses des eaux souterraines), de précaution (aires de stockage et de maintenance des engins et cuves étanches) et de remédiation (arrêt des pompages, barrière hydraulique par forage), qui seront mises en œuvre.

- Les polluants recensés sont à des concentrations naturelles (plomb, cadmium,) ou à taux inférieurs aux limites de quantification pour les PCB.

Le champ captant est protégé par une couverture argileuse d'une dizaine de mètres qui le rend peu vulnérable aux pollutions de surface.

Les seuls travaux pouvant affecter la nappe au travers de la couverture argileuse seraient les travaux de fondations profondes des piles du viaduc, très ponctuels et éloignés du champ captant de plusieurs kilomètres.

- Concernant l'assainissement du territoire, une convention d'intervention foncière (CIF) a été signée entre les intervenants sur le territoire en vue de conserver la vocation naturelle ou agricole du cœur de la boucle sur 300 ha.

La CIF ne prévoit pas de programme de dépollution des zones potentiellement polluées.

5- HABITATS ET ESPECES PROTEGEES

Le commissaire enquêteur relève que le public aurait considéré que les inventaires réalisés auraient été insuffisants, de même que les mesures compensatoires envisagées.

L'ensemble des dates, intervenants et conditions de réalisation des inventaires (cf. Volet D p.51) sont suffisants et ont permis de couvrir l'ensemble de l'aire d'étude entre octobre 2018 et avril 2020. La recevabilité des inventaires et du dimensionnement de l'effort de prospection a d'ailleurs été attestée par la DRIEAT au cours de la procédure d'instruction.

En effet le CSRPN a dans son avis favorable reconnu « les efforts du pétitionnaire pour mettre en œuvre de façon effective les principes issus de la séquence Eviter-Réduire-Compenser » et qu'il considère « que les opérations de compensations sont correctement dimensionnées ».

La MRAe a également indiqué dans son avis que « les relevés floristiques et faunistique effectués en 2009, ont été complétés en 2015, 2018-2019 et, sur les sites de mesures compensatoires pressenties, en 2019-2020. Les inventaires sont complets et de bonne qualité ».

Pour complément, ni l'Œdicnème criard, ni la Chouette chevêche ou encore le Putois d'Europe n'ont été rencontrés sur l'aire d'étude lors des inventaires.

Appréciation du commissaire enquêteur :

36. Le maître d'ouvrage précisera comment les mesures compensatoires pourront permettre de répondre réellement à la préservation des espèces impactées, et quels inventaires sont prévus sur les sites de compensation pour s'assurer de leur capacité d'accueil des espèces inventoriées sur les sites du projet.

L'analyse des impacts du projet est détaillée pour chaque groupe biologique (Volet D, chapitre 5, p. 144 à 215). Elle permet d'évaluer les enjeux de conservation attendus pour toutes les espèces protégées présentes dans l'aire d'étude. Pour chacune d'entre-elles et selon différentes problématiques (perturbation temporaire par dérangement, destruction d'individus ou des habitats, dégradation des continuités écologiques...), des mesures visant à éviter (mesures « E ») et réduire (mesure « R ») les impacts bruts du projet sont avancés. Les onze mesures « E » et « R » sont détaillées dans des fiches individuelles (Volet D, chapitre 6.2 p.217 à 240). Une synthèse de l'évaluation des impacts et du besoin de compensation est présentée sous la forme d'un tableau (cf. Volet D, chapitre 8, p.243 à 248) pour chacune des guildes « Milieux ouverts à semi-ouverts », « Milieux boisés et fourrés arbustifs », « Milieux aquatiques et zones humides » et « Espaces urbains ».

Les impacts résiduels qui subsisteront ont ensuite permis de dimensionner les mesures à mettre en œuvre et de définir les critères de sélection des sites de compensation. De la même façon, l'ensemble

N° E22000098/78

des mesures compensatoires est présenté par fiche individuelle à l'Annexe 6 du Volet D : Plans d'aménagement et de gestion des sites de compensation.

L'intégrité et la qualité de mise en oeuvre de la démarche ERC ont été soulignés par le CSRPN dans son avis : « *Reconnaissant les efforts du pétitionnaire pour mettre en oeuvre de façon effective les principes issus de la séquence Éviter, Réduire, Compenser* » ... « *Considérant que les opérations de compensations sont correctement dimensionnées* ».

Le choix des sites de compensation a tenu compte de l'intérêt de restaurer des milieux de vie ou de déplacement (corridors biologiques) au plus près du projet afin d'offrir aux espèces les plus impactées des sites de report à proximité et de répondre au maintien de leurs populations locales au sein de la Boucle de Chanteloup et dans la plaine de Rocourt. Le fait que les terrains soient à l'état naturel ou cultivé n'est pas incompatible avec le fait d'être choisi comme sites de compensation.

