

## ANNEXE à la Délibération

### DECLARATION DE PROJET

La présente annexe vaut déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement.

#### 1. Rappel de l'objet de l'opération (plan annexe 1)

Le projet concerne les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine.

Il consiste à créer entre la RD 30 à Achères et la RD 190 à Triel-sur-Seine une nouvelle liaison est-ouest à 2 x 2 voies de circulation. D'un linéaire total d'environ 6 kilomètres et situé en zone périurbaine, le projet implique la création d'un nouveau pont au-dessus de la Seine (760 m) permettant d'améliorer la desserte de la boucle de Chanteloup et d'éviter la zone dense des abords du pont de Poissy. L'ouvrage franchit la Seine à l'extrémité nord de l'île de la Dérivation sur la commune de Carrières-sous-Poissy ; puis la voie franchit la RD 55 via un ouvrage inférieur avant de remonter au niveau du terrain naturel dans la boucle de Chanteloup.

Le projet prévoit également la création d'un barreau de liaison entre la RD 22 et la RD 55, situé au sud de la voie principale.

Les échanges se feront via des carrefours giratoires à niveau (4 à créer et 3 à réaménager).

Les RD 30 et RD 190 sur lesquelles le projet se raccorde feront l'objet pour partie de requalification :

- RD 190 : mise à 2 x 2 voies de la RD 190 sur environ 660 mètres, depuis le giratoire RD 190-RD 1 vers le Sud ;
- RD 30 : entre la rue du 8 mai 1945 et le nouveau giratoire d'accès au pont, mise à 2 x 2 voies sur environ 1 380 mètres ;
- RD 30 : dans sa partie Sud, sur environ 610 mètres, surélévation du profil en long afin de garantir un accès au pont depuis le Sud en cas de crue. Le profil reste à 2 x 1 voie.

Le projet intègre la réalisation de 5 ouvrages d'art et de génie civil :

- Un pont sur la Seine surplombant l'extrémité Nord de l'île de la Dérivation à Carrières-sous-Poissy (760 m) ;
- Un passage sous la RD 55 permettant à la liaison de franchir cette voie sans échange direct ;
- Un bassin enterré pour la gestion des eaux de ruissellement ;
- Un passage inférieur sous la nouvelle liaison RD 30-RD 190 rétablissant le chemin de Pissefontaine sur la commune de Triel-sur-Seine ;
- Une passerelle piétonne au-dessus de la RD 30 sur la commune d'Achères.

Des cheminements cyclables sont prévus de part et d'autre de la liaison créée entre la RD 30 et la RD 190, ainsi que sur le linéaire requalifié de la RD 30 et RD 190, afin d'assurer une continuité avec les aménagements existants et à venir.

Le projet prévoit également la réalisation de 3 zones de compensations environnementales, d'une surface totale de 27 hectares et sur lesquelles le Département s'est engagé pour assurer une gestion sur 50 ans.

Les objectifs généraux du projet sont déclinés de la manière suivante :

- Assurer un meilleur maillage des routes départementales,
- Créer une desserte routière Est-Ouest avec un nouveau franchissement de la Seine,
- Offrir de bonnes conditions de desserte et d'accès à la boucle de Chanteloup, en vue de faciliter son développement et d'accompagner celui du territoire de l'OIN (Opération d'Intérêt National) Seine-Aval,
- Désengorger le centre de Poissy.

Ce projet a déjà fait l'objet d'un arrêté portant déclaration d'utilité publique en date du 8 février 2013, prorogé le 22 décembre 2017.

## **2. Motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général du projet**

Le projet permet de répondre aux enjeux d'aménagement du territoire liés particulièrement à une nécessité de décongestion du trafic sur la boucle de Chanteloup et la commune de Poissy (objet du § 2.1). Il a été défini et réfléchi de manière à ce que l'ensemble des enjeux environnementaux en présence soient pris en considération, le projet y portant une attention toute particulière (objet du § 2.2).

### **2.1. La nécessité de décongestionner le réseau viaire de la boucle de Chanteloup**

Le réseau viaire de la boucle de Chanteloup et de ses abords immédiats présente des difficultés de circulation principalement aux abords de la commune de Poissy dont les accès sont saturés aux heures de pointe du matin et du soir.

En effet, il n'existe d'une part que deux franchissements de la Seine, celui du pont de Triel-sur-Seine (RD 1) et celui du pont de Poissy (RD 190). Le pont de Poissy, sur la RD 190, apparaît comme le point de passage majeur au sein de l'aire d'étude. Il représente en effet l'accès principal à la boucle de Chanteloup. Ce franchissement de la Seine est congestionné aux heures de pointe du matin et du soir.

D'autre part, le réseau de voiries interne est orienté nord / sud et il est essentiellement tourné vers ou depuis le pont de Poissy. En rive droite de la Seine, au sein de la boucle de Chanteloup, trois routes départementales desservent les différentes communes à partir du pont de Poissy. Il s'agit de la RD 190, vers Triel-sur-Seine, de la RD 22 vers Chanteloup-les-Vignes et de la RD 55 vers Andrésy. Ces axes se répartissent donc le trafic traversant la Seine par le pont de Poissy.

