



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré**  
**sur le projet de liaison routière entre la RD30 et la**  
**RD190 « Pont à Achères - boucle de Chanteloup » (Yvelines)**

N° APJIF-2022-003  
en date du 27 janvier 2022

# Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de création d'une liaison routière entre la RD30 et la RD190 « Pont à Achères – boucle de Chanteloup », porté par le Conseil départemental des Yvelines, et sur son étude d'impact datée du 12 octobre 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale.

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.

Le projet est situé sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine dans le département des Yvelines. Il prévoit la création d'environ 3,3 km d'une nouvelle route à 2 x 2 voies, intégrant un nouveau franchissement de la Seine grâce à la construction d'un viaduc de 800 m de long et la requalification d'environ 2,7 km de routes départementales existantes (RD 30 et RD 190), principalement en boulevard urbain à 2 x 2 voies. Des cheminements cyclables seront aménagés le long des routes. Le projet vise notamment à accompagner le développement du territoire de l'opération d'intérêt national Seine-Aval dont fait partie la boucle de Chanteloup.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent l'eau, le risque d'inondation, les milieux naturels, la gestion des terres et la pollution des sols, les déplacements, les pollutions sonores et atmosphériques, le paysage et les risques technologiques.

Les principales recommandations de la MRAe sont de :

- actualiser les études de mobilités, d'acoustique et le volet « air et santé » sur la base de données récentes et consolidées et en utilisant la méthodologie et les textes en vigueur ,
- expliciter le parti d'aménagement paysager du projet sur l'ensemble de son emprise , principalement au regard la topographie et des continuités nord-sud à assurer (vues, mobilités actives, biodiversité, etc.), en s'appuyant sur un ensemble graphique représentant la totalité du projet dans son contexte (plans, coupes, perspectives et photomontages) ;
- justifier le projet au regard de l'évaluation de sa consommation des ressources naturelles et de ses émissions de gaz à effet de serre, prenant en compte le trafic supplémentaire généré ainsi que de l'ensemble de son cycle de vie ;
- représenter un dossier actualisé et complété afin que la MRAe puisse statuer sur l'ensemble des sujets relevant du champ de l'évaluation environnementale.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	6
<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>6</b>
1.1. Contexte et présentation du projet.....	6
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	10
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	10
<b>2. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>10</b>
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	10
2.2. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	11
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>11</b>
3.1. Eau et risque d'inondation.....	11
3.2. Milieux naturels, zones humides et continuités écologiques.....	12
3.3. Gestion des terres et pollution des sols.....	14
3.4. Mobilités.....	16
3.5. Pollutions sonores.....	17
3.6. Pollutions atmosphériques.....	19
3.7. Paysage.....	21
3.8. Risques technologiques.....	21
3.9. Consommation des ressources naturelles et émissions de gaz à effet de serre.....	22
<b>4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....</b>	<b>22</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>23</b>
<b>Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....</b>	<b>24</b>

# Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le préfet des Yvelines<sup>1</sup> pour rendre un avis sur le projet de liaison routière entre la RD 30 et la RD 190 « Pont à Achères – boucle de Chanteloup » et sur son étude d'impact datée du 12 octobre 2021<sup>2</sup>. Le projet, porté par le Conseil départemental des Yvelines, est situé sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine dans le département des Yvelines. Le présent avis est rendu dans le cadre d'une demande d'autorisation au titre des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement (dite « autorisation environnementale »)<sup>3</sup>.

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R.122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 29 novembre 2021. Conformément au [paragraphe II de l'article R.122-7 du code de l'environnement](#) l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement<sup>4</sup>.

L'autorité environnementale (préfet de région) a émis un premier avis sur ce projet, daté du 7 octobre 2011<sup>5</sup>, dans le cadre d'une procédure de demande de déclaration d'utilité publique (DUP). Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 8 février 2013, prorogé pour une durée de cinq ans le 22 décembre 2017. L'étude d'impact ayant été actualisée depuis la DUP, un nouvel avis de l'autorité environnementale est donc rendu.

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R.122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 1<sup>er</sup> décembre 2021. Sa réponse du 21 janvier 2022 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 27 janvier 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de liaison routière RD 30 – RD 190 « Pont à Achères – boucle de Chanteloup » (Yvelines).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Éric Alonzo, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

- 
- 1 Représenté par le service Politiques et police de l'eau de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) d'Île-de-France.
  - 2 Cette date, non mentionnée sur les documents, correspond à la date de la version numérique des documents.
  - 3 Dans le cas présent, l'autorisation environnementale tient lieu des procédures réglementaires suivantes :
    - Autorisation au titre de la « loi sur l'eau » (article L.214-3 du code de l'environnement) ;
    - Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et leurs habitats (article L.411-2 du code de l'environnement) ;
    - Autorisation de défrichement (article L.341-3 du code forestier).
  - 4 Selon les dispositions en vigueur avant l'entrée en application de 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 (la première autorisation du projet ayant été obtenue antérieurement à cette réforme de 2016).
  - 5 L'autorité environnementale était le préfet de région, selon la réglementation alors en vigueur. L'avis de l'autorité environnementale du 7 octobre 2011 sur le projet est présenté dans le dossier (« Volet F : Avis du CNPN et de l'autorité environnementale »). Il est également disponible sur le site de la DRIEAT (rubrique [Autorité environnementale](#)).

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

**Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.**

**Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.**

# Avis détaillé

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement<sup>6</sup> et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

## 1. Présentation du projet

### 1.1. Contexte et présentation du projet

#### ■ Présentation 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 (p. 162-163<sup>7</sup>).

Le projet, découpé en cinq sections (cf. Figure 1), comprend :

- La réalisation d'environ 3,3 km<sup>8</sup> d'une nouvelle route à 2 x 2 voies (sections 2 et 3). Un viaduc de 800 m de longueur permettra de franchir la Seine au niveau de l'extrémité nord de l'île de la Dérivation à Carrières-sous-Poissy. La nouvelle route passera sous la RD 55 (route d'Andrésy) grâce à un pont (passage supérieur « PS RD 55 »), sans échange direct. Elle coupera la RD 22 (avenue de Poissy/avenue de l'Hautil), où l'aménagement d'un carrefour giratoire est prévu ;

6 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

7 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à la pagination numérique du document « Volet B : Étude d'impact valant notice d'incidences Loi sur l'eau » (pagination différente de la numérotation de pied de page).

8 Ce chiffre, ainsi que les suivants, reprennent ceux présentés page 165. Le résumé non technique présente des chiffres légèrement différents (p. 15).

- La requalification d'environ 2,7 km de routes départementales existantes : la RD 190 (section 1) et la RD 30 (section 4), réaménagées en boulevard urbain à 2 x 2 voies (hormis la section 4 sud, correspondant à la section de la RD 30 située au sud du carrefour giratoire avec la nouvelle route, qui restera à 2 x 1 voies) ;
- La création d'un barreau de liaison entre la RD 22 et la RD 55 et le raccordement de la RD 22 sur le carrefour giratoire de la nouvelle route, au sud de la voie principale (section 5).