- Les sites du « Groues du Cerf » et de la « Plaine de Rocourt » sont des milieux agricoles pollués, pour certains en déprise et pour d'autres en cours d'exploitation industrielle de granulats. De facto, la plus-value écologique attendue par la mise en oeuvre des mesures compensatoires est forte avec :
 - la conversion de terres arables en prairies en gestion par fauche tardive sur 17ha,
 - le renforcement du maillage bocager avec l'implantation de nombreuses haies et fourrés arborés sur 3ha,
 - la création d'une nouvelle remise boisée et d'une mare.
- Sur le site « Rive droite de Seine » d'une surface plus modeste (4ha), le caractère rudéral avec une faible typicité des végétations de la ripisylve et la présence d'espèces exotiques envahissantes (Renouée du Japon et Ailante glanduleux) témoignent de son niveau élevé de dégradation. L'enjeu lié à la renaturation des ripisylves dégradées est fort car il s'agit de l'un des habitats naturels les plus fortement menacés en Ile-de-France. Les mesures compensatoires proposées ciblent directement ces problématiques et vont par ailleurs permettre de diversifier les milieux (clairières, lisières).

37. Le maître d'ouvrage peut-il préciser la durée et la nature sur suivi écologique qu'il envisage sur les sites de compensations (écologie, conventions...)?

La durée des compensations est établie à 50 ans après la phase initiale d'aménagement

Le Département s'est porté acquéreur de la majorité des sites de compensation (Acquisition du Site des « Groues du Cerf » et site de la « Plaine de Rocourt » et signature d'une ORE (Obligation Réelle Environnementale pour le Site « Rive droite de Seine ») afin de garantir la maîtrise foncière et la pérennité des mesures dans le temps. Il confiera leur réalisation et leur suivi à un opérateur environnemental (GIP Seine et Yvelines Environnement dont le Département est co-fondateur).

Conformément aux prescriptions de suivi écologique des sites de compensation, des inventaires faune flore seront réalisés tous les ans au cours des 3 premières années, puis à N +5, puis tous les 5 ans. Si les résultats du suivi ne sont pas probants, des mesures de corrections seront mises en oeuvre lors des bilans tous les 5 ans.

Remarques du commissaire enquêteur

- Les inventaires faune et flore couvrent l'ensemble de l'aire d'étude. Ils ont été complétés récemment en 2015, 2018 et 2019. Des inventaires complémentaires ont été réalisés sur les sites des mesures compensatoires en 2019-2020.

Il ressort des observations du public que l'île d'Achères, située sur le territoire de la commune d'Andrésey, ne rentre pas dans le périmètre de l'inventaire bien que mitoyenne du projet. D'autre part, si certaines espèces faunistiques comme l'œdicnème criard ou le putois d'Europe n'ont pas été décelées lors des inventaires, alors que le public atteste de leur présence, la MRAe elle-même reconnaît que les inventaires ne sont pas complètement exhaustifs du fait de la furtivité et du camouflage de ces espèces (cf. § 2.10.2 du rapport).

- La démarche ERC mise en œuvre par le pétitionnaire a été reconnue par le CSRPN. Les sites compensatoires, choisis au plus près du projet afin de permettre des reports de proximité et le maintien des populations locales au sein de la boucle de Chanteloup et dans la plaine de Rocourt, semblent répondre au mieux aux besoins de compensation pour chacun des milieux (détaillés au Volet D § 8 du dossier).

- La maîtrise des sites de compensation dans la durée est garantie par l'acquisition des sites des « Groues du Cerf » et de la « Plaine de Rocourt », et la signature d'une Obligation Réelle Environnementale qui garantit la maîtrise foncière du site « Rive droite de Seine ». Des inventaires faune-flore seront réalisés annuellement pendant 3 ans puis tous les 5 ans.

Les mesures ERC ne peuvent pas compenser les effets de coupure des continuités écologiques dans la Plaine de Chanteloup. Les passages à faunes semblent trop éloignés pour espérer être efficaces, notamment entre la forêt de l'Hautil et la Seine.

6- GES – RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE - CONSOMMATION ENERGETIQUE

Appréciation du commissaire enquêteur :

38. *Sur ces sujets, des réponses complètes du maître d'ouvrage sont attendues aux mémoires des associations, notamment NON au Pont d'Achères.*
39. *Le maître d'ouvrage peut-il préciser le chiffrage des G.E.S. concernant le chantier et les conséquences sur les G.E.S de la présence d'un nouvel axe routier.*
40. *Le maître d'ouvrage peut-il préciser le chiffrage de la consommation des ressources naturelles.*

L'évaluation des GES, en phase exploitation, a été intégrée dans le volet B4 et reprise dans la réponse à la MRAe (Volet F, 2.2.2.12, recommandation N°12, p 122 et suivantes).

Par ailleurs, le Conseil départemental met en œuvre actuellement une évaluation de l'empreinte carbone de son projet, via l'outil INFRACOST (logiciel développé par Ingérop et certifié par l'association Bilan Carbone). Ce type de bilan permet d'identifier les postes d'émissions où la contrainte carbone est la plus forte et de mettre en œuvre les stratégies énergétiques et environnementales nécessaires afin de réduire les émissions de CO₂.