La RD 190 est l'axe le plus fréquenté des trois avec un trafic de l'ordre de 16 000 véhicules par jour entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy. Les trafics y sont importants le matin dans le sens nord/sud et le soir en sens sud/ nord.

Les RD 22 et RD 55 présentent également des difficultés de circulation dans leur partie sud aux abords de la RD 190. En rive gauche, les circulations sur les routes départementales sont majoritairement orientées parallèlement à la Seine. En effet, la RD 30 permet d'atteindre la RN 184 au nord et la RD 153 au sud pour rejoindre l'A 13. Ces deux axes convergent vers le pont de Poissy.

Ces deux voies accueillent également des trafics importants, sources d'engorgement aux heures de pointe.

Or, précisément, ce territoire a pour vocation de développer plusieurs projets de développement économique. Les plans d'aménagement dont le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), l'Opération d'Intérêt National (OIN), le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté urbaine Grand Paris Seine-et-Oise (GPS&O), planifient à cet égard le développement économique de la boucle de Chanteloup.

Deux points sont importants à mettre en avant au sujet de ces aménagements au sein de la boucle de Chanteloup :

- Ces projets d'aménagement inscrits dans les programmes de planification accentueront les problèmes d'écoulement de trafic au sein de ce secteur ;
- La réussite de ces projets déjà engagés ou à venir est conditionnée par une bonne accessibilité (saturation des axes sans la réalisation de la liaison).

La création d'un nouveau franchissement de la Seine permettra d'une part, d'améliorer les échanges entre les boucles de Chanteloup et de Saint-Germain et d'autre part, de désenclaver la boucle de Chanteloup par l'amélioration de son accessibilité.

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mentionne le présent projet de liaison comme un franchissement nécessaire pour optimiser le réseau viaire existant.

Ainsi, ce projet de liaison est pleinement inscrit dans le territoire de la boucle de Chanteloup. Dans ce contexte d'aménagement global du territoire, les porteurs des projets de transport en commun emblématiques (Tram 13, EOLE en premier lieu) considèrent le projet de liaison routière comme essentiel à leur propre réalisation. En effet, la liaison RD 30-RD 190 permet de décharger le réseau départemental situé au Sud. Or, ce réseau assure, d'une part, le rabattement vers les gare et arrêts de ces transports en commun, et, d'autre part, constitue le support des nouvelles infrastructures comme le Tram 13.

A cet égard, le passage du Tram 13 à Poissy dans de bonnes conditions de circulation pour l'ensemble des modes de transports, notamment au droit de la place de l'Europe, n'est possible qu'avec la réalisation du projet de liaison RD 30-RD 190.

La liaison nouvelle permettra également le désenclavement des espaces potentiellement urbanisables à Triel-sur-Seine et Chanteloup-les-Vignes.

Aujourd'hui, la ZAC des Cettons située sur la commune de Chanteloup est desservie par la RD 22 contrainte par le passage à niveau (PN) au carrefour RD 22 x RD 1. Cette situation est pénalisante en termes de desserte de la ZAC mais aussi pour des questions de sécurité et d'environnement pour les habitants des quartiers de Chanteloup situés au droit de la RD 1. Le projet de liaison RD 30-RD 190 comprend la création d'un barreau routier entre la RD 22 et la RD 55 qui densifiera le maillage du réseau départemental et assurera une desserte de la ZAC évitant le passage à niveau de la ligne ferroviaire. La réalisation de ce barreau déléstera la RD 1 en traversée de ville de Chanteloup et, par conséquent, est nécessaire à l'opération de projet de renouvellement urbain de Chanteloup.

Rappelons enfin que ce projet de liaison a été déclaré d'utilité publique le 8 février 2013 (prorogé le 22 décembre 2017) pour les raisons suivantes :

- le projet apporte des solutions aux difficultés de circulation observées dans la boucle et ses abords, et répond aux enjeux importants de développement du territoire en constituant un accompagnement indispensable des projets envisagés,
- le projet prend en compte les enjeux environnementaux,
- Il est destiné à accueillir un trafic local.

Ainsi depuis l'arrêté de DUP, les raisons de l'intérêt du projet sont toujours d'actualité : en effet, les projets d'aménagement sont soit en cours de réalisation soit en passe de l'être, et les documents de planification, notamment le Plan Local d'Urbanisme intercommunal, ont conforté la réalisation de cette liaison RD 30-RD 190 qui s'inscrit comme indispensable pour l'aménagement du territoire.

En somme, les enjeux d'aménagement du territoire du projet sont les suivants :

Le réseau routier de la boucle de Chanteloup et de ses abords connaît des problèmes quotidiens de circulation. Aux heures de pointe, les abords de Poissy sont saturés et la circulation reste très difficile sur les routes départementales adjacentes. Si aucun aménagement n'est réalisé, les conditions de circulation et de sécurité sur les principaux axes de la zone d'étude vont se dégrader compte tenu du développement urbain à venir. En effet, ces projets de développement (zones d'activités, arrivée du Tram 13 express, EOLE...) prévus dans le cadre de divers plans et programmes (SDRIF, OIN, PLUi) rendent nécessaire l'aménagement de la liaison RD 30-RD 190 pour améliorer leur desserte. La création d'un nouveau franchissement de la Seine permet notamment de désengorger le réseau routier au sud du pont de Poissy. Cet aménagement facilitera aussi les déplacements en transports collectifs routiers et l'émergence de nouvelles offres pour desservir les gares.