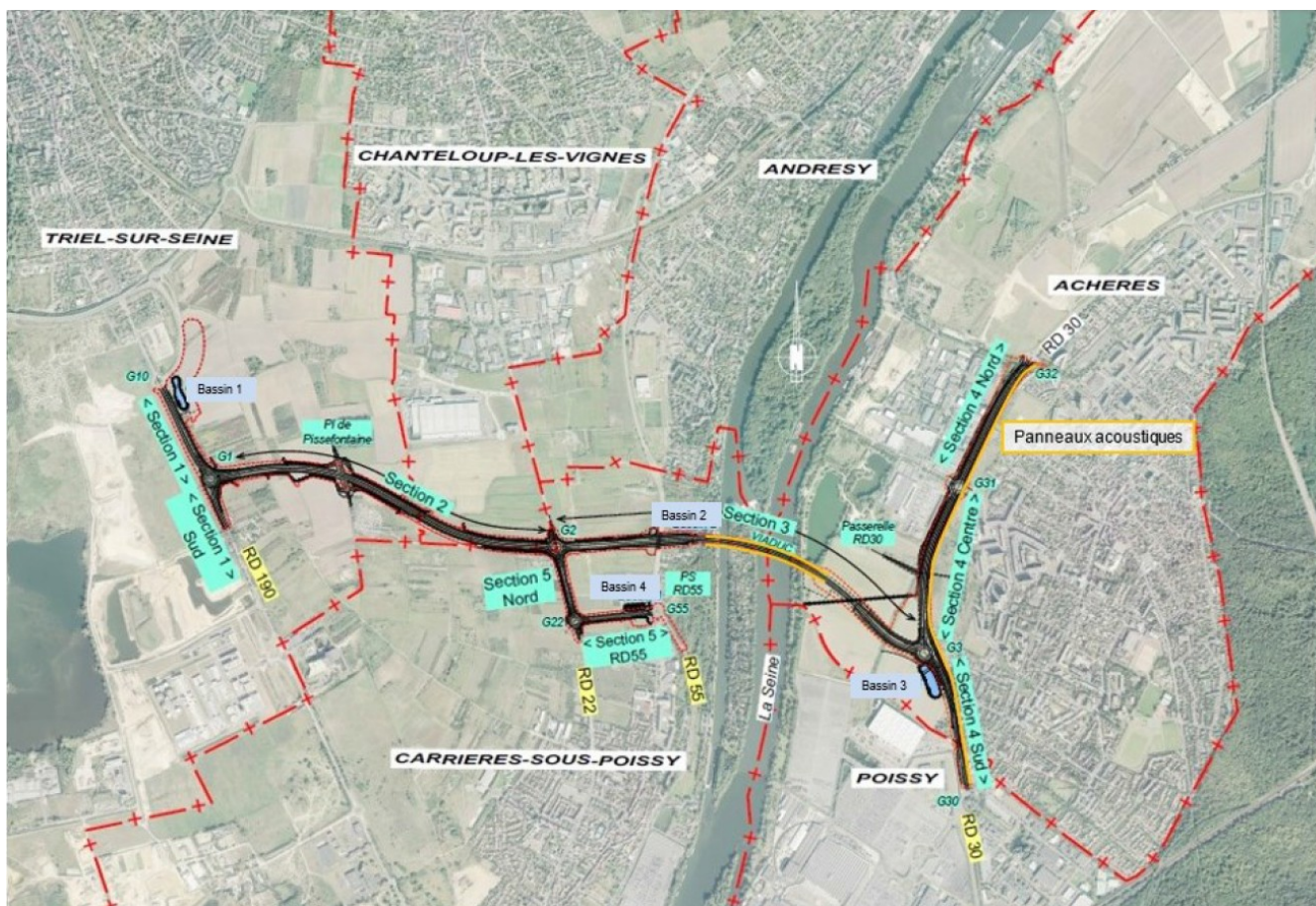


Figure 1: Projet de liaison RD 30 - RD 190 « Pont à Achères - boucle de Chanteloup » (source : étude d'impact, p. 17)

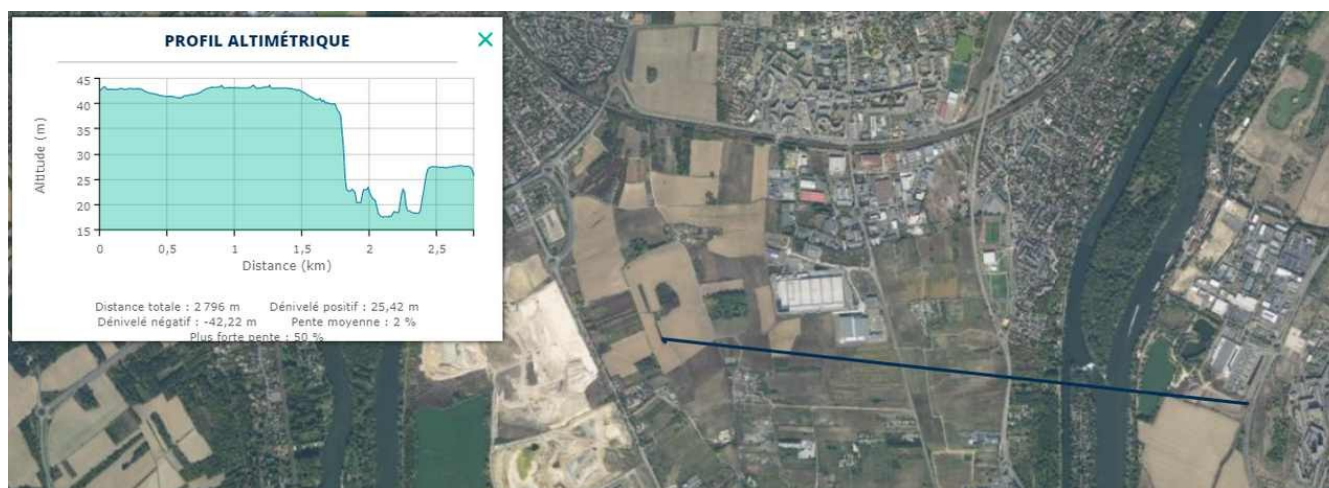


Figure 2: Profil altimétrique (source Géoportail)

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<sup>9</sup> 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)<sup>10</sup>. Les autres sections du projet seront globalement au niveau du terrain naturel.

Pour assurer les échanges avec les autres routes, sept carrefours giratoires seront créés ou réaménagés (quatre à créer et trois à réaménager, cf. plan p. 191). 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 (p. 223).

Le projet a une longueur cumulée d'environ 6,6 km. Il intègre la réalisation de cinq ouvrages d'art (fig. 1)<sup>11</sup> :

- le viaduc sur la Seine,
- le passage supérieur de la RD 55 (« PS RD 55 »),
- le passage inférieur rétablissant le chemin de Pissefontaine (« PI Pissefontaine »),
- une passerelle piétonne au-dessus de la RD 30 (« PS RD 30 »)
- un bassin enterré de 48 m de long implanté sous la nouvelle route (« bassin 2 »)<sup>12</sup>.

Le viaduc 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<sup>13</sup> de 7,5 m (p. 199). La navigation devra être maintenue pendant toute la phase de travaux.

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 façades<sup>14</sup> (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).

La vitesse sera limitée à 70 km/h sur l'ensemble du linéaire.

9 NGF : nivellement général de la France. Ce réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire est le réseau de nivellement officiel en France métropolitaine.

10 La section sud de la RD 30 (section 4 sud) sera rehaussée pour être au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues moins 20 cm (PHEC - 20 cm).

11 Cf. également plan « Localisation des ouvrages » p. 198.

12 Ce bassin récupérera les eaux pluviales d'une partie de la section 3 de la nouvelle route (p. 222). Trois autres bassins de rétention des eaux pluviales, à ciel ouvert, sont prévus le long de la route.

