



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

B – CONCLUSIONS & AVIS

---oOo---

Enquête publique conduite du 5 décembre 2022 au 20 janvier 2023

---oOo---

Henri MYDLARZ Commissaire enquêteur

Sommaire

B- CONCLUSIONS & AVIS

1	L’OBJET ET LE CADRE DE L’ENQUETE	2
1.1	Contexte	2
1.2	Objet de l’enquête.....	2
1.2.1	Maître d’ouvrage et autorité organisatrice.....	2
1.2.2	Le contexte réglementaire.....	2
1.2.3	Composition du dossier soumis à enquête	3
2	DEROULEMENT DE L’ENQUÊTE	4
3	ANALYSE DES OBSERVATIONS ET REPONSES DU MAÎTRE D’OUVRAGE.....	5
3.1	Avis de la CSRPN et de la MR Ae.....	5
3.2	Bilan des observations recueillies	6
4	CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....	6
4.1.1	Sur le déroulement de l’enquête	7
4.1.2	Sur l’opportunité du projet.....	7
4.1.3	Sur l’étude de trafic.....	9
4.1.4	Sur les pollutions.....	9
4.1.5	Sur l’hydraulique, la qualité des eaux et le champ captant	11
4.1.6	Sur les habitats et les espèces protégées	12
4.1.7	Sur les GES, le réchauffement climatique et la consommation énergétique	13
4.1.8	Sur les mesures compensatoires.....	13
4.1.9	Sur le coût du projet.....	14
4.1.10	Sur la sécurité	14
4.1.11	Sur les points divers.....	15
5	AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....	16

B - conclusions & avis

1 L'OBJET ET LE CADRE DE L'ENQUETE

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 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.

La DUP du projet a été prononcée le 8 février 2013 à la suite d'une enquête publique qui s'est déroulée en janvier 2012. Cette DUP a été prolongée de 5 ans par arrêté préfectoral du 22 décembre 2017.

Le projet de l'autoroute A104, dont le tracé se superpose partiellement à celui du projet, a été récemment reporté au-delà de 2038.

1.2 OBJET DE L'ENQUETE

1.2.1 MAITRE D'OUVRAGE ET AUTORITE ORGANISATRICE

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

L'autorité organisatrice est la préfecture des Yvelines.

1.2.2 LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Dans le cadre des réformes intervenues en 2015 et 2016, les deux principaux textes applicables sont l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n°2016-1110 du 11

août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

Le projet de liaison RD 30 - RD 190, dont la première autorisation a été obtenue antérieurement à la réforme de 2016, n'est pas réglementairement soumis à la nouvelle réglementation de l'évaluation environnementale. Toutefois, suite à des entretiens avec la DRIEE, il a été convenu que l'étude d'impact réactualisée prendrait en compte l'esprit de la nouvelle réforme.

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 ;
- **L'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.

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

- Titre II Rejets : rubrique 2.1.5.0
- Titre III Impacts dur le milieu aquatique : rubrique 3.1.1.0 et 3.2.2.0

1.2.3 COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUETE

Le dossier est constitué de 7 volumineux dossiers reliés au format A3 paysage d'un total de 2737 pages, équivalentes à 5474 pages A4.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE) soumis à l'enquête est conforme aux exigences réglementaires et répond aux articles R.181-13 et suivants du Code de l'environnement :

- Volet A : présentation du dossier DAE
- Volet B : Etude d'impact, comprenant le résumé non technique, la description du projet, l'état initial de l'environnement, l'évolution probable de l'environnement, l'analyse des impacts,
- Volet C : pièces justificatives du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- Volet D : Demande de dérogation protection des espèces et habitats protégés,
- Volet E : Demande d'autorisation de défrichement,

- Volet F : Avis du CSRPN et de la MRAe et mémoire en réponse du maître d’ouvrage,
- Volet G : Annexes n° 1 à 12 : Arrêté DUP, Plans des réseaux, Etude hydraulique, Tableaux de synthèse de l’évaluation des fonctions zones humides, Avis hydrogéologique, Protocole alerte-crues, Plans des aménagements paysagers, Résultats des diagnostics de pollution, Rapport d’études EGIS (tests de trafic), Evaluation de l’équivalence écologique ECOTHEMIS, Convention d’intervention foncière (CIF), Schémas d’interventions proposées.

Le dossier de demande d’autorisation environnementale est 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 doubles au format A3 ...

2 DEROULEMENT DE L’ENQUÊTE

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.

L’enquête a été organisée par l’arrêté préfectoral n°22-106 du 7 novembre 2022, et s’est déroulée du 5 décembre 2022 au 20 janvier 2023 inclus.