Le projet de liaison RD30-D190 a ainsi pour objectifs de :

- Assurer un meilleur maillage des routes départementales,
- Créer une desserte routière Est-Ouest avec un nouveau franchissement de la Seine,
- Offrir de bonnes conditions de desserte et d'accès à la boucle de Chanteloup, en vue de faciliter son développement et d'accompagner celui du territoire de l'OIN Seine-Aval,
- Désengorger le centre de Poissy.

**2.2. Les enjeux environnementaux du projet**

Les enjeux environnementaux, pour lesquels le projet porte une attention toute particulière, visent :

- La préservation des milieux naturels et de la biodiversité. La démarche « Eviter, Réduire et Compenser » a été appliquée scrupuleusement, à toutes les phases de projet, comme en témoigne le dossier de dérogation aux règles de protection des espèces protégées et l'avis favorable du CSRPN, assorti de recommandations auxquelles le Département a répondu ;
- La valorisation des paysages. L'insertion du projet a fait l'objet d'une attention particulière, et particulièrement pour le franchissement de la Seine, résultant d'études architecturales pour accompagner l'intégration d'un ouvrage de qualité dans l'environnement.
- La préservation du cadre de vie et en premier lieu vis-à-vis du bruit. Avec la réalisation du projet, des protections phoniques sont prévues afin de conserver des niveaux de bruit conformes à la réglementation. Afin de réduire le bruit dû à l'infrastructure, le Département prévoit d'avoir recours à un enrobé phonique pour le revêtement de chaussée sur le viaduc ;
- La gestion des eaux de ruissellement et la prévention des risques d'inondations. Avec le respect scrupuleux du Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) notamment, et les efforts de conception, pour diminuer les volumes de remblais ;
- Les enjeux en devenir, avec notamment le développement des autres modes de déplacement : le projet de liaison intègre ainsi des pistes cyclables cohérentes avec le maillage mode doux projeté notamment à l'échelle de l'agglomération et il est indispensable à la réalisation des projets de transports collectifs dont celui d'EOLE et du Tram 13.

### **3. Prise en considération de l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Présentation des modifications apportées au projet en conséquence.**

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact réalisée conformément aux articles L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement. Cette étude présente et analyse les incidences du projet sur l'environnement et a été jointe au dossier d'enquête publique.

Cette étude d'impact a été transmise pour avis à la MRAe et au CSRPN. Pour rappel, le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral le 8 février 2013 et prorogé pour une durée de cinq ans le 22 décembre 2017. Depuis, des adaptations du projet ont eu lieu (présentées au paragraphe 4.1) et intégrées au projet présenté dans l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale.

Le projet entre dans le champ de l'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 et suivants du Code de l'environnement.

Dans ce cadre, les procédures réglementaires concernées sont les suivantes :

- L'autorisation préalable aux travaux et à l'exploitation 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 (rubriques 1.1.1.0, 1.2.2.0, 2.1.5.0, 2.2.3.0, 3.1.1.0, 3.1.2.0, 3.1.3.0, 3.1.4.0, 3.1.5.0, 3.2.2.0, 3.3.1.0) ;
- La demande de dérogation aux règles de protection des espèces de faune et flore sauvages prévue par les articles L. 411-1 et L. 411-2, R. 411-6 à R. 411-14 du code de l'environnement ;
- Autorisation de défrichement, en application de l'article L. 341-3 du code forestier, pour les zones du projet situées en zones boisées au sens du code forestier.

#### **3.1. Avis émis préalablement à l'enquête**

##### **3.1.1. Phase de complétude**

Dans le cadre de l'enquête administrative, des réunions de travail préparatoires ont eu lieu entre les services de l'Etat et du Département afin de définir ensemble certaines caractéristiques du projet permettant de répondre de façon approfondie aux enjeux environnementaux.

Une demande de compléments a été adressée au Département en mai 2021 sur la version projet de sa demande.

Cette demande de compléments portait, principalement, sur les points suivants :

- La gestion des eaux pluviales,
- Les zones humides,
- Les frayères,
- La démarche ERC,
- Le risque de pollution accidentelle en phase chantier.

Le Département a alors répondu en octobre 2021 sur l'ensemble de ces points et la DRIEAT a conclu que les réponses étaient étayées et développées. Le document reprenant l'ensemble de ces éléments a été ajouté au dossier d'enquête publique et se trouve en **annexe 2** de la présente déclaration de projet.