Sur la base des études en cours (stade PRO), le bilan de l'outil INFRACOST est de 93 472 TeqCO₂ pour l'ensemble de l'opération (5 sections), répartis de la façon suivante :

- 67 145 TeqCO₂ pour l'ensemble des travaux ;
- 18 957 TeqCO₂ pour l'exploitation des ouvrages (entretien, maintenance, etc., sur 50 ans) ;
- 7 370 TeqCO₂ pour la déconstruction des ouvrages en fin de vie.

N° E22000098/78

Au fur et à mesure de l'avancée de la précision des études (phase DCE), ce bilan initial sera affiné. Plus particulièrement s'agissant de l'évaluation des émissions lors de la phase travaux, cette évaluation sera précisée et affinée selon le nombre de véhicules de chantier et les éléments des entreprises de travaux.

- Le Département entend préciser que, afin de limiter l'augmentation du nombre de véhicules générés par le chantier dans un périmètre où le trafic est déjà très fort (voire saturé) :
- Le Département a optimisé les déblais/remblais afin de limiter l'apport de ressources extérieures et donc le trafic des camions ;
- Le Département prévoit d'intégrer un critère environnemental dans le DCE du projet afin de favoriser les candidats les plus vertueux en termes de GES.

En outre, l'outil INFRACOST permettra, dans la continuité des optimisations faites en phase étude (Volet F, recommandation N°12, paragraphe 2.2.2.12) :

- de définir un seuil des GES, par section, considéré comme un maximum et inscrit dans les marchés conclus avec les entreprises,
- de faire le suivi mensuel du bilan des GES, par chantier/section,
- d'inciter les entreprises à optimiser leurs émissions de GES,
- de vérifier le respect du seuil et l'application de pénalités aux entreprises qui ne respecteraient pas ce seuil.

Par ailleurs, s'agissant de la consommation des ressources naturelle, des données sont fournies dans le mémoire en réponse à la MRAe (Volet F, 2.2.2.12, recommandation N°12, p 122 et suivantes).

Dans le cadre des Dossiers de Consultation des Entreprises il sera intégré que les entreprises réalisent un suivi et une optimisation des ressources qui va de pair avec l'optimisation des émissions de GES développée ci-avant.

Remarques du commissaire enquêteur

L'évaluation des GES avec le logiciel INFRACOST développé par INGEROP permet d'établir un bilan carbone prévisionnel de 93 472 TeqCO₂ pour l'ensemble des travaux, exploitation et déconstruction des ouvrages en fin de vie.

Les conclusions de l'étude indiquent que la consommation énergétique totale sur le domaine d'étude à l'horizon 2032 serait de +14% avec le projet contre +48% sans projet ; de même pour les émissions de GES (+14% contre +50%). Ceci résulterait de la diminution des distances parcourues du fait de la réalisation du projet.

Le maître d'ouvrage indique qu'un critère environnemental sera pris en compte pour le choix des entreprises de travaux, avec la mise en œuvre de pénalités en cas de non tenue des engagements.

Cette disposition, si l'on ne peut en attendre une diminution significative de l'émission de GES pour les travaux, manifeste néanmoins la volonté du maître d'ouvrage d'inciter les acteurs du projet à mener des réflexions et des actions dans ce sens. Il s'agira de sélectionner des entreprises certifiées pour leur système de management environnemental répondant aux normes ISO 14001, NF X30-205 ou au référentiel EMAS.

7- MESURES COMPENSATOIRES

Deux critiques principales sont exprimées vis-à-vis des mesures compensatoires

- Le port PSMO ne peut pas actuellement pas être retenu comme site de mesure compensatoire : d'une part sa réalisation est soumise à recours, d'autre part son phasage n'est pas dans la même temporalité que le projet RD30 RD190.

Les 3 sites de compensations environnementales présentés dans le volet D (chapitre 1.5.2. p13/14 et chapitre 9 p249 et suivantes) ne sont pas situés (cf. figure 31, volet D, chapitre 9.1. p251) sur des emprises de PSMO.

Dans le cadre de la réponse au CSRPN (Volet F, 1.2.2.1, recommandation N°1, p 4 et suivantes), le département a déjà répondu sur l'absence d'additionnalité entre le site de compensation n°3 : plaine de « Rocourt » et la restauration des terrains actuellement exploités par la Société GSM.

- Les sites de compensation de l'artificialisation des terres sont actuellement des parcelles à l'état naturel ou cultivées.

Tel que mentionné dans notre réponse à la question 36, les mesures compensatoires peuvent être mises en oeuvre sur des espaces naturels ou cultivés du moment que les aménagements proposés assurent une plus-value écologique. De plus, dans notre cas, leur localisation à proximité immédiate du projet permet de favoriser et renforcer le fonctionnement des corridors des prairies et friches de la boucle, ainsi que les corridors des milieux aquatiques de la Seine impactés par le projet et permettre de répondre au maintien des populations locales au sein du secteur.

