

Le projet d'une nouvelle liaison routière entre la **RD30 à Achères** et la **RD190 à Carrières-sous-Poissy** est une aberration, à plus d'un titre. Il est prévu pour cette liaison une **2 fois 2 voies** et un **nouveau pont sur la Seine à la hauteur de l'île de la dérivation.**

#### **Etudes de trafic :**

Le dossier du projet repose sur une étude de 2011 du trafic local. Cette étude est complètement fautive : elle donnait pour 2020 des estimations de trafic supérieures de plus de 40% à des niveaux qui, depuis, ont été mesurés. **Tout est donc à revoir, mais a priori, l'évolution du trafic local, qui est en diminution, ne justifie pas une nouvelle voie routière de 2x2 voies.**

En revanche, la réalisation de cette liaison « aspirera » une grande partie du trafic de la **RN184 dans la boucle de Chanteloup**, située entre le massif de l'Hautil et la boucle de la Seine ; cet effet induit sera d'autant plus important que le prolongement de la Francilienne (projet A104) semble reporté, pour l'instant, en privilégiant « l'optimisation de l'existant ». Cela provoquera une **augmentation du trafic sur la RN184** avec son lot de nuisances pour les habitants du Val d'Oise et des Yvelines le long de cette nationale. Ce nouveau flux routier traversera la ville d'Achères, tout près des habitations, passera au-dessus de l'île de la Dérivation (île habitée), à Carrières-sous-Poissy et débouchera dans la Boucle de Carrières-Chanteloup, en traversant la commune de Carrières-sous-Poissy (à côté d'écoles et d'un collège) à proximité des villes d'Andrésey, de Chanteloup-les-Vignes et de Triel-sur-Seine.

#### **Nuisances dues au trafic :**

- Ce projet ne fera qu'**augmenter la mauvaise qualité de l'air de ce territoire**. Rappelons que les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Triel-sur-Seine, Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Andrésey sont classées dans le **périmètre de la zone « sensible pour la qualité de l'air »**, c'est-à-dire la zone dans laquelle au moins une personne ou un espace naturel protégé est potentiellement impacté(e) **par un dépassement des valeurs limites de NO<sub>2</sub> (dioxyde d'azote) ou de PM10** (arrêté inter-préfectoral n° IDF-2018-01-31-007 relatif à l'approbation et à la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Île-de-France, qui liste les communes concernées par cette zone en IDF). **Le dossier présenté ignore complètement** en considérant que « *la qualité de l'air au sein de l'aire d'étude est globalement bonne.* »
- **L'émission de gaz à effet de serre** : alors que nous devons réduire considérablement nos émissions de gaz à effet de serre, jusqu'à atteindre la neutralité carbone en 2050 (Stratégie Nationale Bas Carbone). **Ce projet, en provoquant un trafic supplémentaire, va à l'encontre de ces objectifs.** Les porteurs du projet le reconnaissent « **Le projet présente des caractéristiques susceptibles d'avoir un effet indirect à long terme significatif sur le climat.** *En effet, le projet entraîne la création de nouvelles infrastructures et modifie, au moins sur la section nouvelle, le nombre de véhicules en circulation* » mais le minimisent et osent dire que « *compte tenu de la taille du projet et de l'importance du trafic supporté par rapport à l'échelle planétaire de ce problème, la réalisation Liaison RD 30 - RD 190 ne devrait avoir qu'une faible influence sur l'effet de serre* ». **Avec de tels raisonnements on peut douter d'atteindre les objectifs nationaux !**
- **Les nuisances sonores** : déjà **les niveaux sonores enregistrés au niveau de la RD30 et de la RD190 dépassent les seuils fixés par l'OMS en juin 2019** (en dessous de 53 dB). Le passage à deux voies de la RD30 et le trafic ajouté sur la RD190 ne fera qu'aggraver le problème. Rappelons que **L'amélioration de l'environnement sonore est l'une des actions phares du 4<sup>ème</sup> plan national santé.** Les panneaux anti-bruit prévus ne suffiront pas.

#### **Risques engendrés par le projet :**

- **Pollution des sols** : Que faire des terres polluées ? Comment traiter cette pollution ? La liste des polluants recensés est impressionnante : **arsenic, cadmium, chrome, cuivre, mercure, nickel, plomb, zinc, PCB.** Cette pollution s'étale sur l'ensemble de la Boucle, principalement sur le tracé de la voie routière. Là encore **le dossier présenté ignore ces dernières études** et sous-estime le problème qui pourrait coûter très cher, si l'ensemble des déblais devait être mis en décharge de déchets dangereux.