Dans le cadre de cette phase de complétude, les principales adaptations du projet ont été les suivantes :

- la gestion des eaux pluviales : le projet prévoyait la collecte (via des fossés enherbés), le transport et le traitement des eaux pluviales dans 4 bassins multifonctions avant rejet au milieu naturel. Ces bassins ont alors été dimensionnés pour assurer une infiltration totale de la pluie courante (10mm) et une gestion des pluies d'occurrence 10 ans. En complément une surprofondeur de 50cm, étanchée, en permanence en eau, sera mis en place en entrée de bassin, pour une meilleure décantation des polluants particuliers.
- les zones humides : les protocoles floristique et pédologique ont été complétés dans le dossier. Une surface de 0,727 ha sera définitivement détruite et pour partie remise en état. En plus de mesures d'évitement et de réduction, il est prévu de compenser ex situ, à fonctionnalités équivalentes et mises en évidence selon la méthodologie préconisée par l'Office Français de la Biodiversité (OFB), l'intégralité des zones humides détruites. La compensation proposée est de 2,7 ha, soit un ratio de 370 %, supérieur au 150 % indiqué par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). La restauration des berges a également été détaillée et sera réalisée par des techniques mixtes (enrochement et génie végétal).
- les frayères : concernant l'impact temporaire sur des frayères potentielles à proximité du linéaire de berge affecté pendant les travaux par la mise en œuvre d'ouvrages provisoires, il a été retenu que les travaux seront réalisés de manière à éviter les périodes de frai et la constitution de pièges par les batardeaux mis en place. Si tel était le cas, les poissons piégés au sein des batardeaux feront l'objet d'une pêche de sauvegarde.
- la démarche ERC : Les mesures de réductions ont été détaillées, notamment celles concernant la gestion des espèces invasives et la mise en défens des zones à enjeux par un écologue référent mandaté par le maître d'ouvrage en période de préparation. Le calendrier des interventions (défrichage, archéologie, terrassement,...) a été défini afin de ne pas impacter les différents cortèges.

Le dimensionnement et le gain écologique des sites qui feront l'objet des mesures compensatoires ont été détaillés. Le rétablissement des continuités écologiques (3 passages pour la petite faune et 1 passage pour la grande faune) et notamment la réalisation des 3 sites de compensations à proximité des corridors identifiés au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ont été appréciés. La maîtrise du foncier nécessaire aux 3 sites de compensations a été démontrée (27 ha), et le passage de 30 à 50 ans pour le suivi de ces derniers a été confirmée par le Département. Le calendrier de mise en œuvre des mesures compensatoires a aussi été détaillé et se fera en parallèle de l'avancement des travaux (hors zone Rocourt, conditionnée par l'exploitation du carrier GSM).

- Les risques de pollutions accidentelles en phase chantier : les prescriptions faites par les services (notamment le recours à l'avis d'un hydrogéologue agréé et la prise en compte de ses recommandations) ont été intégrées dans le dossier d'autorisation et seront reprises dans les dossiers de consultation des entreprises (DCE) des travaux (cuves de rétention à stocker hors du lit majeur, zones étanches pour l'entretien des engins...). Le Département imposera aux entreprises dans le cadre des DCE d'établir une procédure d'intervention en cas de pollution accidentelle et s'assura des moyens mis en œuvre. De plus, en amont des travaux, le protocole de suivi des eaux issues du chantier dans le lit mineur de la Seine devra être soumis et validé par la DRIEAT et l'OFB.

### 3.1.2. Avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN)

Au vu de la demande de dérogation au titre des habitats et espèces protégés qui accompagnait le dossier, une demande d'avis auprès du CSRPN a été faite en date du 4 novembre 2021. L'avis du CSRPN a été rendu le 25 novembre 2021. Cet **avis est « Favorable sous réserve »**. Il a été versé au dossier d'enquête publique de même que la réponse faite par le Département en date du 8 juillet 2022 (**annexe 3** de la présente déclaration de projet).

Dans son avis, le CSRPN reconnaît les efforts du pétitionnaire pour mettre en œuvre de façon effective les principes issus de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » et considère que les opérations de compensations sont correctement dimensionnées.

Le mémoire en réponse du Département à cet avis a été joint au dossier d'enquête publique, il apporte des réponses à l'ensemble des recommandations émises.

Si des réponses détaillées ont donc été apportées à chaque recommandation (cf. **annexe 3**), il importe d'indiquer ici plus particulièrement qu'afin de répondre à la recommandation portant sur la renaturation des berges pour laquelle le CSRPN souhaitait que l'aménagement proposé soit complété avec un dispositif limitant le batillage, le Département a amélioré la mesure de réduction correspondante (MR 11-3). En effet, un replat immergé et une protection par un merlon anti-batillage également immergé ont été ajoutés. Cette technique sera également complétée par la mise en œuvre en pied de berge d'un cordon d'hélophytes qui favorisera le développement de la végétation herbacée de berge adaptée.

### 3.1.3. Avis de l'autorité environnementale :

Dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Ile de France a été saisie le 24 novembre 2021 de l'étude d'impact. Cette dernière a rendu un avis en date du 27 janvier 2022 avec 12 recommandations. Il a été versé au dossier d'enquête publique ainsi que la réponse faite par le Département le 8 juillet 2022 (**annexe 3** de la présente déclaration de projet).

Le Département a, dans son mémoire en réponse, apporté les précisions et explications à chacune des recommandations de la MRAe.

Dans son avis la MRAe souligne notamment que, concernant la présentation du projet dans son contexte :

- Les études techniques réalisées depuis la DUP ont conduit à des précisions et adaptations du projet concernant la prise en compte du risque d'inondation, les dispositifs d'assainissement ou les mesures en faveur de la biodiversité,
- La prise en compte des effets cumulés avec d'autres projets mettant en avant l'amélioration des conditions de desserte de la boucle de Chanteloup.

Elle relève également la bonne structure globale du dossier d'évaluation environnementale et de son résumé non technique, ainsi que la clarté de sa rédaction, notamment grâce aux synthèses de fins de chapitre.