13 Un tirant d'air minimal de 7,5 m doit être retenu au-dessus du niveau des plus hautes eaux navigables (p. 199).

14 Cf. remarques du paragraphe 3.2 « pollutions sonores » du présent avis.



## ■ Évolutions du projet depuis la DUP

Le projet a été déclaré d'utilité publique<sup>15</sup> par arrêté préfectoral du 8 février 2013, prorogé pour une durée de cinq ans le 22 décembre 2017. L'étude d'impact présente les principales évolutions du projet intervenues depuis la déclaration d'utilité publique (p. 270-283).

Cela concerne notamment :

- La définition du parti technique et architectural retenu pour le viaduc, le pont de la RD 55 et la passerelle sur la RD 30 ;
- La réduction de la vitesse maximale autorisée, qui passe de 90 à 70 km/h. Le projet a évolué d'une voie de type « route express » vers une voie de type « artère urbaine », plus adapté au développement futur du territoire, ce qui a entraîné des modifications du profil en travers (réduction de la largeur des voies lente et rapide de 3,5 à 3,25 m et de la largeur du terre-plein central<sup>16</sup>).

D'une manière générale, les études techniques réalisées depuis la DUP ont également conduit à des précisions et adaptations du projet, concernant par exemple la prise en compte du risque d'inondation, les dispositifs d'assainissement ou les mesures en faveur de la biodiversité.

## ■ Effets cumulés

L'étude d'impact présente un chapitre relatif aux effets cumulés du projet avec d'autres projets prévus sur le secteur (p. 608-655). Des projets d'aménagements urbains d'ampleur y sont notamment prévus (cf. cartes de synthèse p. 614 et 653). Le projet a également un lien fort avec le projet d'aménagement de la RD 190 entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy, également porté par le conseil départemental des Yvelines, qui prévoit une requalification de cet axe en 2 x 2 voies et l'insertion d'un transport en commun en site propre (TCSP) (p. 621-622 et 268-269). Ce projet, qui a été pris en compte dans les modélisations de trafic, a également vocation à l'amélioration des conditions de desserte de la boucle de Chanteloup.

## ■ Effets induits

L'étude d'impact (p. 475-482) rappelle que le schéma directeur de la Région Île-de-France identifie les parties sud et nord de la boucle comme des espaces de densification de l'urbanisation et la partie centrale de la boucle comme zone agricole à préserver. Elle présente le projet de développement de cultures sur le secteur, intitulé « Cœur vert », qui vise à maintenir la vocation agricole grâce à des filières innovantes non vivrières, telles que la culture de miscanthus pour la valorisation de la biomasse ou la mise en place de techniques de phytoremédiation de la pollution des sols.

Dans le PLUi de Grand Paris Seine Ouest (GPSO), le projet traverse des milieux naturels et agricoles qui sont classés en « zone naturelle valorisée » (NV) ou « zone agricole valorisée » (AV) permettant d'accueillir notamment des activités de transformation, de conditionnement et de commercialisation des produits agricoles.

Pour la bonne information du public, il apparaît nécessaire de clarifier les enjeux d'aménagement autour de cette future infrastructure et donc de questionner l'établissement public de coopération intercommunale sur ses intentions sur ce secteur.

**(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.**

---

15 Il a fait dans ce cadre l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 7 octobre 2011, cf. « Préambule » du présent avis et note de bas de page n° 5.

16 Sur la section courante, hors viaduc. Les modifications du profil en travers sont détaillées p. 275-278.

## 1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

L'étude d'impact ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet. Toutefois, l'annexe 1 « Arrêté DUP » présente des éléments concernant l'enquête publique portant sur le projet qui s'est déroulée du 2 janvier au 15 février 2012. Est notamment fourni le rapport du conseil départemental des Yvelines du 13 juillet 2012 en réponse aux principales observations du commissaire enquêteur, qui a émis un avis défavorable sur l'utilité publique du projet.

## 1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe pour ce projet concernent :

- L'eau et le risque d'inondation ;
- Les milieux naturels, les zones humides et les continuités écologiques ;
- La gestion des terres et la pollution des sols ;
- Les mobilités ;
- Les pollutions sonores et atmosphériques ;
- Le paysage ;
- Les risques technologiques ;
- La consommation des ressources naturelles et les émissions de gaz à effet de serre.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après (chapitre 3 « Analyse de la prise en compte de l'environnement ») dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les incidences potentielles du projet et les mesures visant à éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes à l'environnement ou à la santé.

# 2. L'évaluation environnementale

## 2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'étude d'impact est un long document (1 075 pages, incluant le résumé non technique), mais elle est globalement bien structurée et sa rédaction est claire. Des synthèses sont présentées en fin de chapitre. Les études techniques ne sont pas toutes annexées, ce qui ne permet pas d'en vérifier les méthodes et les résultats (pollution des sols notamment). D'autres études techniques sont au contraire reprises de manière très détaillée dans l'étude d'impact<sup>17</sup> (concernant les enjeux eau et inondation, notamment), ce qui n'aide pas toujours à mettre en avant les enjeux principaux du projet et ne facilite pas la lecture.

Par ailleurs, le caractère disparate des documents graphiques ne constitue pas un corpus suffisamment systématique, précis et homogène pour permettre de comprendre la réalité spatiale et matérielle dans laquelle s'inscrit le projet d'infrastructure, tout le long de son emprise.

Sur le fond, l'analyse des enjeux liés aux déplacements, aux pollutions sonores et atmosphériques s'est basée [pour l'essentiel](#), sur les données de trafic de l'étude d'impact de 2011, présentées lors de la déclaration d'utilité publique. Ces données sont anciennes et les explications apportées pour justifier l'absence d'actualisation restent insuffisantes. Des actualisations tenant compte de données récentes et de la méthodologie actuelle sont nécessaires car les données de circulation influent sur des éléments importants soumis à l'évaluation environ-

---

17 La MRAe note qu'il s'agit d'une « étude d'impact valant notice d'incidences Loi sur l'eau », qui a donc été très détaillée sur les thématiques du périmètre de l'autorisation environnementale (eau, inondation, milieux naturels).

nementale : pollution atmosphérique, pollution sonore, évolution des déplacements, parts modales, etc. (cf. remarques plus détaillées dans la suite du présent avis).

Le résumé non technique, présenté au début de l'étude d'impact (p. 12-157), est globalement de bonne qualité.

**(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.**

## 2.2. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Les objectifs du projet sont rappelés de manière générale, sans être étayés de données chiffrées sur les déplacements (p. 162-163).

**(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.**

L'étude d'impact comprend un chapitre qui présente les différentes variantes étudiées durant l'élaboration du projet et qui explicite les raisons ayant conduit aux choix retenus à l'époque (p. 258-267). Sont notamment présentés les cinq fuseaux de passage étudiés pour la section RD 190 - RD 22 et les cinq variantes étudiées pour la section RD 22 - RD 30, ainsi que les tableaux multi-critères comparant ces variantes (l'étude de ces variantes a été réalisée au moment de la DUP). Les variantes étudiées pour le viaduc, résultant notamment d'un appel à concours de 2017, sont également présentées.

L'étude d'impact ne justifie pas le choix de l'implantation à partir d'une réflexion globale sur le rapport au sol et à la topographie naturelle, incluant en particulier l'enjeu des continuités nord-sud (piétons, vélos, faune, vues, etc.) interrompues par l'ouvrage.

## 3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

### 3.1. Eau et risque d'inondation

Le seul cours d'eau présent à proximité du secteur du projet est la Seine. Des plans d'eau résultant des activités d'extraction de granulats sont également présents dans l'aire d'étude. L'étude d'impact indique la présence de plusieurs nappes souterraines, dont la nappe alluviale de la Seine, vulnérable aux pollutions du fait de sa faible profondeur (p. 307). Le projet n'est pas situé dans un périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine. Toutefois, sept captages d'eau destinée à la consommation humaine constituant le champ captant de Verneuil-Vernouillet sont localisés en aval hydraulique du projet<sup>18</sup> (cf. plan p. 313). L'étude d'impact indique que le projet est susceptible d'avoir un impact sur ce champ captant du fait du lien hydraulique entre la nappe captée par ces forages (nappe alluviale de la Seine) et la Seine.