Cette localisation des sites de compensation, proches du projet, répond à l'objectif posé par l'article L. 163-1, II du Code de l'environnement qui indique que « Les mesures de compensation sont mises en oeuvre en priorité sur le site endommagé ou, en tout état de cause, à proximité de celui-ci afin de garantir ses fonctionnalités de manière pérenne. Une même mesure peut compenser différentes fonctionnalités ».

Appréciation du commissaire enquêteur :

41. *Comment le maître d'ouvrage prend-il en compte le cumul des dispositions compensatoires sur le même site pour différents projets (extension GSM, PSMO, ZAC, Ecopôle) notamment pour la préservation de la biodiversité (corridor nord-sud EPAMSA) et la lutte contre les inondations ?*

Les mesures compensatoires envisagées pour le projet sont prévues sur des terrains maîtrisés par le CD78. Les sites et les aménagements prévus sont bien en cohérence avec le projet plus global de faire de la boucle un Site Naturel de Compensation (SNC).

Concernant l'inondation, le projet est autorisé dans le cadre du PGA (Cf. Volet B2 chapitre 3.3.4. État initial et volet B4, chapitre 3.1.2.) comme celui de PSMO et respecte les prescriptions qui lui ont été imposées (Cf. réponse question 25)

42. *Comment le maître d'ouvrage entend-il respecter le principe de rétablissement minimal des possibilités de déplacement de la petite faune tous les 300 m édicté par le CEREMA ?*

Le guide CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) paru en 2021 et les précédents retours d'expérience diffusés par la CEREMA ont été largement consultés pour élaborer les mesures de réduction d'impact du présent projet.

Le passage mixte prévu au niveau du chemin de Pissefontaine est un passage « toute faune ». Il permettra une transparence de l'ouvrage sur la section de route reliant la RD190 actuelle jusqu'à la culée du futur pont d'Achères, soit un linéaire d'infrastructure à créer de 2.15 km, ce qui correspond à la préconisation du CEREMA pour un tel passage.

Les passages « petite faune » sont quant à eux destinés à faciliter la circulation à la fois des espèces de taille moyenne ayant des possibilités de déplacement assez importantes (renard, blaireau), mais également des espèces de plus petite taille dont les déplacements sont parfois limités à quelques centaines de mètres (ex. : amphibiens, insectes terrestres). Le guide CEREMA indique : « par mesure de simplification et afin d'assurer la pérennité d'un minimum d'échanges, notamment pour les espèces communes, un principe général de base de rétablissement minimal des possibilités de déplacement pour la petite faune tous les 300 m est requis. »

Mais il précise également : « L'objectif n'est toutefois pas la construction d'un passage petite faune spécifique tous les 300 m, mais bien un principe simple, à respecter globalement au niveau du projet, qui doit s'appliquer avec un minimum de souplesse. Des ajustements locaux sont ainsi souvent nécessaires et le programme d'aménagement doit notamment intégrer différents paramètres. »

Les deux premiers passages « petite faune » du projet sont prévus sur la même section de la liaison que celui « toute faune » et viennent donc le compléter en matière de transparence pour la petite et moyenne faunes. In fine, il est donc prévu sur ce linéaire la création de 3 passages à faune sur 2.15 km soit en moyenne un ouvrage tous les 716 m.

Le quatrième passage « petite faune » sera installé sur la commune d'Achères dans la plaine de Rocourt au droit du remblai et pour assurer la continuité d'un fossé existant qui constitue un corridor. D'autre part dans ce secteur, il peut être rappelé que le Département a pris le parti, pour une meilleure transparence hydraulique, de retenir un ouvrage plus long (volet D, paragraphe 2.3.3.) permettant par la même occasion de diminuer les obstacles aux passages de la faune.

Dans ces deux cas de figure, la distance moyenne entre les passages est donc légèrement supérieure aux recommandations de principe, et non impératives, émises par le CEREMA.

Toutefois, le choix d'un dimensionnement technique plus modeste a été retenu notamment au regard des possibilités de franchissement de la voirie par la faune en dehors des dispositifs sécurisés, notamment compte tenu d'un profil en long de l'infrastructure qui lui sera relativement favorable : aménagement conçu sur terrain plat et à niveau du terrain naturel sur la majorité du tracé (2.15 km avant la culée du viaduc au sein de la boucle), absence d'obstacle connexe tels que talus et clôtures...

Il tient compte également du diagnostic écologique issu des études d'impacts et de l'analyse des enjeux et impacts bruts relatifs à la petite faune qui ont été jugés faibles pour les groupes biologiques présentant des modes de déplacements terrestres (Cf. Paragraphe 8 « Synthèse des impacts résiduels et identification des besoins de compensation » aux pages 245 à 251 in INGEROP, 2021)

En la matière, la création des 4 passages à faune est apparue comme une mesure de réduction d'impact suffisante pour garantir la perméabilité de l'infrastructure dans sa globalité et sans compromettre de façon significative les échanges populationnels de la faune terrestre au niveau du territoire. Le maintien d'autres continuités écologiques majeures étant par ailleurs assuré également en rives gauche et droite de Seine avec la transparence de l'infrastructure entre les culées du viaduc et la voie d'eau (Cf. page 239 les aménagements projetés à cet endroit sur la base des éléments techniques du CEREMA).