Enfin, elle souligne d'autre part, le fait que les inventaires faunistiques et floristiques sont complets et de bonne qualité.

Le mémoire en réponse du Département à cet avis a été joint au dossier d'enquête publique, il apporte des réponses à l'ensemble des recommandations émises (**annexe 3** de la présente déclaration de projet).

Le Département souhaite particulièrement insister sur ses réponses apportées à :

- la recommandation n°6 demandant de préciser les études ou analyses complémentaires des sols à mener pour préserver la qualité des eaux souterraines : le Département s'est engagé à ce que dans le cadre des Dossiers de Consultation des Entreprises, il soit intégré que les entreprises réalisent, lors des périodes de préparation des travaux, des sondages complémentaires, afin d'affiner le plan de gestion des terres. De plus, en cas de découverte de pollution et/ou d'indices organoleptiques lors des travaux, une gestion spécifique sera menée afin d'optimiser l'évacuation des déblais en filière spécialisée dans le respect de la réglementation en vigueur.
- la recommandation n°9 portant sur les protections acoustiques : le Département, après avoir rappelé qu'il respectait les seuils réglementaires avec la mise en place de protections (écrans) au droit de la RD 30 et du viaduc, s'est engagé à procéder à des mesures de contrôle acoustique une fois le projet mis en service. Ces mesures permettront de s'assurer de l'efficacité des aménagements réalisés et du respect des seuils réglementaires.

De plus, afin de renforcer la protection acoustique des riverains, le Département s'est engagé à mettre en œuvre des enrobés dits « phoniques » sur le viaduc. Cette donnée n'a pas été intégrée dans les simulations ce qui permet d'envisager un bénéfice acoustique supplémentaire.

Enfin, dans les DCE des travaux du viaduc et de la requalification de la RD30, seront exigés l'établissement des dossiers « bruits de chantier des entreprises » qui seront fournis préalablement au démarrage du chantier pour envoi aux autorités compétentes.

### **3.2. L'enquête publique et les conclusions du commissaire enquêteur :**

#### **3.2.1. Les avis du public et les conclusions du commissaire enquêteur**

L'enquête publique conduite dans le respect du Code de l'environnement s'est déroulée du 5 décembre 2022 au 20 janvier 2023, conformément à l'arrêté d'ouverture d'enquête publique n°22-106 du 7 novembre 2022, sur les communes d'Achères, Chanteloup-les Vignes, Triel-sur-Seine, Carrières-sous-Poissy et Poissy.

Lors de cette enquête, le public s'est exprimé à travers 351 contributions accompagnées de 21 mémoires déposés principalement par les associations.

Dans le cadre de cette enquête, les observations du public ont principalement porté sur le principe du projet et l'ancienneté de la DUP, sur les effets du projet sur la qualité de l'air, les nuisances sonores et la pollution des sols, sur la gestion de l'eau, sur les espèces protégées, les émissions de gaz à effet de serre, la mise en œuvre de mesures compensatoires, sur le coût du projet ainsi que sur les mesures prévues pour garantir la sécurité des piétons.

Dans son procès-verbal de synthèse, le commissaire enquêteur s'est attaché à regrouper l'ensemble des observations en 10 thèmes. Le Département a alors produit un mémoire en réponse à l'ensemble de ces thématiques, conformément à l'article R. 123-18 du Code de l'environnement, le 17 février 2023. Ce mémoire est repris en **annexe 4** de la présente déclaration de projet.

Après avoir pris connaissance de ce mémoire en réponse, le commissaire enquêteur a rendu ses conclusions et son avis le 1<sup>er</sup> mars 2023 : **l'avis est favorable et assorti de 7 recommandations et 1 souhait (annexe 5).**

Il précise en préambule de son avis que :

- « L'enquête publique relative à l'autorisation environnementale du projet portée par le Conseil Départemental 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.

[Et prend] acte que certaines requêtes du public ne rentrent pas dans le cadre strict de l'enquête environnementale. »

**Le Département souhaite, dans le cadre de la présente déclaration de projet, apporter les éléments de réponses suivants à l'ensemble de ces recommandations :**

- *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.*

Réponse :

A titre préalable, le Département entend préciser que la mise en œuvre du projet est conforme aux seuils fixés par le Code de l'environnement (article R. 221-1).

La zone d'étude est, dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) régional, qualifiée de « zone sensible pour la qualité de l'air ». Si dans ce contexte, en cas d'épisode de pollution il est décidé par les services de la préfecture (seule autorité compétente pour mettre en œuvre les mesures de remédiation sollicitées par le commissaire enquêteur) de déclencher des mesures d'urgence sur le territoire, telles que la réduction des vitesses ou la mise en place de circulation différenciée, elles seront relayées par notre collectivité et applicables sur le présent projet.

Nous tenons à rappeler que depuis la Déclaration d'Utilité Publique (2013), des mesures ont été prises pour faire évoluer le projet vers une amélioration de son bilan environnemental et notamment la réduction de la vitesse maximale autorisée (70 km/h à la place de 90 km/h).

- *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.*

Réponse :

Comme cela ressort du dossier d'enquête publique (volet B4, et réponse aux avis de la MRAE et du CSRPN du volet F), le dimensionnement des protections acoustiques, défini grâce à l'étude bruit, respecte la réglementation en matière acoustique pour les bâtiments (fixée par l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières).