Aussi, dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale, l'avis d'un hydrogéologue agréé a été sollicité pour proposer les précautions à prendre afin d'assurer la protection de la ressource en eau. Cet hydrogéologue a émis un avis favorable, sous réserve du respect de certaines mesures pendant les travaux, rappelées dans l'étude d'impact et que le maître d'ouvrage s'engage à respecter (p. 690). La MRAe relève notamment qu'un suivi mensuel de la qualité de l'eau sera mis en place pendant les travaux.

18 Le champ captant de Verneuil-Vernouillet a été déclaré d'utilité publique le 14 avril 1997. Les forages sont localisés sur la rive gauche de la Seine, à environ 1,9 km du projet (p. 313).

Le projet conduira à une imperméabilisation des sols d'environ 18,3 ha (p. 686). Les mesures prévues pour la gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière permettront l'infiltration des pluies courantes et la rétention d'une pluie décennale avec un rejet limité à 1 l/s/ha vers le milieu naturel. Les fossés enherbés et les bassins assureront également le traitement de la pollution des eaux pluviales par décantation.

Toute la partie est du projet est située en zone inondable. La plaine d'Achères constitue une zone naturelle d'expansion des crues dont une partie est soumise à un aléa fort (un à deux mètres de submersion par rapport à la cote de la crue 1910), à très fort (plus de deux mètres de submersion par rapport à la cote de la crue 1910) (p. 730). Ce risque fait l'objet du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la Seine et de l'Oise, approuvé le 30 juin 2007 (p. 341-347, plan p. 343). Ce PPRI intègre le plan global d'aménagement (PGA) de la plaine d'Achères et de Poissy, élaboré en 2006 et mis à jour en 2016 : le PGA définit un scénario d'aménagement sur le secteur intégrant différents projets, dont le présent projet routier. Ce scénario permet d'aboutir globalement à un équilibre remblais/déblais et de conserver ainsi le volume d'expansion des crues (p. 345-347). Le PGA prévoit pour le projet de liaison routière une enveloppe maximale de remblais de 93 200 m<sup>3</sup> (répartis par tranche altimétrique, cf. tableau p. 346), ainsi que la réalisation d'une rigole longeant la RD 30, facilitant l'évacuation des eaux en période de décrue<sup>19</sup>. Le respect du PPRI et du PGA constitue un enjeu important pour le projet.

En phase de travaux, les pistes d'accès et les installations de chantier situées en zone inondable seront rehaussées par rapport au terrain naturel, afin de se protéger d'une crue décennale (p. 228). En cas de crue d'occurrence supérieure, un protocole d'évacuation du chantier sera mis en œuvre (p. 671 et 706).

Le projet prévoit, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation, plusieurs aménagements situés en zone inondable susceptibles d'avoir un impact sur les écoulements de la Seine (notamment, en phase d'exploitation : les remblais routiers, le viaduc, la passerelle piétonne, les murs anti-bruit, la rigole, cf. p. 673). Des modélisations hydrauliques ont été menées pour différents types de crues et montrent que le projet n'aura pas d'impact hydraulique : l'exhaussement de la ligne d'eau dû au projet en cas de crue serait globalement inférieur à deux centimètres (p. 673). Certains tronçons des murs anti-bruit implantés le long de la RD 30 seront démontables en cas d'inondation, afin qu'ils ne constituent pas un obstacle à l'écoulement (p. 736-739). Le protocole de démontage de ces murs anti-bruit est présenté en annexe (Volet G – annexe 6).

Par ailleurs, le projet respecte les volumes de remblaiement maximaux autorisés dans le cadre du PGA, en phase de travaux (p. 598-599) comme en phase d'exploitation (p. 729 et 732).

Enfin, l'étude d'impact décrit de manière détaillée les différents dispositifs mis en place pour préserver la qualité de l'eau pendant la phase de chantier, ainsi qu'en phase d'exploitation (pollutions chroniques, saisonnières et accidentelles) (p. 687-691, 697-702 et 707-725).

### 3.2. Milieux naturels, zones humides et continuités écologiques

Le secteur du projet est composé de paysages urbanisés en mosaïque, avec des cultures et des friches, ponctuées par quelques petits boisements rudéraux. Le site n'est pas directement concerné par des zonages ou inventaires concernant les milieux naturels, mais il est situé à proximité de deux zones naturelles d'intérêt éco-

---

19 La rigole est un fossé de cinq mètres de largeur et d'un mètre de profondeur, qui longera la RD 30 côté ouest puis traversera la zone de Rocourt (cf. plan p. 234). Elle permettra de favoriser le ressuyage (évacuation de l'eau après une inondation) de la plaine d'Achères en cas d'inondation et de guider les écoulements vers la zone de Rocourt, où l'eau retourne en Seine.

logique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1<sup>20</sup> à l'ouest de la RD 190<sup>21</sup> et, de manière plus éloignée, de deux ZNIEFF de type 2 de la forêt de l'Hautil et de la forêt de Saint-Germain-en-Laye<sup>22</sup> (carte p. 373). Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France identifie principalement deux corridors écologiques sur la zone d'étude : un corridor lié aux milieux herbacés d'orientation nord-sud au sein de la boucle de Chanteloup et un corridor de la trame bleue lié à la Seine (cartes p. 378-380). Par ailleurs, 2,75 ha de zones humides ont été identifiées dans l'aire d'étude, principalement sur l'île de la Dérivation et les berges de la Seine (p. 408 et carte p. 409).

Les relevés floristiques et faunistiques effectués en 2009 ont été complétés en 2015, 2018-2019 et, sur les sites de mesures compensatoires pressentis, en 2019-2020. Les inventaires sont complets et de bonne qualité. Ils mettent en avant la présence de plusieurs espèces patrimoniales et/ou protégées, notamment d'oiseaux, de chiroptères et d'insectes. Les principaux milieux à enjeux écologiques sont la vallée de la Seine, le plan d'eau de Rocourt et, sur le plateau, les milieux arborés (bosquets, friches arbustives, fourrés) et les milieux ouverts (cultures, friches herbacées, bandes enherbées) (cf. carte « Synthèse des enjeux écologiques » p. 447).

Afin d'éviter et de réduire les impacts sur les milieux naturels, plusieurs mesures, détaillées p. 787-809, seront mises en place pendant les phases de travaux et d'exploitation. Elles concernent par exemple l'adaptation des périodes de travaux au calendrier biologique, la gestion des espèces végétales exotiques envahissantes, le déplacement de stations d'espèces végétales patrimoniales et d'espèces animales protégées, la mise en valeur écologique des délaissés et dépendances vertes et la restauration des continuités écologiques (création de passages à faune, éléments de guidage de la faune, restauration des berges de la Seine). Même si la méthode d'évaluation des impacts est décrite (p. 754-755) et précise le recours à l'expertise des bureaux d'étude, le passage des impacts « bruts » aux impacts « résiduels » – c'est-à-dire après mise en œuvre de toutes les mesures d'évitement et réduction – n'est pas assez argumenté. Plusieurs espèces protégées seront impactées, ce qui justifie une demande de dérogation au statut de protection de ces espèces<sup>23</sup>, assortie de la proposition de mise en place de mesures de compensation. Cette demande sera soumise à l'avis du Conseil national de protection de la nature.

