

Annexe 1 à la délibération n°3613 du 13 juillet 2012

1. Incidences sur le sous-sol, les eaux souterraines et superficielles

Le commissaire enquêteur qualifie de « faibles les incidences du projet tant sur la tenue du sous-sol que sur les eaux souterraines et superficielles grâce aux dispositions préconisées dans le dossier ».

Pas de réponse.

2. Incidences sur les inondations :

Le commissaire enquêteur précise que « le Conseil général a pris l'engagement de respecter toutes les contraintes exprimées dans le PPRI et le Plan Global d'Aménagement ».

Réponse : Le projet fera l'objet d'un dossier loi sur l'eau qui sera réalisé après la Déclaration d'Utilité Publique. Ce dossier permettra de définir plus précisément les impacts du projet et de proposer les mesures qui permettront de s'assurer du respect des dispositions réglementaires.

3. Incidences sur le milieu naturel

Le commissaire enquêteur précise que « les mesures compensatoires prévues par le Conseil général dans le dossier de DUP permettront d'avoir une incidence faible sur le milieu naturel. Il souligne que les dispositions prévues au dossier pendant la phase chantier sont très importantes, elles devront être parfaitement suivies tant pour la flore que surtout pour la faune afin que les nombreux animaux sauvages qui peuplent certains endroits (je pense à l'île de la Dérivation) restent sur place grâce aux précautions qui auront été prises. »

Réponse :

Dans sa réponse à l'avis de l'autorité environnementale, le Conseil général s'est engagé, dans le cadre des études de détails et du dossier loi sur l'eau, à réaliser des inventaires complémentaires (oiseaux migrateurs et hivernants, les chauves souris, mollusques au droit du viaduc).

Au vu des résultats de ces inventaires, la proposition ou la définition plus précise de mesures compensatoires pourront éventuellement être faites.

4. Incidences sur l'activité économique régionale.

Le commissaire enquêteur souligne que *les incidences positives sur l'activité économique de la région sont importantes.* Il évoque également que *les incidences sur la circulation permettront un développement amélioré de la Boucle de Chanteloup et des gains de temps appréciables pour les utilisateurs.*

Réponse :

En effet, la réalisation de ce projet permettra d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la Boucle de Chanteloup, en vue de faciliter son développement et accompagner le développement du territoire de l'OIN Seine-Aval.

En désenclavant la boucle, le projet donnera davantage la possibilité aux habitants d'accéder plus aisément aux emplois proposés aux alentours. En parallèle les entreprises déjà implantées dans la boucle de Chanteloup ou ayant l'intention de le faire, bénéficieront de bonnes conditions de desserte.

5. Incidences sur le paysage.

Le commissaire enquêteur mentionne que *les incidences sur le paysage sont plutôt négatives, malgré la prise en compte du paysage dans la plaine.*

Il souligne *l'absence de mesures compensatoires pour l'insertion du viaduc, et les murs anti-bruits qui sont implantés en bordure de la RD 30.*

Réponse :

Dans le dossier d'enquête publique figurent (page 368) les photomontages présentant des principes de franchissement de Seine, afin d'avoir une idée de l'insertion du projet dans le site, à ce stade du projet.

De plus, le choix de l'ouvrage de franchissement n'est à ce jour pas figé. Ainsi le viaduc fera l'objet d'une étude d'intégration architecturale lorsque ses caractéristiques techniques auront été fixées en fonction des contraintes du site et en particulier des études hydrauliques qui seront réalisées dans le cadre du dossier loi sur l'eau.

Dans sa réponse à l'autorité environnementale, le Conseil général s'est engagé à produire des esquisses de l'ouvrage qui seront présentées d'une part dans le dossier loi sur l'eau et d'autre part via son site internet lors de l'avancement du projet.

Concernant la représentation des écrans anti-bruit, ils figurent sur le photomontage (vue 7) page 366 du dossier d'enquête publique. En particulier le long de la RD 30, pour répondre à la demande de la commune d'Achères, les écrans ont été représentés plantés avec des arbustes à leur pied, afin de minimiser l'impact visuel depuis la voie.

6. Incidences sur les circulations douces et les transports en commun.

Le commissaire enquêteur souligne, *la problématique de la RD 30, qui représenterait une barrière difficilement franchissable.*

Réponse :

Le projet départemental prévoit de part et d'autre du projet des aménagements cyclables uni directionnels, ce qui permet d'améliorer la situation actuelle.

Un principe de continuité de liaison douce est également prévu de part et d'autre de la RD 30 avec un franchissement dénivelé pour éviter cette coupure. Le projet sera affiné avec la commune d'Achères au vu de son projet de parc paysager non encore précisément arrêté.

7. Incidences sur la sécurité.

Le commissaire enquêteur ne mentionne que des incidences positives sur la sécurité de la circulation régionale.