Remarques du commissaire enquêteur

- Il est établi qu'il n'y a pas d'additionnalité des mesures compensatoires avec le projet PSMO car les mesures compensatoires ne sont pas situées sur son territoire. Les aménagements proposés sur les parcelles destinées aux mesures compensatoires y assurent une plus-value écologique, leur proximité avec le projet favoriserait et renforcerait le fonctionnement des corridors des prairies et friches de la boucle.

- la distance entre les différents passages faune est supérieure aux préconisations du CEREMA, justifié du fait du profil rasant du projet dans la plaine qui permettrait le franchissement de la voirie par la faune en dehors des dispositifs sécurisés.

Le commissaire enquêteur considère que, même si les dispositifs de passage faune ne peuvent présenter une garantie de leur fréquentation par la faune, il est souhaitable de respecter les préconisations du CEREMA, afin de limiter les risques d'accidents avec la faune sur la route. Il préconisera donc de reconsidérer la possibilité de réaliser des passages supplémentaires.

8- COUT - FINANCEMENT

Appréciation du commissaire enquêteur :

43. *Le coût du projet nécessite une actualisation, en raison notamment de l'inflation, de l'augmentation conjoncturelle des prix de la construction due aux grands programmes de travaux engagés en Île de France et aux incidences de la conjoncture internationale sur le prix des matériaux.*
44. *Le maître d'ouvrage précisera la clé de financement du montant réévalué.*

Le projet de liaison RD 30 – RD 190 est estimé à 120 millions d'euros TTC (valeur mai 2011, TVA 19,6 %), étant précisé que ce coût global ne figure pas parmi les éléments devant être exposés dans la demande d'autorisation environnementale. L'actualisation du coût global du projet sera réalisée à l'issue des résultats des appels d'offres, qui traduisent la réalité des conditions économiques. Par ailleurs, les mesures compensatoires, présentées dans le cadre du Dossier d'Autorisation Environnementale, sont estimées à environ 3,229 millions d'euros TTC réparties (Volet D, 10.2, p 281) :

- Mesures de réductions : 631 200 € TTC
- Mesures de compensations : 2 094 000 € TTC
- Mesures de suivi : 504 000 € TTC

S'agissant du financement, comme indiqué lors de la DUP, le Département a sollicité la Région Ile-de-France pour l'obtention de subventions. La Région Ile-de-France a attribué, à ce jour, des subventions pour un montant de 32,5 millions d'euros HT (Plans « anti-bouchon » et « route de demain »). Le reste du financement sera porté par le Département, pour lequel ce projet constitue une opération structurante et majeure. Elle répond aux attentes des élus et aux besoins de la population pour le développement du territoire (manque de franchissement de Seine et problèmes d'accessibilité et de desserte), comme l'attestent les délibérations successives.

Remarques du commissaire enquêteur

Le coût du projet est estimé à 120 M€ TTC valeur 2011. Or plusieurs éléments rendent cette estimation obsolète :

- Le projet a été modifié depuis l'estimation initiale : allongement du viaduc sur les deux rives de la Seine (longueur augmentée de ~15%), réalisation d'une estacade à la place d'une passerelle, réalisation d'ouvrages hydrauliques, mise en œuvre d'écrans acoustiques sur le viaduc et le long du RD30, aménagements paysagers des zones de compensation, aménagement de passages faune, etc.

- L'index général tous travaux TP01 a augmenté de plus de 25% (index 126 en 2022, base 100 en 2010) et l'augmentation récente du coût de l'énergie a une forte incidence notamment sur le coût du ciment, des enrobés, des carburants et de l'acier.

Ces éléments cumulés ont une incidence importante sur le coût du projet, qui sera très supérieur à l'estimation de 2011, pour un montant qui pourrait dépasser 200 M€ TTC.

Bien que le coût global du projet ne figure pas dans les éléments du dossier DAE, la très forte augmentation prévisible du coût des travaux peut avoir une incidence sur les modalités et capacités de financement du projet, dont les subventions ne sont pas indexées dans les mêmes proportions.

Il serait souhaitable que le maître d'ouvrage procède à une actualisation du budget de l'opération prenant en compte le projet tel que défini aujourd'hui dans les dernières conditions économiques connues, afin d'en vérifier la faisabilité économique.

9- SECURITE RD30 - ACCES AU CENTRE COMMERCIAL

Appréciation du commissaire enquêteur :

45. *Des aménagements de sécurité sont-ils prévus sur le RD30 (passages piétons surélevés, feux de circulation, passerelles piétons), notamment à proximité de la zone commerciale et des écoles et équipements de loisir).*

Le traitement et le positionnement des traversées piétonnes ont été conçus conformément aux recommandations et guides en vigueur (cf. réponse à la question 48, et volet F page 57).