#### **(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.**

L'étude d'impact indique néanmoins que des impacts « résiduels » significatifs subsistent, liés à la destruction de 16,9 ha de milieux ouverts à semi-ouverts, de 4,97 ha de boisements et fourrés arbustifs et de 0,727 ha de zones humides alluviales, milieux favorables notamment aux oiseaux des cortèges des milieux ouverts, des milieux boisés et des milieux humides, aux chiroptères et aux insectes. Des mesures de compensation sont donc proposées (p. 811-818).

Trois sites de compensation ont été retenus, à proximité du projet, d'une surface respective de 12,5 ha, 4,1 ha et 10,4 ha, qui sont actuellement des parcelles à l'état naturel ou cultivées (cf. carte de localisation p. 820). Chaque site accueillera plusieurs types de mesures (actions de compensation concernant les milieux ouverts, boisés et aquatiques), qui seront mises en œuvre sur une durée de cinquante ans. Celles-ci sont bien décrites et les hypothèses de gains écologiques cohérentes par rapport aux enjeux relevés. En revanche, aucune

20 L'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques. On distingue deux types de ZNIEFF : celles de type 1, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique, et les celles de type 2, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

21 ZNIEFF de type 1 n°110020344 « Zone d'épandage de la ferme des Grésillons », ZNIEFF de type 2 n°110001475 « Balastières et zone agricole de Carrières-sous-Poissy ».

22 ZNIEFF de type 2 n°110001357 « Forêt de l'Hautil » et n°110001359 « Forêt de Saint-Germain-en-Laye ».

23 Cette demande est instruite dans le cadre de l'autorisation environnementale.

méthode de dimensionnement de la compensation n'est utilisée. Les gains écologiques ne sont pas quantifiés et l'état initial sur les parcelles retenues est très succinct. En l'état, il est donc impossible d'évaluer si les mesures proposées sont suffisantes pour assurer l'absence de perte nette de biodiversité telle qu'évoquée par l'étude d'impact (p. 838).

Enfin, l'étude d'impact détaille les modalités de suivi des mesures mises en place (p. 846-852). Le suivi des mesures de réduction sera réalisé pendant dix ans et sera prolongé si la mesure n'est pas effective ou les résultats non probants. Le suivi des mesures compensatoires sera réalisé pendant cinquante ans et doit permettre d'évaluer l'efficacité des actions et de les corriger le cas échéant. L'application de protocoles standardisés inscrits dans des programmes nationaux est pertinente et encouragée. Il est néanmoins nécessaire de proposer des options de pérennisation de la vocation écologique des sites de compensation au-delà de l'engagement de cinquante ans formulée par le Département, la compensation devant être effective durant toute la durée des atteintes.

#### (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.

### 3.3. Gestion des terres et pollution des sols

Le projet entraînera des terrassements importants, notamment au niveau de la section 3 (comprenant le viaduc), de la section 4 sud (mise hors d'eau de la RD 30) et pour la réalisation du passage inférieur de Pissefontaine. Le volume des déblais et des remblais a été estimé à 212 305 m<sup>3</sup> de déblais et à 115 518 m<sup>3</sup> de remblais. À la suite des études géotechniques et de pollution des sols (cf. paragraphe ci-dessous), le volume des déblais réutilisables a également été évalué (tableau p. 677) : au final, le projet sera excédentaire en déblais (environ 156 000 m<sup>3</sup> de déblais seront évacués hors site) et nécessitera environ 60 000 m<sup>3</sup> de remblais d'apport. Il est envisagé que les déblais excédentaires soient stockés au droit des carrières à proximité immédiate du projet, dans la boucle de Chanteloup et dans le secteur de Rocourt. La provenance des remblais complémentaires nécessaires n'est pas définie à ce stade, l'étude d'impact soulignant qu'il est « *fort probable qu'ils proviendront d'un des chantiers du Grand Paris* » (p. 753 et 917).

L'étude d'impact a estimé le nombre de poids lourds nécessaires pour le transport de ces matériaux : 24 166 camions pour la mise en décharge des matériaux d'une part (soit 27 camions/j à la période la plus défavorable du chantier), 8 633 camions pour l'apport des remblais supplémentaires d'autre part (soit 16 camions/j, pendant les phases de chantier concernées) (p. 918).

S'agissant de la pollution des sols, l'étude d'impact indique que la boucle de Chanteloup a été depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle le lieu d'épandage d'eaux usées non traitées de la ville de Paris, puis d'eaux traitées, ce qui a occasionné une pollution en métaux lourds ayant conduit à une interdiction de cultiver les légumes<sup>24</sup> (p. 496). D'anciennes décharges sont présentes aux abords du projet<sup>25</sup> (cf. plan p. 500). La plaine est également marquée par

24 Arrêté du préfet des Yvelines du 31 mars 2000 interdisant la production de toutes cultures légumières et aromatiques en terre, destinées ou non à la commercialisation et localisées dans les zones concernées par les épandages d'eaux usées.

25 Il s'agit d'une ancienne décharge d'ordures ménagères de la société EMTA Veolia Propreté, le long de la RD 190 à Triel-sur-Seine, et d'une ancienne carrière remblayée avec des matériaux indéterminés, au lieu-dit « Rocourt » à Achères (p. 467 et 499).

la présence de vastes zones de décharges sauvages : près de 26 000 tonnes de déchets divers ont été déversées sur plus de 40 ha<sup>26</sup>. Le Conseil départemental des Yvelines a engagé une opération de nettoyage et a déjà traité 7 000 tonnes de déchets (dont des déchets amiantés) sur une zone de 4 ha (p. 496, 809, 861). L'étude d'impact n'indique pas si l'emprise du projet est concernée par ces zones de décharges sauvages, susceptibles d'avoir pollué les sols, ou les zones nettoyées.

Des diagnostics de pollution des sols ont été menés sur les différentes sections du projet, dans le but de préciser les filières d'élimination des terres excavées et les possibilités de réutilisation sur site. La MRAe note que certaines sections semblent avoir fait l'objet d'un nombre relativement restreint de sondages (trois sondages sur la section 3, par exemple).

Seules les conclusions des diagnostics sont présentées dans l'étude d'impact (p. 497-499). Elles indiquent que les analyses n'ont pas mis en évidence de contaminations significatives des sols. Quelques anomalies ponctuelles (plomb, antimoine, hydrocarbures, carbone organique total), au regard des critères d'admission des terres en installation de stockage de déchets inertes (ISDI<sup>27</sup>), ont été relevées sur les sections 3 et 4. Au droit de certaines de ces anomalies, les terres devront être évacuées vers des installations adéquates (de type installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND), par exemple). Le reste des terres pourra être réutilisé sur site (au regard de la pollution des sols<sup>28</sup>).

La MRAe relève que les diagnostics de pollution des sols ne sont pas fournis en annexe, ce qui ne permet pas de disposer d'éléments précis de diagnostic (dates des sondages, plan d'implantation et profondeur des sondages, polluants recherchés, concentrations en polluants mesurées, valeurs de comparaison utilisées, etc.). Il n'est donc pas possible de se prononcer sur la pertinence des conclusions apportées, notamment concernant les modalités d'orientation des terres dans des secteurs impliquant une connexion avec la nappe souterraine et le champ captant d'eau potable. En effet, en fonction du fond géochimique local du secteur de stockage, l'apport de terres provenant d'un autre secteur peut occasionner des pollutions des eaux souterraines, même si elles ont été jugées inertes au sens des critères ISDI. Des analyses complémentaires peuvent donc s'avérer nécessaires afin de s'assurer de l'absence d'impact sur la ressource en eau potable. Pour la même raison, les remblais d'apport devront être caractérisés afin de garantir leur innocuité vis-à-vis de la qualité des eaux souterraines.