8. Incidences sur la pollution atmosphérique.

Le commissaire enquêteur précise *que les mesures et les projections modélisées font apparaître partout des taux inférieurs aux normes de santé.*

Cependant certains secteurs particulièrement épargnés au niveau des constats effectués dans l'état initial sont très fortement «impactés» par la création de ce projet.

Il est très facile de comprendre que si l'on part d'un niveau très faible de pollution (on aura le même phénomène avec les niveaux sonores), l'introduction d'un équipement tel que le viaduc (même avec un trafic «départemental») fait augmenter d'un pourcentage considérable la valeur initiale qui était très faible.

Par contre l'amélioration de la fluidité du trafic qui devrait être induite par le projet est un élément positif pour l'amélioration du fonctionnement des véhicules par la diminution des embouteillages.

En terme purement quantitatif l'analyse socio-économique a confirmé que l'incidence était positive globalement.

Réponse :

La réalisation de ce projet améliorera de manière générale les conditions de circulation dans le secteur, comparé à la situation fil de l'eau (sans projet mais avec les développements prévus à ce jour dans le secteur). La réalisation du projet permettra notamment d'améliorer la qualité de l'air sur certains quartiers de Poissy et Carrières-sous-Poissy, initialement exposés aux pollutions d'origine routière, par la diminution du trafic attendus sur les voies situées de manière générale au Sud du projet.

En revanche, d'autre quartiers, tels que les quartiers sud d'Andrésy et l'île de la Dérivation subissent une détérioration de leur Indice d'Exposition de la Population à la Pollution (IPP), mais ces derniers restent faibles comparés au secteur de Poissy ou Achères.

Les normes réglementaires de santé sont toujours respectées.

9. Incidences sur la pollution sonore.

Le commissaire enquêteur précise *que grâce aux mesures compensatoires, on trouve sur l'ensemble de la zone concernée des mesures qui sont inférieures aux niveaux des normes réglementaires.*

Mais des lieux qui étaient à l'origine très calme subissent une augmentation très importante de leur ambiance sonore. Pour cette raison, le commissaire enquêteur pense que les incidences du projet sur la pollution sonore sont négatives.

Réponse :

La réalisation de ce projet améliorera les conditions de circulation dans l'ensemble de la zone d'étude et en particulier sur les secteurs situés au Sud du projet. En effet la réalisation du projet permettra notamment de diminuer le trafic sur la RD 190 Sud, à Triel-sur-Seine et en traversée de Carrières-sous-Poissy, sur la RD 22, la RD 55 en traversée de Carrières-sous-Poissy et la RD 30 dans Poissy. Les habitations existantes et à venir situées au droit de ces voies verront donc une amélioration de leurs conditions sonores par rapport à la situation appelée fil de l'eau, c'est à dire sans mise en service du projet départemental mais avec la réalisation des projets de développement de la boucle.

Les dispositifs anti-bruit présentés dans le dossier de DUP, permettent au Département de respecter les valeurs réglementaires.

L'impact du projet sur l'acoustique a été étudié à partir des données trafics à l'horizon 2032, sans la réalisation de l'A 104. En effet, c'est à cet horizon que le trafic sur le projet sera le plus élevé et donc le plus « pénalisant » en terme d'impact acoustique. Le fait de ne pas prendre en compte la réalisation de l'A 104 est plutôt favorable pour la population car il conduit à dimensionner les protections sur les bases les plus pessimistes en terme de nuisance (embouteillages).

10. Incidences sur la pollution lumineuse.

Il n'y a pas d'éclairage de prévu sur le projet. Pas d'incidence.

11. Incidences sur les autres projets locaux.

Le Commissaire enquêteur souligne que la réalisation de ce projet est d'une très grande importance pour les autres projets régionaux de cette partie du territoire (développement de la boucle de Chanteloup, OIN Seine Aval, Ports de Paris..). C'est d'ailleurs la justification du Conseil général qui a décidé de lancer ce projet malgré et même à cause de l'incertitude de l'Etat sur le devenir de l'A104.

On touche tout de suite au problème de fond du dossier : comment justifier de faire un pont à l'emplacement où l'Etat a prévu de faire un franchissement sous-fluvial.

Cette position est très difficile à développer car on entend à la fois le Conseil général qui dit «je fais tout seul parce que l'Etat ne décide pas assez vite» et des déclarations de bon sens qui confirment que l'on pourrait étudier une «mutualisation» d'un seul franchissement en sous-fluvial.

Pour compliquer encore un peu plus les choses, certaines déclarations (séance Assemblée départementale du 8 juillet 2011), «si l'A 104 s'arrête à Achères, il n'y aura pas de pont». Les avis des maires de la région qui m'ont été transmis reflètent bien cette problématique.