Les mesures de publicité suivantes ont été mises en œuvre :

- Un avis d’enquête a été affiché dans chacune des mairies et sur des lieux d’affichage le long du tracé du projet, quinze jours avant le début l’enquête.
- L’enquête a été annoncée par voie de presse dans deux journaux régionaux, le Courrier des Yvelines et le Parisien édition des Yvelines, quinze jours avant le début et dans les huit premiers jours de l’enquête,
- L’information de l’enquête a été disponible sur les sites de deux communes.
- Des kakémonos de présentation du projet et de l’enquête ont été installés dans les mairies des communes concernées et de la commune d’Andrésy.

Le dossier d’enquête au format papier a été rendu disponible dans les mairies, et au format électronique sur le site de la Préfecture et du Conseil régional des Yvelines. Il était aussi consultable sur un poste informatique en préfecture.

Des registres papier mis en place dans chaque mairie, et un registre électronique ont permis au public de déposer ses observations.

J’ai tenu 10 permanences, dont 3 à la mairie de Carrières-sous-Poissy, siège de l’enquête, et 2 dans chacune des communes de Triel-sur-Seine, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Achères. Au

cours de ces permanences, j'ai reçu 37 personnes individuelles ou représentants d'associations.

A l'issue de l'enquête, les six registres déposés dans les mairies ont été transmis à la préfecture qui me les a adressés par voie postale.

Au préalable et au cours de l'enquête,

Deux événements particuliers ont eu lieu pendant l'enquête : une réunion publique organisée par plusieurs associations s'est tenue le 15 janvier, et une manifestation s'est déroulée le 17 janvier 2023 à Achères.

Trois avis de conseils municipaux ont été adressés dans le délai de 15 jours après l'enquête, dont celui de la commune d'Andrézy.

Au cours de cette enquête, j'ai sollicité plusieurs réunions avec :

- Le maître d'ouvrage pour la préparation de l'enquête et la visite des lieux, en cours d'enquête et pour la remise du PV de synthèse,
- Les maires des communes de Carrières-sous-Poissy, Achères et Andrézy,
- Le chargé de mission « dérogations espèces protégées et police de la nature Service Nature et Paysage » à la DRIEA.

Le procès-verbal de synthèse a été remis et commenté en réunion avec le maître d'ouvrage le 30 janvier 2023.

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS ET REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

3.1 AVIS DE LA CSRPN ET DE LA MRAE

La CSRPN a prononcé un avis favorable assorti de 4 conditions, qui ont été prises en compte dans le dossier soumis à l'enquête ;

La MRAE a émis un avis le 27 janvier 2022, assorti de 12 recommandations, auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses détaillées et dont il a tenu compte dans le dossier soumis à l'enquête.

Concernant la recommandation n°3 qui porte sur la justification du projet au regard des problématiques de trafic actuelles, étayées par des données de trafic consolidées, le maître d'ouvrage a renvoyé aux études réalisées en 2011. La justification de l'étude de trafic est développée dans les réponses aux observations.

3.2 BILAN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Le public s'est largement exprimé, avec 351 contributions, accompagnées de 21 mémoires déposés principalement par les associations.

La synthèse des avis, remarques et observations figure au § 3 du rapport d'enquête et leur expression complète figure en annexe 1.

Les positions négatives principalement exprimées portent sur les 10 thèmes suivants :

1. Mise en cause du principe même du projet considéré comme un maillon de l'autoroute A104, ne répondant pas aux engagements environnementaux actuels ;
2. L'étude de trafic est ancienne et ne prend pas en compte les données actuelles ;
3. Le projet traverse une plaine dont les terres sont reconnues polluées, et engendre des pollutions de l'air et des pollutions sonores ;
4. Le projet artificialisera les sols, augmentera les risques d'inondation et impactera le champ captant de Verneuil-Vernouillet ;
5. Les mesures concernant les habitats et espèces protégées sont insuffisantes ;
6. Les GES, le réchauffement climatique et la consommation énergétique sont insuffisamment pris en compte ;
7. Les mesures compensatoires sont insuffisantes ;
8. Le coût du projet est largement sous-évalué ;
9. La sécurité des piétons et cyclistes aux abords du RD30 est insuffisamment assurée ;
10. Divers sujets : consistance du dossier, insuffisance de la publicité de l'enquête, transports collectifs et pistes cyclables, jardin Utop'île.