#### **(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).

---

26 L'étude d'impact indique qu'il s'agit de la plus grande décharge sauvage d'Île-de-France, également appelée « mer de déchets » dans la presse (p. 809) (cf. photographie « Figure 58 : Décharge sauvage à Carrières-sous-Poissy » p. 493).

27 Critères définis dans l'arrêté du 12 décembre 2014 fixant les conditions d'admission des terres en installations de stockage de déchets inertes.

28 Les critères géotechniques (liés à la qualité mécanique des sols, à leur portance) doivent également être pris en compte pour la réutilisation des sols. Ces critères ont été étudiés et sont présentés dans d'autres chapitres de l'étude d'impact (notamment p. 239-242).

### 3.4. Mobilités

Les déplacements routiers sur le secteur d'étude sont contraints par la Seine. Le pont de Poissy (situé sur la RD 190, au sud de la boucle de Chanteloup), qui concentre les trafics des différentes routes départementales irriguant la boucle (en rive droite) et celles traversant l'agglomération de Poissy (en rive gauche), est l'accès principal depuis le sud et l'est. Il est régulièrement congestionné aux heures de pointe.

L'étude d'impact indique que les conditions de circulation vont continuer à se dégrader, avec de nombreux points de saturation aux heures de pointe en raison de l'augmentation du trafic lié au développement du secteur (p. 994).

Les principaux axes routiers du secteur sont (p. 543-548 et 990-993) :

- la route de Poissy (RD 190) qui relie Triel-sur-Seine à Poissy (environ 16 000 véhicules/j entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy et 35 000 véhicules/j au niveau du pont de Poissy) ;
- la RD 30 qui relie Conflans-Sainte-Honorine à Poissy en contournant le centre d'Achères (environ 15 000 véhicules/j dans la traversée d'Achères, dont un fort taux de poids lourds) ;
- la route d'Andrézy (RD 55) qui relie Carrières-sous-Poissy à Conflans-Sainte-Honorine (près de 15 000 véhicules/j).

L'étude d'impact présente les trafics à partir de l'étude de trafic réalisée en 2011 et basée sur des comptages de 2009, ainsi que par des données de comptages partiels de 2016<sup>29</sup>. La MRAe constate que ces comptages (y compris ceux de 2016) sont désormais trop anciens. La récente crise sanitaire, notamment, a modifié les comportements en matière de déplacements. Les comptages sont de plus présentés sous la forme de trafics moyens journaliers annuels et ne permettent donc pas d'établir la situation actuelle du trafic aux heures de pointe du matin et du soir. Le fonctionnement des carrefours du secteur n'a pas été étudié.

Les impacts du projet sur les déplacements sont présentés dans le chapitre « *Description des hypothèses de trafic, des conditions de trafic et des méthodes de calcul* » (p. 990-1010), avec notamment des cartes de trafic avec et sans projet aux horizons 2025, 2032 et 2045 (cartes p. 1001-1004). À l'horizon 2032, le trafic tous véhicules sur la nouvelle liaison routière est ainsi estimé à 26 980 véhicules/j sur la section ouest et à 44 310 véhicules/j sur la section est.

La MRAe relève que la mise en service du projet était initialement prévue en 2020. Pour étudier l'impact du projet sur les trafics, l'étude de trafic de 2011 présentait une situation au fil de l'eau (sans le projet) et une situation avec le projet pour 2020 et 2032, ce qui était méthodologiquement correct.

Depuis, la date de mise en service du projet a été décalée à 2027. Il aurait donc fallu présenter une situation actuelle de 2020 ou 2021, un scénario « sans projet » et un scénario « avec projet » à l'horizon 2027 (à la mise en service) ainsi qu'à un horizon plus lointain. Au lieu de cela, l'étude d'impact réutilise les projections 2020 et 2032 réalisées en 2011. La méthode pour définir ces horizons n'est pas clairement décrite ni détaillée et les éléments de méthodologie présentés dans l'étude d'impact sont confus<sup>30</sup>. Par exemple, dans un contexte de saturation du réseau francilien, l'annulation totale ou partielle des gains de capacité offerts par le réseau par l'« effet rebond » est insuffisamment prise en compte. Les projections de trafic présentées devront ainsi être fiabilisées et approfondies

29 Comptages permanents ou non réalisés par le Conseil départemental des Yvelines sur son réseau, permettant la production de la carte départementale des trafics.

30 En outre, pour l'horizon au-delà de 2032, l'étude d'impact applique sur tous les axes routiers un taux de croissance annuel moyen de +0,6 %. Ce taux est tiré de l'étude « Projections de la demande de transport pour le long terme » du Commissariat général au développement durable de juillet 2016. Cette étude désormais ancienne ne prend pas en compte la récente crise sanitaire.



La MRAe considère donc que les effets de la création du projet sur les déplacements routiers n'ont pas été étudiés de manière satisfaisante. Elle rappelle que l'estimation des trafics induits par le projet est importante puisqu'elle sera notamment exploitée pour l'analyse des effets du projet sur le bruit et la pollution de l'air, et qu'elle détermine de manière plus générale la pertinence du projet au regard de ses impacts potentiels sur l'environnement et la santé humaine.

**(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).



Figure 3: Extrait du PLUi de GPSO figurant tous les projets de liaisons douces traversant le projet par des flèches en pointillés bleu (source : étude d'impact, p. 71)

La question des mobilités actives (marche et vélos) ainsi que la manière dont le projet prend en compte les réseaux piétons et cyclables actuels et projetés sont présentées dans l'étude d'impact (p. 552-554 et 909-910). Seul le passage inférieur de Pissefontaine assure un franchissement cyclable nord-sud de la nouvelle route, ce qui est très insuffisant au regard des nombreuses traversées prévues sur le secteur (Figure 3).

**(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 recoupernt.**

### 3.5. Pollutions sonores

L'étude d'impact présente l'ambiance sonore actuelle à partir des résultats de l'étude acoustique réalisée en 2009, en indiquant que « les hypothèses de trafic retenues à l'époque étant inchangées, cette étude a été reprise in extenso » (p. 534). Les données sont donc anciennes et compte-tenu des remarques du paragraphe précédent sur les déplacements, la MRAe recommande d'actualiser l'étude d'acoustique, au besoin à partir d'une nouvelle campagne de mesures.

Les six mesures acoustiques réalisées en 2009 avaient permis de caractériser l'ambiance sonore en période diurne et en période nocturne, au niveau des habitations existantes les plus proches du projet (p. 537-539 et plan de localisation des points de mesure acoustiques p. 537). Les résultats montraient des niveaux sonores

caractéristiques d'une ambiance sonore « modérée » (au sens de la réglementation<sup>31</sup>), sauf aux abords de la RD190 où ces niveaux étaient plus élevés (point PF1, avec une valeur LAeq<sup>32</sup> de jour proche de 70 dB(A)).

L'étude d'impact compare également ces mesures au seuil recommandé par l'organisation mondiale de la santé (OMS) pour une zone résidentielle, qui est de 50 dB(A) en journée et en soirée. Cette valeur est dépassée en plusieurs endroits la journée et en deux points la nuit (p. 539). La MRAe remarque que l'OMS, dans son rapport d'octobre 2018, fixe de nouveaux indicateurs pour le bruit routier et recommande fortement de réduire le bruit routier à 53 dB(A) pour l'indicateur Lden<sup>33</sup> et à 45 dB(A) pour l'indicateur Ln<sup>34</sup>. La MRAe recommande de se référer aux valeurs de l'OMS 2018 comme éléments de comparaison pour les mesures de l'étude acoustique.