Dans le cadre des démarches de concertations liées à la DUP, le Département a considéré qu'il était important de prévoir une traversée spécifique piéton-cycle pour assurer une continuité avec la coulée verte aménagée par la commune d'Achères et qui dessert de nombreux équipements de loisirs et établissements scolaires. C'est dans cette optique que le Département a positionné une passerelle, dédié exclusivement aux modes doux, au-dessus de la RD30 (volet B0, 1.1.6.3., page 11).

Cette passerelle (de 3m de large et de 385m de long) reliera les berges de la Seine (à l'ouest de la RD30) au projet Integraterre en lien avec la ville (situé à l'Est).

Le projet Intergraterre est un projet d'économie circulaire visant à créer une ferme urbaine permaculturelle avec l'aide des citoyens de la ville d'Achères sur une ancienne friche industrielle.

46. *La réalisation de la passerelle prévue au projet est-elle programmée avec les travaux de la RD30 ?*

La passerelle fait partie intégrante du projet. Sa réalisation se fera dans la continuité des travaux de la section 4 (requalification de la RD30) et après la libération des emprises par GSM.

Remarques du commissaire enquêteur

- Le commissaire enquêteur prend acte que les aménagements de sécurité prévus pour la traversée de la RD30 sont conçus conformément aux recommandations et guides en vigueur. Il apparaît cependant que le public demande un complément de passages protégés, notamment pour l'accès au centre commercial, et s'interroge sur l'implantation de la passerelle piéton, qui ne correspond pas aux besoins exprimés.

Il sera recommandé au maître d'ouvrage de procéder à un complément d'études des besoins de protection de la circulation piétonne au droit de la RD30, pour tenir compte de l'environnement urbain, des équipements de loisirs et des habitudes des riverains.

10- AUTRES OBSERVATIONS

10.1. DOSSIER - REUNION PUBLIQUE

Sur le dossier d'enquête publique et son déroulement : le commissaire enquêteur relève que plusieurs personnes ont considéré que le dossier soumis à l'avis du public était trop volumineux et trop complexe et que l'accès au dossier en préfecture n'était pas possible le 18 janvier 2023. Certains demandent ainsi une prolongation de l'enquête publique

Le dossier d'enquête publique comportait un résumé non-technique exposant au public de manière accessible l'ensemble des enjeux liés au projet du Département.

De surcroît, et pour simplifier et rendre encore plus accessible cette enquête, six panneaux explicatifs résumant le projet étaient affichés en mairie et étaient téléchargeables sur la plateforme officielle liée à l'enquête (Publilégal), ainsi que sur le site internet du Département.

Si des documents n'ont pas été disponibles sur la plateforme de PubliLégal sur la journée du 18 janvier 2023, il est à noter que les services du Département ont fait preuve de diligence en signalant l'incident dès qu'ils en ont eu connaissance auprès du prestataire qui a résolu aussitôt le problème, et que d'autres modalités de participation et d'accès au dossier d'enquête publique demeuraient accessibles lors de cette journée.

Le dépôt de 351 contributions illustre d'ailleurs que le public a été en mesure de participer.

Au sujet des demandes de prolongation de l'enquête, cette dernière a duré 47 jours et a donc rempli les exigences réglementaires, ce qui a permis le dépôt de 351 observations.

10.2. PUBLICITE – INFORMATION

Sur la publicité de l'enquête publique : certains observateurs ont reproché un caractère restreint de la publicité de l'enquête publique et critiquent l'absence de permanences sur la commune d'Andrésey

Le Département a veillé à ce que les mesures de publicité requises soient mises en oeuvre et entend rappeler sur ce point que les textes n'imposent pas de publicité de l'enquête publique au sein des bulletins communaux.

S'agissant de la tenue d'une permanence sur la commune d'Andrésey, les textes réglementaires n'imposent pas en eux-mêmes une obligation d'organiser des permanences ou réunions publiques notamment dans les communes situées à proximité du projet.

L'information du public, y compris des habitants de la commune d'Andrésey, a été suffisante et le public a été en mesure de participer efficacement à la procédure d'enquête publique (351 contributions).

10.3. TRANSPORTS COLLECTIFS, PISTES CYCLABLES, ALTERNATIVES DE TRANSPORT

Appréciation du commissaire enquêteur : *Le public demande à ce que l'investissement soit fléché vers les transports en commun et les modes doux plutôt que dans des projets routiers. Il fait souvent référence à l'aménagement d'autres agglomérations qui ont résolument aménagé l'espace public à cet effet. Il est fait mention d'une population nouvelle de plus en plus nombreuse qui fuit Paris et s'établit sur le territoire y vivre et y travailler en se déplaçant à vélos.*

Pour rappel, le Département n'est pas l'autorité organisatrice des Transports Collectifs en Ile-de-France.