Dans un souci d'amélioration de son intégration environnementale, le Département s'est engagé à mettre en œuvre des enrobés dits « phoniques » sur le viaduc.

Enfin, le maître d'ouvrage s'est aussi engagé à réaliser des mesures de contrôle acoustique après travaux afin de vérifier :

- L'efficacité des aménagements réalisés,
- Le respect des seuils réglementaires et des engagements du Département.

Au vu des résultats de ces mesures et pour respecter les seuils réglementaires, des protections complémentaires sur certaines habitations pourront alors être envisagées.

- *Recommandation n°3 : Les Ecrans acoustiques prévus à proximité des bâtiments dans la section nord du RD 30 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.*

Réponse :

Les études acoustiques réalisées ont défini les caractéristiques des écrans devant être installés pour garantir que les seuils réglementaires seront respectés. Ainsi, afin de pouvoir jouer leur rôle acoustique, les écrans qui seront installés au droit de la RD30 seront en béton de bois, qui est un matériau réputé pour ses propriétés absorbantes. Cette efficacité attendue des écrans est difficilement compatible avec un matériau transparent, dont le niveau d'absorption n'est pas suffisant pour respecter les seuils réglementaires. Par ailleurs, il est également important de préciser que les écrans transparents ne constitueraient pas des options durables car ils s'opacifient très rapidement et subissent de nombreuses dégradations comme des tags à répétition.

Aujourd'hui au droit de la section nord de la RD30, un merlon planté est situé entre la RD et les façades des bâtiments.

Dans le cadre des travaux, le Département s'attachera à conserver autant que faire se peut une partie du merlon et un aménagement paysager sera réalisé au droit de cet espace.

Enfin, les écrans acoustiques seront végétalisés pour une meilleure insertion paysagère.

- *Recommandation n°4 : Le MOA a prévu la réalisation de 4 passages à 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.*

Réponse :

Le CEREMA pose effectivement qu'« un principe général de base de rétablissement minimal des possibilités de déplacement pour la petite faune tous les 300 m est requis ». Mais il précise également que « l'objectif n'est toutefois pas la construction d'un passage petite faune spécifique tous les 300m, mais bien un principe simple, à respecter globalement au niveau du projet, qui doit s'appliquer avec un minimum de souplesse. Des ajustements locaux sont ainsi souvent nécessaires et le programme d'aménagement doit notamment intégrer différents paramètres. »

Dans le cas présent, la création des 4 passages à faune est apparue comme une mesure de réduction d'impact suffisante et appropriée pour garantir la perméabilité de l'infrastructure dans sa globalité et sans compromettre de façon significative les échanges populationnels de la faune terrestre au niveau du territoire. Le maintien d'autres continuités écologiques majeures étant par ailleurs assuré également en rives gauche et droite de Seine avec la transparence de l'infrastructure entre les culées du viaduc et la voie d'eau.

Ainsi, pour rappel, le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) a dans son avis favorable reconnu « les efforts du pétitionnaire pour mettre en œuvre de façon effective les principes issus de la séquence Eviter-Réduire-Compenser » et il considère « que les opérations de compensations sont correctement dimensionnées ».

Néanmoins, dans le cadre d'une stratégie plus globale de renaturation du secteur et notamment en prévision du futur Site Naturel de Compensation envisagé à l'échelle de la Boucle, le Département va étudier l'opportunité de passages supplémentaires.

- *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.*

Réponse :

Dès la phase étude, une démarche environnementale a été adoptée dans le cadre du projet. Le maître d'œuvre retenu possède ainsi d'ores et déjà l'accréditation ISO 14001.

Dans le cadre des dossiers de consultation des entreprises et en fonction de l'objet des appels d'offres, il sera demandé aux entreprises de mettre en œuvre un système de management environnemental conforme aux normes ISO 14001, NF X30-205 ou au référentiel EMAS (ou équivalent) et un plan de respect de l'environnement (PRE).

En conformité avec le cahier des clauses administratives générales en vigueur applicable aux marchés publics de travaux d'une part et le code de la commande publique d'autre part, le règlement de la consultation comprendra, entre autres, un critère environnemental permettant de juger les différents candidats.

Pour information, pour l'ensemble des marchés, le Département exigera la nomination d'un référent environnement par le mandataire en charge du respect des engagements pris en faveur de l'environnement.

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

Dans la continuité des optimisations faites en phase étude, l'outil INFRACOST permettra :

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

*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*

Réponse :

Le coût du projet a été estimé à 120 M€ TTC valeur mai 2011 dont 3 M€ pour les acquisitions foncières, 10 M€ pour les études et 107 M€ pour les travaux.

L'actualisation, par application des index TP/ING et le changement de TVA (19,6% à 20% en 2014), est évaluée à 35 M€ TTC supplémentaires par rapport au budget initial (valeur janvier 2023). Dans le cadre des études, le Département des Yvelines a acté des mesures en faveur de l'environnement (mesures ERC, acquisitions foncières pour les mesures compensatoires...) pour un montant de 5 M€ TTC qui s'ajoute aux sommes précédentes (valeur janvier 2023).