Afin d'appréhender les effets du projet sur l'ambiance sonore, l'étude acoustique a été actualisée en 2020 pour tenir compte des évolutions techniques du projet, mais en conservant les hypothèses de trafic de l'étude de 2011 (p. 921). Il conviendra donc d'actualiser l'étude acoustique en fonction de données de trafic plus récentes et, le cas échéant, d'adapter les mesures de réduction des nuisances sonores prévues.

L'objectif de l'étude acoustique était de vérifier que le projet respecte la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures de transports terrestres nouvelles, ou faisant l'objet de modifications. L'étude d'impact rappelle ainsi les seuils réglementaires que ne doit pas dépasser la contribution sonore de la future route<sup>35</sup> au niveau des habitations existantes les plus proches (p. 924-925), puis elle présente les conclusions des modélisations réalisées (p. 925-926) : les seuils réglementaires seraient dépassés au niveau du franchissement de la Seine (habitations situées sur l'île de la Dérivation et sur la rive est de la Seine à Andrésey) et au niveau de la RD 30 (premier front d'habitations situé à l'est de la RD 30). Des protections acoustiques seront donc mises en place (écrans acoustiques et traitements complémentaires de façades) et permettront de respecter les seuils réglementaires. En outre, un enrobé « acoustique » sera mis en œuvre sur la totalité du viaduc afin de diminuer le bruit à la source.

Les données chiffrées issues de la modélisation sont ensuite présentées (p. 928-946), sans commentaires ni explications<sup>36</sup>. Des cartes des niveaux sonores « sans projet » et « avec projet » sont présentées, mais elles permettent difficilement d'identifier les zones qui subiront des augmentations significatives des niveaux sonores.

Pour la MRAe, il est nécessaire de réaliser des mesures des niveaux sonores en phase d'exploitation pour confirmer la modélisation et s'assurer que les mesures de gestion sont adaptées. Cette campagne pourra notamment se référer à l'étude sur les impacts sanitaires liés à l'exposition au bruit des transports en Île-de-France, publiée le 9 février 2019 par Bruitparif<sup>37</sup>.

---

31 D'après la réglementation (arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières – cette réglementation est présentée p. 536), une zone est considérée d'ambiance sonore « modérée » si le niveau de bruit ambiant est inférieur à 65 dB(A) le jour et inférieur à 60 dB(A) la nuit. Les seuils à respecter pour les contributions sonores des futures routes sont alors plus exigeants que pour une zone d'ambiance « non modérée ».

32 Le LAeq ou niveau sonore équivalent caractérise bien un bruit fluctuant dans le temps. Il s'agit du niveau énergétique moyen sur une période donnée.

33 L'indicateur Lden (pour « Level day-evening-night ») représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée. Il donne un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) et durant la nuit (22h-6h) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.

34 L'indicateur Ln (pour « Level night ») représente le niveau d'exposition au bruit en période de nuit.

35 Les seuils réglementaires que ne doit pas dépasser la contribution sonore de la future route diffèrent selon qu'il s'agit d'une construction de route nouvelle ou d'aménagement d'une route existante.

36 Il est notamment difficile de repérer, dans les données fournies, ce qui relève des seuils « création d'une voie nouvelle » et des seuils « transformation de route existante ».

37 Disponible sur le site de [Bruitparif](https://bruitparif.fr/).

Par ailleurs, il serait intéressant que l'étude d'impact évalue l'éventuel effet bénéfique du projet sur l'ambiance sonore du secteur sur un périmètre plus large que le fuseau routier, notamment dans le centre-ville de Poissy.

Enfin, la phase de travaux sera source de nuisances sonores, notamment au niveau de l'île de la Dérivation où l'ambiance sonore est actuellement calme (p. 920). La durée des travaux étant importante (environ cinq ans), la MRAe recommande de prévoir la mise en place de mesures acoustiques durant les différentes phases du chantier ainsi que, le cas échéant, de mesures de réduction des nuisances sonores complémentaires à celles déjà prévues.

#### **(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.**

### **3.6. Pollutions atmosphériques**

L'étude d'impact présente les informations sur la qualité de l'air et les impacts du projet à partir de l'étude « air et santé » qui avait été réalisée en 2011, en indiquant que « *les hypothèses de trafic retenues à l'époque étant inchangées, cette étude a été reprise in extenso* » (p. 514 et 952). Comme pour les pollutions sonores, cela appelle donc de la part de la MRAe la même recommandation d'actualiser cette étude au vu de données de trafic plus récentes.

La qualité de l'air avant réalisation du projet est caractérisée à l'aide des données de 2008 des stations d'Airparif les plus proches (à 10 et 15 km), ainsi qu'à partir d'une campagne de mesures réalisées en 2009 sur 31 points répartis sur la zone d'étude, pour les paramètres dioxyde d'azote<sup>38</sup> et benzène. Cette campagne mettait en avant des dépassements des objectifs de qualité en dioxyde d'azote aux abords de la RD190 et au droit de la place Verte à Poissy. Les concentrations en benzène restaient largement inférieures à l'objectif de qualité (p. 524-533).

Les impacts du projet sur la qualité de l'air sont estimés notamment par comparaison entre les scénarios « sans projet » et « avec projet » à l'horizon 2032 (p. 953-965). La situation « sans projet » (ou « fil de l'eau ») montre une diminution globale des concentrations en benzène et une augmentation globale des concentrations en dioxyde d'azote sur l'ensemble du domaine d'étude d'ici à 2032. Ces évolutions sont dues à la conjugaison entre une augmentation du trafic sur le secteur et une diminution des émissions du fait des améliorations du parc automobile.

Sans réalisation du projet, les concentrations maximales seraient obtenues principalement au droit de la RD 190 au nord du pont de Poissy. Avec la réalisation du projet, les concentrations maximales seront déplacées<sup>39</sup> : une hausse des concentrations est observée notamment au droit et sur le pourtour du projet et à l'ouest de la ville d'Achères. En revanche, le projet a un impact bénéfique au sud du secteur d'étude, notamment aux abords du pont de Poissy.

Une évaluation quantitative du risque sanitaire a été menée afin d'évaluer l'impact du projet sur la santé. Au vu des résultats, l'étude d'impact conclut que l'impact sanitaire du projet est non significatif (p. 966-977).

---

38 Sur le secteur d'étude, le trafic routier est la principale source d'émission de dioxyde d'azote (plus de 50 % en moyenne) (p. 517-518).

39 Cf. notamment la carte « Impact du projet 2032 », qui présente les évolutions en pourcentage des concentrations en dioxyde d'azote entre les scénarios avec et sans projet (p. 963).

La MRAe relève que la méthodologie utilisée pour l'étude « air et santé » s'est basée sur la circulaire du 25 février 2005<sup>40</sup>. L'étude ne tient donc pas compte de l'avis de l'ANSES<sup>41</sup> du 12 juillet 2012<sup>42</sup>, de la note technique du 22 février 2019<sup>43</sup> et de son guide méthodologique, qui ont abrogé la circulaire de 2005 et qui recommandent notamment :

- de croiser la modélisation des émissions et de leur dispersion avec les données de population et de présenter ces résultats sous format cartographique ;
- la réalisation d'un scénario à la mise en service complété d'une projection à vingt ans après la mise en service ;
- d'utiliser le paramètre NOx<sup>44</sup> comme référence pour l'évaluation de l'exposition au travers de l'indice pollution population.