Pour autant, il subventionne volontairement les projets de transport en commun sur le territoire des Yvelines notamment :

- EOLE à hauteur d'environ 300 Millions d'euros,
- Tram 13 à hauteur de 30% soit environ 167 Millions d'euros.

Par ailleurs, afin de poursuivre la politique cyclable engagée dès 2006 dans le département et faciliter la mobilité du quotidien des Yvelinois, le Département a adopté un ambitieux « plan vélo 2022-2027 » à hauteur de 62 millions d'euros TTC consacrés au développement d'un réseau cyclable structurant, continu et sécurisé.

D'autre part, le présent projet facilitera les trajets en bus par l'amélioration des conditions de circulation. Le viaduc permettra d'accéder plus facilement et dans de bonnes conditions de sécurité aux projets de transports ferrés (Tram 13 notamment et EOLE) et favorisera ainsi le report modal. Les études de trafic portées par le Tram 13 démontrent d'ailleurs la nécessité de désengorger le centre-ville de Poissy par la réalisation de notre opération.

Enfin le projet désenclavera la boucle de Chanteloup, aujourd'hui en grande partie dépendante de la RD190 et du pont de Poissy pour rejoindre les communes limitrophes comme Achères, Poissy, et au-delà.

Cette dépendance est également visible sur le réseau de bus, une majorité des lignes passant par cet unique accès. La liaison RD30-RD190 diminuera la fréquentation au droit du pont de Poissy en permettant de rejoindre les communes sans passer par ce secteur du pont déjà fortement sollicité. Elle apportera aux usagers un gain de temps pour relier les 2 rives de la Seine.

47. La continuité cyclable avec le réseau du département est-elle prévue, et comment ?

La présence de pistes cyclables ayant été intégrée dès les premières ébauches de cette opération, la question de la continuité cyclable a donc été prévue. Cette continuité est notamment traitée dans le cadre de la réponse à l'avis de la MRAe (Volet F - recommandation N°8 p57 à 61) mais aussi Volet B3 (page 19 et suivantes) et B4 (paragraphe 6.4.).

48. Quelles sont les dispositifs et mesures de sécurité mises en oeuvre pour les pistes cyclables, notamment aux ronds-points, carrefours, sur le pont sur la Seine ?

La largeur de la piste sur le pont paraît insuffisante.

La conception géométrique de l'opération a été réalisée conformément aux dispositions du guide CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme) 2013 des Voiries Structurantes d'Agglomération – Conception des Artères Urbaines à 70 km/h et du guide sur l'Aménagement des Routes Principales (CEREMA 2022).

Les autres documents techniques utilisés dans le cadre du projet sont :

- Aménagement des carrefours plans interurbains, SETRA (Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements) 1998 (notamment pour le dimensionnement des giratoires)
- Recommandations pour les itinéraires cyclables, CERTU 2005
- Recommandations pour les aménagements cyclables, CERTU 2008
- Révision des règles sur la visibilité et sur les rayons en angle saillant du profil en long, CEREMA d'octobre 2018, ce dernier révisé l'ensemble des règles de visibilité présente dans le guide AU70 et particulièrement celles relatives à la visibilité sur obstacle, sur virage et sur accès.

Aussi, toutes les traversées au niveau des giratoires sont conformes aux prescriptions du CEREMA. La vitesse des automobilistes à l'arrivée/sortie de ces carrefours est de plus apaisée.

Conformément à ce que préconise la réglementation et les recommandations pour les pistes cyclables unidirectionnelles, la largeur de la piste cyclables sur le viaduc est de 2m ce qui permet le dépassement. Étant donné la proximité du trafic et du contexte spécifique de l'ouvrage, la piste cyclable est située derrière un dispositif de retenue.

L'ensemble des éléments sont présentés dans le Volet B4 (chapitre 6.4.2.) ainsi que dans le cadre de la réponse à l'avis de la MRAe (Volet F - recommandation N°8 p57 à 61).

49. Quels sont les projets de transport collectif à l'étude ? A quelles échéances ?

Les 2 principaux projets de transport en commun menés sur le territoire, que sont EOLE (travaux en cours, horizon 2026 et la phase 2 du Tram 13 (horizon 2027), sont décrits dans l'étude d'impact (Volet B0, Volet B3 paragraphe 7.1.1, Volet B4).

Remarques du commissaire enquêteur

- Dossier – Réunion publique – publicité - information

Le commissaire enquêteur reconnaît que malgré le volume du dossier la consistance du résumé non technique, la qualité et la quantité des contributions du public démontrent que leurs contenu étaient suffisamment accessibles. Quant aux demandes de prolongation de délai d'enquête et d'organisation du délai d'enquête, il s'avère qu'elles étaient inutiles, pour les mêmes raisons.

Les mesures de publicité se sont avérées suffisantes, bien que plusieurs communes concernées n'ont pas estimé nécessaire de faire paraître l'affiche ou une information sur l'enquête sur leur site web.