De nombreux avis s'opposent au projet proprement dit, reflet de l'opposition manifestée lors de l'enquête DUP en janvier 2012, avec les mêmes arguments. Rappelons ici que la DUP avait fait l'objet d'un avis défavorable du commissaire enquêteur et de recours au TA de Versailles et en appel, tous deux rejetés.

4 CONCLUSIONS 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 analyses des documents portés à l'enquête, des avis de l'autorité environnementale et des différents services consultés, des avis des mairies concernées, des observations apportées par le public, des réponses données par le Conseil Départemental des Yvelines aux demandes de l'autorité environnementale et aux demandes de précisions du commissaire enquêteur, me permettent de conclure sur cette enquête :

4.1.1 SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

À l'issue d'une enquête publique ayant duré 47 jours, il apparaît :

- La publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- Les publications légales dans les journaux ont été faites ;
- Le dossier d'enquête papier relatif au projet a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des cinq communes concernées ;
- Ce même dossier d'enquête était consultable en ligne sur le site internet de la préfecture des Yvelines et sur le site de l'hébergeur de l'enquête ;
- Des registres d'enquête papier ont été également mis à la disposition du public dans les mairies cinq communes concernées ;
- Un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Une adresse courriel dédiée à l'enquête permettait également d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Un poste informatique mis en place à la préfecture des Yvelines permettait de consulter le dossier d'enquête relatif au projet ;
- En plus des publicités ci-dessus, l'information était relayée par les sites internet de deux des cinq mairies citées à l'arrêté, de la mairie d'Andrésy ; et du conseil départemental des Yvelines ;
- Le commissaire enquêteur a tenu dans chacune des 5 communes concernées par l'enquête les 10 permanences prévues au total pour recevoir le public ;
- le commissaire enquêteur n'a pas jugé utile d'organiser une réunion publique ;
- Les termes des arrêtés préfectoraux ayant organisé l'enquête ont été respectés ;
- Aucun incident n'a affecté le bon déroulement de cette enquête ;
- 351 observations accompagnées de 21 mémoires ont été recueillies au cours de cette enquête publique.

4.1.2 SUR L'OPPORTUNITE DU PROJET

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.

4.1.2.1 AUTOROUTE A104/LIAISON RD30-RD190

Il apparait 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 reportée au-delà de 2030 et sa réalisation au-delà de 2038.

4.1.2.2 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.

4.1.2.3 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.

4.1.3 SUR L'ETUDE DE TRAFIC

4.1.3.1 JUSTIFICATION DE L'UTILITE DU PROJET

La Déclaration d'Utilité Publique a été 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.

4.1.3.2 - MISE A JOUR DE L'ETUDE 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.). *Cette étude de déplacements confirme le caractère local des trafics attendus.*

- L'accessibilité du site Stellantis sera améliorée avec les meilleures conditions de desserte du pôle gare de Poissy.

4.1.4 SUR LES POLLUTIONS

4.1.4.1 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 n'est pas remise en cause par les organismes de santé publique, et la cartographie des établissements sensibles a été mise à jour.

Le projet, en déchargeant le trafic de la partie sud de la boucle de Chanteloup, en améliore 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 limitation de la pollution.

La pollution de l'air du secteur du projet est proche des seuils acceptables. Le commissaire enquêteur recommandera d'étudier la possibilité de mettre en place une procédure de remédiation (limitation de la circulation et/ou de la vitesse) en cas de dépassement de ces seuils.

4.1.4.2 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 œuvre 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 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. Il recommandera d'étudier l'opportunité d'installer des protections complémentaires sur les habitations les plus exposées.

*Par ailleurs les écrans acoustiques prévus à proximité des bâtiments dans la section nord du RD30 constitueront une occultation visuelle des premiers étages. **Le commissaire enquêteur recommandera d'étudier la mise en œuvre d'écrans transparents vis-à-vis des bâtiments les plus proches.***

4.1.4.3 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 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.

4.1.5 SUR L'HYDRAULIQUE, LA QUALITE DES EAUX ET LE CHAMP CAPTANT

4.1.5.1 - 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 millénaire 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 celui du PSMO.

4.1.5.2 - QUALITE 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.

4.1.6 SUR LES HABITATS ET LES ESPECES PROTEGEES

- 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.

- 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.

Il ressort des observations du public que l'île d'Achères, située sur le territoire de la commune d'Andrézy, 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 DRIAE 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).

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 les uns des autres pour en espérer une efficacité suffisante, notamment entre la forêt de l'Hautil et la Seine.

4.1.7 SUR LES GES, LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET LA CONSOMMATION ENERGETIQUE

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.