Le coût de l'opération est donc réévalué à 160 M€ TTC (valeur janvier 2023).

S'agissant du financement, la Région Ile-de-France a attribué, à ce jour, des subventions pour un montant de 32,5 millions d'euros HT (Plans « anti-bouchon » et « route de demain »).

Le reste du financement sera porté par le Département, pour lequel ce projet constitue une opération structurante et majeure. Il répond aux besoins de la population pour le développement du territoire (manque de franchissement de Seine et problèmes d'accessibilité et de desserte, saturation des circulations dans Poissy), comme l'attestent les délibérations successives votées par le Département.

L'actualisation du coût du projet a été intégré dans le Plan Pluriannuel d'Investissement du Département qui en assumera son financement au-delà des subventions dont il bénéficie compte tenu de son caractère prioritaire dans le cadre des projets d'investissements du Département.

- *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.*

Réponse :

L'implantation d'une passerelle dédiée aux modes doux et franchissant la RD30, déjà intégrée au projet, a été décidée en concertation avec la commune d'Achères et permettra à la fois une continuité avec la coulée verte aménagée par la commune (qui dessert plusieurs équipements de loisirs et établissements scolaires) et un cheminement dédié aux modes doux vers les berges de Seine.

L'accès au centre commercial, et de manière générale les traversées piétonnes de la RD30, ont été traités et positionnés conformément aux recommandations et guides en vigueur. Les cheminements des modes actifs seront plus sécurisés comparativement à la situation existante.

- *Souhait : Le jardin UTOP'ILE installé à l'extrémité de l'île de la Dérivation est très impacté par les travx 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.*

Réponse :

Dans le cadre des travaux, le Département optimisera les emprises chantier nécessaires pour limiter au maximum les impacts sur le jardin. Une information sur les étapes du chantier sera communiquée auprès des habitants de l'île afin de leur permettre d'adapter leurs activités.

Un constat contradictoire avec huissier, en présence des propriétaires, sera fait avant et après travaux afin de déterminer à chaque étape l'état des parcelles.

### 3.2.2. Les avis des communes et groupements

Dans le cadre de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique, les communes concernées étaient appelées à donner leurs avis sur la demande d'autorisation environnementale.

La commune de Poissy a émis un avis favorable au projet, et la commune d'Andrésy (non concernée par l'arrêté d'ouverture d'enquête) un avis défavorable.

La commune d'Achères a pris acte du projet, par une délibération en date du 15 février 2023, c'est-à-dire postérieure au délai de 15 jours à compter de la clôture de l'enquête publique.

Les communes de Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine n'ont pas transmis d'avis lors de l'enquête.

La commune de Carrières-sous-Poissy n'a pas pris de délibération, toutefois le maire a transmis au commissaire enquêteur la délibération prise lors de l'enquête portant sur la DUP, dans laquelle les élus étaient favorables à la création d'une liaison entre la rive droite et la rive gauche de la Seine, mais opposés au tracé retenu.

#### **4. Prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.**

En préalable, le choix de la variante retenue et présentée au dossier de DUP, résultait déjà d'un travail de concertation ayant pour objectif de retenir un tracé présentant le plus d'avantages tout en ayant le moins d'incidences possibles sur l'environnement.

L'ensemble de ces éléments est repris dans l'étude d'impact (volet B, sous volet B1 chapitre 12) et dans le dossier adressé au CSRPN. Le Département confirme la prise en compte, dans le cadre de l'adoption de la présente déclaration de projet, des mesures d'évitement correspondantes (**annexe 6**).

##### **4.1. Les optimisations depuis la DUP:**

Depuis la DUP de février 2013, un certain nombre d'adaptations ont été prises en compte dans le projet, motivées entre autres par des raisons environnementales dans un souci d'en réduire les incidences, notamment :

- Écrans acoustiques

Sur le viaduc, tel que décrit dans le dossier de DUP, il y avait un écran de 470 m de long en rive Sud et un second écran de 295 m de long en rive Nord, permettant d'être conformes à la réglementation.

Le projet a évolué et pour des questions de parti architectural : il s'agit désormais d'écrans transparents et inclinés de part et d'autre de l'ouvrage (2 m de haut), sur tout le linéaire du viaduc, permettant toujours de répondre aux exigences réglementaires en matière de bruit.

Ces deux écrans préserveront l'ambiance sonore modérée des riverains de l'île de la Dérivation et du quartier Denouval à Andresy.

Le parti architectural pris est de considérer des écrans translucides, permettant de ne pas souligner le viaduc. Ils seront inclinés vers la plateforme, afin de limiter les réflexions parasites et contenir au maximum le bruit au niveau de l'ouvrage.

Par ailleurs, au droit de la RD30, les écrans préconisés au dossier de DUP ont dû faire l'objet de modifications et sont aujourd'hui pour partie démontables afin qu'ils remplissent parfaitement leur rôle de protection acoustique tout en assurant la transparence hydraulique dans cette zone à enjeu d'inondabilité. La définition d'un protocole d'alerte et d'intervention en cas de crue a été élaboré et validé par les services de l'Etat.