Réponse :

En ce qui concerne les références au projet de bouclage de la Francilienne (A 104), tel qu'adopté par le Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer en octobre 2006, l'Etat, représenté par M. le Préfet de Région, a réaffirmé le 4 juillet 2011 que *“les deux projets répondaient à des objectifs différents : le projet d'A104 est un ouvrage autoroutier dédié au trafic de transit et d'échange, le projet de liaison départementale est un ouvrage destiné aux usagers locaux, y compris les cycles, permettant de désenclaver et desservir finement la boucle de Chanteloup”*. De plus, dans son courrier du 8 mars 2012, M. le Préfet de Région a réaffirmé que *“le bouclage de l'A 104 constitue un élément indispensable au fonctionnement du réseau francilien”*.

Aussi, les moyens engagés pour réaliser ces deux ouvrages sont bien sûr de nature différente, et un passage en sous-fluviale de la liaison départementale ne peut s'envisager si l'on veut avoir une desserte fine du territoire avec un maillage sur le réseau départemental existant et éviter que la circulation de transit ne charge inutilement cet itinéraire départemental.

En outre, comme rappelé dans le bilan de la concertation pris par l'Assemblée départementale en octobre 2009, le Département, n'est pas en mesure de réaliser un tel ouvrage.

En effet, outre le coût d'investissement et d'exploitation d'une liaison sous-fluviale qui serait trop élevé, il y a les questions de desserte locale qui devraient être revues, compte tenu des distances nécessaires pour remonter au niveau du terrain naturel. A contrario, une liaison d'intérêt départemental, permettra par un pont, de créer des échanges plus simples et ainsi mieux structurer l'urbanisation du secteur.

La liaison RD 190-RD 30 via un pont permettra également le développement du réseau de circulations douces d'une rive à l'autre de la Seine, contrairement à un tracé sous-terrain qui, pour des raisons de sécurité, devrait être interdit aux piétons et aux deux roues. Une traversée départementale en sous-fluviale nécessiterait donc en sus, la création d'une passerelle mode doux, avec potentiellement des contraintes d'insertion environnementale.

De plus, une sous-fluviale représente un coût de réalisation bien supérieur par rapport à un pont qui serait déjà un investissement très important pour le Département. Un franchissement sous-fluvial serait hors de sa portée, aussi bien financière que technique. Les travaux pour la réalisation d'un tel ouvrage sont de haute technicité, avec de nombreux aléas (financiers et dans le temps). A ces coûts d'investissement, il faudrait ajouter des coûts d'exploitation annuels très supérieurs pour une sous-fluviale par rapport à un pont. En effet, l'exploitation d'un tunnel routier nécessite la mise en place d'une organisation spécifique et permanente sur site qui mobilise 24h/24 des équipes d'intervention et de surveillance.

Enfin, dans l'hypothèse où l'A 104 ne serait pas réalisée, ou de façon partielle, la liaison RD 190 - RD 30 comporte des caractéristiques géométriques non compatibles avec un statut autoroutier et la voie

départementale ne pourra pas écouler le trafic dédié à l'A104 (Terre Plein Central végétalisé, échanges à niveau, pistes cyclables...). La liaison sera une route départementale destinée à écouler un trafic local.

Concernant la remarque du commissaire enquêteur sur la position du Conseil général des Yvelines, le Département a toujours affirmé qu'il avançait sur le projet de pont en l'absence d'engagement formel de l'Etat sur l'A 104. Les propos rapportés de l'Assemblée départementale du 08 juillet 2011, étaient ceux d'un conseiller général participant au débat et n'engagent nullement la position départementale rappelée en séance par le Président qui a alors précisé « *qu'il était important de pouvoir aboutir et ce pont sera l'un des grands projets portés par le Département dans les années à venir* ».

En tout état de cause, le projet de liaison RD 190 – RD 30 tel que prévu par le Conseil général des Yvelines, apportera déjà un bénéfice important à l'organisation du territoire au sein de l'aire d'étude. En effet, la diminution du trafic sur la RD 190 Sud liée à la mise en service du nouveau franchissement de Seine permettra de développer plus aisément un cœur d'agglomération à Carrières-sous-Poissy. Les nuisances sonores et la pollution liées à la circulation routière seront effectivement amoindries par rapport à la situation au fil de l'eau (développement urbain et économique sans réalisation d'infrastructure routière adaptée).

Le trafic moindre qu'enregistrera la RD 55 le long de la rive droite de la Seine à Carrières-sous-Poissy devrait également favoriser sa vocation d'espace de promenade et de loisirs.

La liaison s'avèrera enfin très favorable à l'emploi des habitants de la boucle de Chanteloup en facilitant leurs accès aux postes proposés hors de leurs lieux d'habitation et en favorisant l'installation d'entreprises au sein même du territoire.

12. Incidences sur les finances publiques.

Le commissaire enquêteur mentionne que *l'étude socio-économique fait apparaître un bilan qui semblait très positif. L'importance des «recettes» des usagers représente une masse très importante pour la partie «temps économisé».*

Il émet des doutes sur ce résultat, sans fondement apparent.

Le calcul de la rentabilité économique du projet a été réalisé par le Département en respectant les règles édictées par l'instruction cadre du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport du 25 mars 2004 et mise à jour le 27 mai 2005.