- **L'artificialisation des sols.** La construction de cette nouvelle liaison routière va consommer des espaces qui, aujourd'hui, sont naturels, sur la boucle de Chanteloup. Le fait que ces terres soient polluées par l'épandage des eaux usées de Paris, a conduit à rendre ces terrains à la nature qui a développé une nouvelle biodiversité. Non seulement **ce nouveau tracé supprimera cette biodiversité mais imperméabilisera un peu plus les sols. Le dossier ignore le sujet.** Nous sommes loin des ZAN « Zéro artificialisation nette » qui deviennent maintenant la norme.
- **Cette nouvelle route jouera le rôle de barrière dans le territoire.** Sur la plaine d'Achères, elle séparera définitivement la ville des bords de Seine et **rendra impossible tout corridor écologique entre la forêt de Saint Germain, l'Hautil et la Seine.** Sans compter l'effet du chantier de terrassements détruisant l'ensemble de la biodiversité en place. Les mesures évoquées semblent bien légères : mesures compensatoires pour recréer la biodiversité détruite, ou mesures de guidage pour permettre de maintenir quelques déplacements.
- **Problèmes hydrauliques :** les rampes d'accès du pont et les remblais diminuent les capacités du territoire à absorber les crues. Des compensations fournies par le port PSMO sont nécessaires pour combler ce manque. Cela implique une planification rigoureuse des travaux avec le chantier de PSMO et un respect strict des altimétries difficiles à respecter, aux différentes phases des projets. Par ailleurs, pour assurer l'écoulement de la Seine en période de crue, la longueur du viaduc a été accrue. On a prévu d'installer des ouvrages de transparence hydraulique et enfin des murs anti-bruit démontables... **tout cela représente des coûts supplémentaires.**
- **Pollution du champ captant de Verneuil-Vernouillet.** Le risque se situe au niveau des travaux. Moyennant des précautions de chantier, les risques pourraient être maîtrisés.

#### **Trois remarques supplémentaires :**

- **La simultanéité de nombreux projets sur ce territoire :** la requalification de la RD190, la réalisation du port PSMO, le Tram 13 et cette nouvelle voie routière. **« Les effets cumulés de la phase travaux concerneront essentiellement les déplacements, avec une hausse de la circulation de poids-lourds sur certains itinéraires (RD30 et RD190 par exemple). À cet impact négatif viendra s'ajouter une modification de la circulation (réduction de voie, etc.) nécessaire aux chantiers. Ces effets, additionnés à ceux liés aux travaux de la liaison RD30-RD190 pourront accentuer les nuisances sonores, visuelles, etc. »** dit le présent dossier, sans toutefois présenter des solutions pour les riverains qui auront à subir ces nuisances.
- **Le bilan carbone du projet :** Devant l'urgence des actions en faveur du climat, l'absence de chiffrage de G.E.S. pour un chantier d'importance est un **manquement majeur à la qualité du dossier et à la bonne information du public.** Pire, des remarques comme *« Néanmoins, au regard de l'ampleur du projet, les effets du chantier apparaissent limités, à l'échelle macro environnementale du changement climatique. »* **sont affligeantes.**
- **La révision du budget du projet** nous semble nécessaire. Compte tenu de l'inflation et des ajouts effectués, il est à craindre un dépassement important.

## **CONCLUSION**

**Ce dossier est navrant, car il ne prend pas en compte les dernières recommandations concernant l'environnement et la biodiversité (notamment la « stratégie nationale bas carbone » et l'artificialisation des sols, les recommandations sur le bruit, ...), ni les dernières études concernant la situation du terrain (évolution du trafic, qualité de l'air, pollution des sols, ...).**

**Par ailleurs, le trafic local, compte tenu de son évolution, n'a pas besoin d'une voie routière nouvelle de 2x2 voies.**

**En revanche, compte tenu du trafic induit qu'il « aspirera », s'il est réalisé, il conduira à des nuisances et à des risques inacceptables pour les habitants et l'environnement de notre territoire.**

**DISONS NON à ce projet !**