La ville d'Andrézy, bien que non citée dans l'arrêté préfectoral, a pu informer sa population et émettre un avis de son conseil municipal.

- Transports collectifs – pistes cyclables – alternatives de transport

Les transports collectifs sont gérés par Ile-de France Mobilité qui est l'autorité organisatrice des transports en Île de France. Le Département subventionne les projets de transport sur le territoire : EOLE à hauteur de 300 M€, Tram 13 à hauteur de 30%. Par ailleurs une réflexion est engagée pour l'amélioration du réseau de bus

La continuité des circulations douces est assurée par la création de piste cyclable de part et d'autre de la future RD, en cohérence avec les itinéraires existants, et compatible avec les schémas de planification adoptés sur le territoire. (Cf. Volet F - Réponses à la recommandation n°8 de l'avis de la MRAe). Les caractéristiques de la piste cyclable sont conformes aux dispositions du guide CERTU, aux prescriptions du CEREMA et de l'ensemble des documents techniques et recommandations utilisés dans le cadre du projet.

10.4. AUTRES SUJETS – JARDIN UTO'PILE

Appréciation du commissaire enquêteur :

*50. Ce jardin exploité en permaculture est situé dans l'emprise des travaux de la pile du pont.
Quelles seront les mesures de préservation/compensation mises en oeuvre ?*

Au démarrage des études, ce terrain, propriété privée de l'État, n'était pas investi et entretenu par les riverains, et les inventaires faunistiques et floristiques réalisés ont révélé que cette zone en friche ne présentait pas d'intérêt en termes de biodiversité.

Depuis environ 2 ans, les riverains de l'Île de la Dérivation ont décidé d'entretenir et d'aménager ces parcelles. Néanmoins, cette activité se fait, à notre connaissance, sans titre et sans autorisation : le propriétaire (l'État), dans le cadre des acquisitions foncières ainsi que le gestionnaire (Grand Paris Aménagement) n'ont pas fait connaître au Département l'occupation du terrain. Dans le cadre des travaux, le Département optimisera les emprises chantier nécessaires pour limiter au maximum les impacts sur le jardin.

Concernant leur demande de compensation, les doléances des occupants interviennent dans le cadre d'une enquête publique relative à la délivrance d'une autorisation environnementale, avec laquelle leur situation en termes d'indemnisation en leur qualité d'occupant, sans titre, n'a aucun lien.

Remarques du commissaire enquêteur

- Le jardin UTO'PILE a été créé après que les études du projet aient été engagées, sans titre de propriété ni autorisation. Le Maître d'ouvrage s'est cependant engagé à optimiser les emprises de chantier pour limiter les impacts sur le jardin.

La création de jardins partagés exploités en permaculture est une initiative de plus en plus répandue, voire encouragée par les municipalités. Dans le cas du jardin UTO'PILE, auquel les riverains sont très attachés, et qui développe une action pédagogique, le maître d'ouvrage, pour tenir compte des incidences du projet sur l'environnement de l'Île de la Dérivation, et sans pour autant procéder à une indemnisation, pourra mettre en oeuvre un accompagnement particulier afin de permettre le maintien et le développement de cette activité.

3.5 REMARQUES COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le commissaire enquêteur tient à souligner la qualité et la complétude des études et des documents du dossier, ainsi que des compléments apportés suite aux demandes des Services instructeurs et en réponse aux avis du CSRPN et de la MRAe.

Les observations du public interrogent l'ensemble des aspects du projet de la liaison RD30-RD190, bien au-delà de l'objet de l'enquête publique.

En effet la présente enquête porte strictement sur les procédures réglementaires mentionnées à l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête : l'autorisation environnementale unique concerne (i) la dérogation aux règles de protection des espèces de faune et flore, (ii) l'autorisation de défrichement, (iii) l'autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques protégés.

Cependant, compte tenu des nombreuses dépositions qui traduisent la forte mobilisation du public (351 observations et 21 mémoires déposés par les associations), renforcée par l'organisation d'une manifestation et d'une réunion publique, le commissaire enquêteur a demandé au maître d'ouvrage de prendre en considération l'ensemble des questions rassemblées dans les différents thèmes d'analyse des observations, auxquelles il a répondu dans son mémoire de 26 pages. Ces réponses confirment et complètent celles qui ont été apportées aux recommandations du CSRPN et de la MRAe.

Dans ses conclusions et avis, le commissaire enquêteur n'exclura donc pas la prise en compte de demandes formulées hors du champ de l'enquête environnementale.

---oOo---

Fait à Milly la Forêt, le 1^{er} mars 2023

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Henri Mydlarz', written over a horizontal line.

Le commissaire enquêteur

Henri MYDLARZ

4 ANNEXES

4.1 ANNEXE 1 : TABLEAU D'ANALYSE DES OBSERVATIONS

4.2 ANNEXE 2 : PIECES JOINTES AUX OBSERVATIONS