4.1.8 SUR LES MESURES COMPENSATOIRES

Il convient de Les trois sites de compensation environnementale sont situés à proximité immédiate du projet (cf. rapport § 1.7.7.7)

- Site de Groues du Cerf : 12,5 ha en rive gauche de la Seine ;
- Site Rive droite de Seine : 4,1 ha vis-à-vis de l'Île de la Dérivation ;
- Site de la plaine de Rocourt : 10,4 ha à l'extrémité ouest du tracé

- Il est établi qu'il n'y a pas 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, 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 considérer la possibilité de réaliser des passages supplémentaires.

4.1.9 SUR LE COUT DU PROJET

Le coût du projet est estimé à 120 M€ TTC valeur 2011, et n'a pas été actualisé. 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.

Le commissaire enquêteur souhaite 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.

4.1.10 SUR LA SECURITE

- 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.

4.1.11 SUR LES POINTS DIVERS

4.1.11.1 - DOSSIER – REUNION PUBLIQUE – PUBLICITE - 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'Andrésy, bien que non citée dans l'arrêté préfectoral, a pu informer sa population et émettre un avis de son conseil municipal.

4.1.11.2 - 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.

4.1.11.3 - JARDIN UTO'PILE

Le jardin UTO'ÎLE 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'ÎLE, 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 œuvre un accompagnement particulier afin de permettre le maintien et le développement de cette activité.

5 AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

De ce qui précède et considérant que :

- L'enquête publique relative à l'autorisation environnementale du projet portée par le Conseil général des Yvelines s'est déroulée dans les conditions conformes aux dispositions réglementaires en vigueur et à l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête publique.
- Le Public a pu prendre connaissance de l'ensemble des éléments d'information utiles et s'est exprimé selon les modalités requises en la matière.
- Le Maître d'Ouvrage a répondu à l'ensemble des questions exprimées tant par le Public que par le commissaire enquêteur.

Prenant acte que certaines requêtes du public ne rentrent pas dans le cadre strict de l'enquête environnementale,

Le commissaire enquêteur :

Emet le souhait :

- Le jardin UTOP'ÎLE installé à l'extrémité de l'île de la Dérivation est très impacté par les travaux du viaduc. Il est exploité en permaculture et développe une action pédagogique. Le maître d'ouvrage, pour tenir compte des incidences du projet sur l'environnement de l'Île de la Dérivation, sera invité à mettre en œuvre un accompagnement particulier afin de permettre le maintien et le développement de ses activités.

Recommande :

Pollution

- **Recommandation n°1** : La pollution de l'air du secteur du projet étant proche des seuils acceptables. Le maître d'ouvrage étudiera la possibilité de mettre en place une procédure de remédiation (limitation de la circulation et/ou de la vitesse) en cas de dépassement de ces seuils.
- **Recommandation n°2** : L'environnement sonore de l'île de la Dérivation, de l'île d'Achères et des riverains du tracé à Andrésy sera impacté, malgré la mise en place des protections acoustiques sur le tablier du viaduc et sa hauteur par rapport aux maisons situées à proximité. Le maître d'ouvrage étudiera l'opportunité d'installer des protections complémentaires sur les habitations les plus exposées.
- **Recommandation n°3** : Les écrans acoustiques prévus à proximité des bâtiments dans la section nord du RD30 constitueront une occultation visuelle des premiers

étages. Le maître d'ouvrage étudiera la mise en œuvre d'écrans transparents vis-à-vis des bâtiments les plus proches.

Habitats et espèces protégées / mesures compensatoires

- **Recommandation n°4** : Le maître d'ouvrage a prévu la réalisation de 4 passages faune. Le commissaire enquêteur considère que, même si les dispositifs de passage faune ne peuvent présenter une efficacité suffisante, il est souhaitable de respecter les préconisations du CEREMA. Le maître d'ouvrage étudiera la réalisation de passages supplémentaires.

GES Réchauffement climatique

- **Recommandation n°6** : Le maître d'ouvrage imposera aux entreprises de travaux le respect des normes environnementales répondant aux normes ISO 14001, NF X30-205 ou au référentiel EMAS.

Coût du projet

- **Recommandation n°7** : Le maître d'ouvrage actualisera le coût de l'opération en prenant en compte le projet tel que défini au stade d'avant-projet sommaire, dans les dernières conditions économiques connues, afin d'en vérifier la faisabilité économique.

Sécurité

- **Recommandation n°8** : Le maître d'ouvrage procédera 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.

Emet un avis :

FAVORABLE,
Assorti des 8 Recommandations ci-dessus

Fait à Milly la Forêt Le 1^{er} mars 2023



Le commissaire enquêteur

Henri MYDLARZ