Au regard des effets à court terme et à long terme sur la morbidité et la mortalité associés à l'exposition de la population aux polluants de l'air ambiant, il conviendra d'actualiser l'étude d'impact en ce qui concerne les effets sur la santé de la pollution de l'air, en utilisant la méthodologie et les textes en vigueur et en justifiant de manière étayée que les nouvelles méthodologies et données ne remettent pas en cause les conclusions de l'étude. Les données d'entrée utilisées devront être actualisées, dans la mesure du possible, notamment pour le trafic (comme indiqué précédemment) mais aussi pour la liste des établissements sensibles présents sur le secteur d'étude<sup>45</sup> (p. 975). La MRAe rappelle en outre que les résultats devront être impérativement comparés aux valeurs guides fixées dans le décret du 21 octobre 2010, pour le paramètre qui n'a pas été étudié (PM2,5<sup>46</sup>), et dans l'avis de l'ANSES d'avril 2017 relatif aux normes de qualité de l'air ambiant pour tous les paramètres. Ces résultats pourront en outre être utilement comparés aux valeurs recommandées par l'OMS.

#### **(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.**

La phase de travaux aura un impact sur la qualité de l'air, en lien notamment avec les émissions atmosphériques générées par le trafic. Le nombre de poids lourds liés à l'évacuation des déblais excédentaires et au transport des remblais d'apport a été estimé, mais pas le nombre supplémentaire de véhicules générés pour l'ensemble du chantier (poids lourds et véhicules légers). La MRAe recommande d'évaluer l'impact du projet sur la qualité de l'air pendant la période des travaux.

---

40 Circulaire interministérielle (Équipement/Santé/Écologie) n°2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières (p. 514).

41 Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail.

42 Avis et rapport de l'ANSES du 12 juillet 2012 relatif à la sélection des polluants à prendre en compte dans les évaluations des risques sanitaires réalisées dans le cadre des études d'impact des infrastructures routières.

43 Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

44 NOx : famille des oxydes d'azote, comprenant notamment le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).

45 L'étude d'impact ne recense pas l'ensemble des établissements sensibles, au sens de la circulaire du 8 février 2007, à savoir : crèches, établissements hébergeant des enfants handicapés relevant du domaine médico-social, ainsi que les aires de jeux et espaces verts qui leur sont attenants et les établissements accueillant en formation professionnelle des élèves de collèges et lycée. D'autre part, l'évolution de l'urbanisation des différents secteurs, ainsi que la création de nouveaux établissements sensibles depuis l'état initial réalisé en 2009 (dans le cadre de la DUP de 2013) n'a pas été mis à jour.

46 PM2,5 : les PM2,5 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres (notées PM en anglais pour « particulate matter »).

### 3.7. Paysage

L'analyse de l'état initial concernant le paysage est assez succincte. L'étude d'impact décrit le paysage dans lequel s'inscrit le projet à l'aide des descriptions des unités paysagères de l'atlas des paysages des Yvelines. Les grands espaces ouverts de la plaine agricole, au centre de la boucle de Chanteloup, traversés par le projet de route, permettent des perceptions larges notamment sur le massif de l'Hautil situé au nord. Vers l'est, la plaine s'avance jusqu'aux coteaux qui descendent depuis la RD 22 vers la Seine et constituent un cadre naturel apprécié, entre les fronts urbains de Carrières-sous-Poissy et d'Andrésy. Ce chapitre est peu illustré (quelques photographies, p. 452-453).

La MRAe relève que les visibilitées du secteur du projet depuis des points de vue extérieurs ne sont pas identifiées et que les enjeux paysagers pour l'aménagement du projet ne sont pas présentés.

Dans le chapitre relatif aux effets du projet sur le paysage, l'étude d'impact décrit les plantations et aménagements paysagers prévus (p. 859-864), qui visent notamment à restaurer la trame des « micro-paysages » existants de la plaine agricole, trame caractérisée par les anciens vergers, bosquets ou petits boisements. L'étude d'impact précise que « l'objectif est de préserver au maximum la qualité des paysages caractéristiques du lieu et de minimiser l'impact paysager de l'infrastructure et du futur ouvrage en privilégiant la transparence de la nouvelle infrastructure » (p. 859). Plusieurs photomontages sont présentés pour montrer l'insertion du viaduc dans le paysage (p. 872-878). Mais l'insertion paysagère des autres composantes du projet (route, autres ouvrages d'art) n'est pas illustrée, hormis des visualisations du franchissement de la RD 55 et de la passerelle sur la RD 30 fournis dans le chapitre « description technique du projet » (p. 214 et 218).

Globalement, la réalité matérielle et spatiale du projet tout au long de son emprise est représentée de manière imprécise et incomplète. L'enjeu de l'implantation par rapport à la topographie naturelle n'est pas donné à voir et à comprendre, ni dans sa globalité, ni pour chaque ouvrage ou situation spécifique (talus, croisement, etc.).

La relation continue du projet avec l'espace public environnant et la forme du paysage est très rarement renseignée, au-delà de quelques coupes-perspectives assez schématiques (p. 861-863) et d'un plan très peu détaillé (p. 864, agrandi par parties dans les pages suivantes).

À l'exception du viaduc, les ouvrages particuliers intégrés ou connexes à l'ouvrage (bassins, passages supérieur et inférieur, etc.) ne sont ni explicités, ni représentés graphiquement comme donnant lieu à des projets d'aménagements spécifiquement situés, reliés à l'espace public et participant à la fabrication du paysage.

#### (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.

### 3.8. Risques technologiques

L'étude d'impact mentionne la présence de plusieurs réseaux dans le secteur du projet, notamment des lignes de transport d'électricité à très haute tension (225 000 volts) et des canalisations de transport de gaz à haute pression (p. 484-485, plan p. 487). La MRAe remarque que la présence de ces réseaux représente un enjeu en particulier pendant les travaux, afin d'éviter tout risque d'accident ou d'endommagement.

Le projet a été défini afin de ne pas impacter les pylônes des lignes électriques présents au droit de la RD 190 (tracé, emplacement d'un bassin de rétention, p. 902). Concernant les canalisations de gaz à haute pression,

l'étude d'impact indique que des investigations complémentaires sont en cours pour localiser précisément ce réseau et permettre l'exécution des travaux en toute sécurité (p. 902).

### 3.9. Consommation des ressources naturelles et émissions de gaz à effet de serre

Le dossier ne fait pas état de l'origine et des filières d'approvisionnement et de recyclage des matériaux qui seront utilisés dans le cadre de la réalisation du projet, et n'évalue les impacts potentiels de celui-ci à cet égard sur les ressources naturelles et, plus largement, sur l'environnement et la santé humaine.

Le dossier, en outre, ne comporte pas d'évaluation quantifiée des émissions de gaz à effet de serre induites par l'ensemble du cycle de vie du projet, y compris celles liées à l'extraction, au transport et au recyclage des matériaux, à l'artificialisation des sols sur le tracé de l'infrastructure, au trafic supplémentaire et le cas échéant, à l'urbanisation qu'il générera. Pour la MRAe, il convient de justifier comment le projet permet de contribuer à l'objectif de neutralité carbone que la France s'est fixé à l'horizon de 2050, conformément à l'article L.100-4 du code de l'énergie.

**(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.

## 4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr)

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

**Délibéré en séance le 27 janvier 2022**

**Siégeaient :**

**Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL, Ruth MARQUES,  
François NOISSETTE, Brian PADILLA, Philippe SCHMIT président.**

# ANNEXE

# Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (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'explicitement comment le projet intègre, voire développe, le réseau des mobilités actives, principalement au regard des liaisons nord-sud qui le recoupe.....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