- Adaptations sur la zone de Rocourt

Le viaduc présenté au dossier DUP était un ouvrage d'un linéaire de l'ordre de 600 mètres. En s'inscrivant dans le cadre des études pour le Plan Global d'Aménagement de la plaine d'Achères (PGA), le Département a pris le parti, afin d'assurer une meilleure transparence hydraulique, de retenir la solution avec un ouvrage long de l'ordre de 760 mètres, minimisant ainsi les remblais côté Achères.

De la même manière, au vu des simulations hydrauliques qui ont été réalisées dans le cadre du PGA, le bassin d'eaux pluviales (en remblais) qui était implanté au Nord de la liaison dans le dossier DUP a été déplacé au Sud. Cette modification permet qu'il soit dans l'ombre hydraulique du remblai d'accès au pont.

- Évolution du profil en travers

Les profils types retenus au stade de la DUP étaient plus larges et consommateurs d'espaces. Une optimisation a été retenue pour permettre de réduire les emprises du projet.

Par ailleurs, les caractéristiques initiales de la section comprise entre la RD 22 et la RD30 pouvaient laisser penser à l'usager qu'il était en présence d'une infrastructure type route express, dont les caractéristiques risquaient de conduire à des vitesses trop importantes.

A la suite d'une analyse multicritères de différents profils, le profil a été repris, moins large et donc plus cohérent vis-à-vis des enjeux du territoire, et permettant de réduire la vitesse à 70 km/h au lieu de 90 km/h comme envisagé lors de la DUP.

- Le franchissement mode doux de la RD30

Dans le cadre de la DUP, un franchissement supplémentaire de la RD30 dédié aux circulations douces avait été acté. Des études ont été réalisées afin de guider le choix du Département en concertation avec la commune d'Achères, vers la solution la plus adaptée pour ce franchissement de la RD30.

La solution retenue est de franchir la RD30 via une passerelle dédiée aux modes doux permettant un lien, dans de bonnes conditions de sécurité, depuis le jardin partagé/le quartier des plantes d'Hennemont vers la Seine. L'implantation a été étudiée afin d'être en continuité avec les itinéraires existants.

- PI Pissefontaine

De la même manière, il avait été indiqué un principe de rétablissement de continuité d'une liaison douce de part et d'autre du chemin de Pissefontaine au cœur de la boucle. Cette continuité se fera via un passage inférieur qui a été « surdimensionné » afin de pouvoir permettre le passage des engins agricoles et de jouer également un rôle de passage à faune.

#### **4.2. Les mesures d'évitement**

Le choix des variantes retenus (**annexe 6**) et les optimisations du projet depuis la DUP (paragraphe 4.1. ci-dessus), constituent les mesures d'évitement. En effet elles ont permis d'éviter de l'Est à l'Ouest les milieux naturels structurants suivants :

- Le plan d'eau de Rocourt et sa végétation riveraine,
- La pointe de l'île de la Dérivation et l'île d'en Bas,
- De conserver la fonctionnalité du corridor de la vallée de la Seine avec un passage en viaduc (plus long que celui prévu lors de la DUP),
- Les principaux boisements et bosquets de la Boucle de Chanteloup.

### **4.3. Les mesures de réduction**

Les mesures de réductions visent à atténuer les effets négatifs d'un projet sur le lieu et au moment où ils se développent.

Ces dernières ont été présentées dans l'étude d'impact et sont synthétisées pour l'ensemble des thématiques, dans le tableau annexé à la présente déclaration de projet (**annexe 7**).

Concernant les dispositions spécifiques liées aux eaux superficielles et souterraines, elles sont reprises dans le tableau annexé à la présente déclaration de projet (**annexe 8**),

Dans le cadre de la demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées, les mesures de réduction suivantes seront mises en place :

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

La localisation et le détail de ces mesures sont présentés en **annexe 9**. Leur mise en œuvre sera suivie et contrôlée par l'écologue de chantier (**annexe 10**).

### **4.4. Les mesures de compensation**

Après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, les impacts résiduels du projet concernent :

- 16,9 ha de milieux ouverts à semi-ouverts (prairies, friches herbacées et haies) ;
- 2,87 ha de milieux boisés et fourrés arbustifs ;
- 0,727 ha de milieux aquatiques et de zones humides (boisements alluviaux et ripisylve).

Le choix des sites de compensation a tenu compte de l'intérêt de restaurer des milieux de vie ou de déplacement (corridors biologiques) au plus près du projet afin d'offrir aux espèces les plus impactées des sites de report à proximité et de répondre au maintien de leurs populations locales au sein de la Boucle de Chanteloup et dans la plaine de Rocourt

Les mesures compensatoires prévues par le Département compensent les impacts résiduels en assurant la création, la restauration et la gestion de :

- 17,78 ha de milieux ouverts à semi-ouverts ;
- 9,06 ha de milieux boisés et fourrés arbustifs ;
- 2,73 ha de milieux aquatiques et de zones humides.

Elles seront réalisées sur 3 sites localisés sur **l'annexe 1** à savoir :

- Site n°1 : « les Groues du Cerf »
- Site n°2 : « Rive droite de la Seine »
- Site n°3 : « Plaine de Rocourt »

Afin de vérifier l'efficacité des mesures compensatoires, le Département met en œuvre les mesures de suivi énoncées dans le tableau figurant en **annexe 10**.

Ces mesures sont assurées pendant une période de 50 ans à compter de l'année N d'achèvement des travaux des mesures compensatoire.