

Avis délibéré en date du 23 avril 2020 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet d'aménagement de la RD 190 à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine dans le département des Yvelines

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de la RD 190 de Carrières-sous-Poissy à Triel-sur-Seine porté par le conseil départemental des Yvelines, ainsi que sur l'étude d'impact de ce projet datée de décembre 2019. Il est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté urbaine Grand Paris-Seine-et-Oise.

Ce projet a fait l'objet de la décision n° DRIEE-SDDTE-2018-205 du 11 septembre 2018 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale, en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

Il s'inscrit dans le contexte de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup et de développement de son réseau routier, comportant également le projet de création d'une liaison routière entre la RD 30 à Achères et la RD 190 au sud de Triel, déclarée d'utilité publique en 2013. Compte-tenu des programmes d'urbanisation en cours de réalisation (parmi lesquels les zones d'aménagement concerté *Carrières Centralité* et *Écopôle Seine-Aval*) les déplacements et le trafic routier attendus dans la boucle de Chanteloup augmentent de façon notable.

Les travaux projetés portent sur une longueur de 3,1 km, sont axés sur la chaussée existante et prévoient, pour une mise en service en 2024 ou 2027(échéance devant être précisée) :

- en section urbaine, au sud, de créer sur 1,6 km en plus des 2x2 voies existantes, deux voies de circulation dédiées à la circulation en site propre des transports en commun (TCSP);
- en section inter-urbaine, au nord, de transformer sur 1,5 km la chaussée à double-sens existante en 2x2 voies ;
- d'aménager les itinéraires pour les piétons et les cyclistes.

Pour la MRAe, les principaux enjeux à prendre en compte pour ce projet, ainsi que pour la mise en compatibilité du PLUi associée, concernent :

- les conditions de déplacement (trafic routier, multi-modalité) dans le contexte à la fois du développement de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup et du changement climatique ;
- la santé humaine (qualité de l'air et ambiance sonore) ;
- le paysage et la biodiversité.

L'étude d'impact montre une très faible incidence sur le trafic routier de la mise en service du projet d'aménagement de la RD190 en 2027, et elle conclut donc à un très faible impact imputable au projet sur la pollution de l'air et le bruit. L'étude d'impact montre également que, dans la boucle de Chanteloup, le trafic routier, induit notamment par les programmes d'urbanisation en cours de réalisation (parmi lesquels les zones d'aménagement concerté *Carrières Centralité* et *Écopôle Seine-Aval*) augmentera de façon notable entre 2018 et 2027, avec une augmentation de la pollution de l'air et du bruit auxquels sera exposée une population accrue. Toutefois son analyse des impacts cumulés des différents projets ne tire pas de conclusion de cette aggravation, et ne propose pas de mesures d'évitement ou de réduction des impacts cumulés ainsi identifiés.

La MRAe recommande

- de justifier la non intégration du projet de liaison entre la RD 190 et la RD 30 et du projet d'aménagement de la RD 190 dans un même programme de travaux, de présenter, le cas échéant, une appréciation des impacts de l'ensemble de ce programme et, à défaut, d'approfondir l'analyse des impacts cumulés des deux projets ;
- de préciser la date de mise en service prévue du projet, ainsi que celle de la liaison avec la RD30 et d'adapter en conséquence le contenu de l'étude d'impact ;
- de préciser et de rendre accessible la méthode retenue de simulation du trafic routier ;
- de présenter les simulations de trafic et les incidences du projet, d'une part à sa mise en service et, d'autre part à l'horizon de l'achèvement des programmes desservis ;
- de quantifier les déplacements actuels en bus sur la RD 190 et les besoins futurs, de présenter les objectifs du TCSP, puis ses modalités prévues d'exploitation et d'évaluer l'adéquation du projet retenu avec ces besoins, afin si nécessaire de l'adapter ;
- de mettre en œuvre, des mesures d'isolation acoustique afin de protéger les habitants vis-à-vis des nuisances sonores engendrées par l'évolution générale du trafic routier ;
- de préciser le parti de traitement paysager retenu pour la section inter-urbaine de la la RD 190 et notamment de ses alignements d'arbres dans le respect de l'article L. 350-3 du code de l'environnement, de rechercher une réduction de l'effet de coupure de la continuité écologique, d'éviter la destruction de gîtes de la Noctule commune et en cas d'impossibilité, de compenser cette destruction ;

Le projet tel que proposé, s'il apporte avec le TCSP une amélioration des conditions des déplacements en bus dans la traversée de Carrières-sous-Poissy, ne se traduira vraisemblablement pas par une amélioration significative des temps de trajet en heure de pointe. En effet, l'étude d'impact met en évidence une saturation du trafic en heure de pointe, aggravée en 2027, au niveau du pont de Poissy qui donne accès à une gare dont l'attractivité va augmenter avec l'arrivée d'Eole et du Tram 13 express. La variante envisagée d'un traitement du pont de Poissy mérite pour la MRAe d'être reconsidérée, son intérêt lui paraissant manifeste pour améliorer les conditions de circulation, en priorité des bus, et pour concrétiser pleinement le report modal attendu du TCSP. C'est pourquoi, la MRAe recommande de réexaminer l'inclusion dans le projet du traitement de la traversée du pont de Poissy par les bus.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et sur celui de la MRAe .

Préambule

Vu la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, entrée en vigueur le 24 mars 2020 et notamment son article 4,

Vu l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures, qui prévoit notamment la suspension des délais à l'issue desquels une décision, un accord ou un avis des administrations de l'Etat, des collectivités territoriales, de leurs établissements publics administratifs ainsi que des organismes et personnes de droit public et de droit privé chargés d'une mission de service public administratif, y compris les organismes de sécurité sociale, peut ou doit intervenir ou est acquis implicitement . Cette ordonnance suspend les délais d'émission des avis de la MRAe qui n'ont pas expiré avant le 12 mars 2020 (article 7). Elle s'applique au présent avis, la MRAe ayant été saisie le 15 janvier 2020 par le préfet des Yvelines, le délai de trois mois dont disposait la MRAe en application de l'article R.122-21 expirant après le 12 mars 2020.

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 23 avril 2020 sous forme d'audioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la RD 190 à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine (78) ,.

Étaient présents et ont délibéré : Paul Arnould, Jean-Jacques Lafitte, Jean-Paul Le Divenah et François Noisette.

Étaient également présents : Judith Raoul-Duval, Catherine Mir (suppléantes, sans voix délibérative) et Noël Jouteur, chargé de mission.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 21 janvier 2020 et a pris en compte sa réponse en date du 20 février 2020.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
2 Contexte et description du projet.....	6
2.1 Le développement de la boucle de Chanteloup et de sa desserte.....	6
2.2 Le projet d'aménagement de la RD 190.....	8
2.3 La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.....	11
3 Analyse des enjeux environnementaux et de leur prise en compte dans l'étude d'impact.....	12
3.1 Conditions de déplacement.....	13
3.1.1 Contexte de développement urbain.....	13
3.1.2 Trafic routier.....	14
3.1.3 Multi-modalité des déplacements, effet de coupure.....	17
3.1.4 Changement climatique.....	18
3.2 Santé humaine.....	19
3.2.1 Qualité de l'air.....	19
3.2.2 Ambiance sonore.....	20
3.3 Paysage, eau, biodiversité.....	22
3.3.1 Paysage.....	22
3.3.2 Sols pollués, eaux.....	23
3.3.3 Biodiversité.....	24
4 Justification du projet retenu.....	25
5 Information, consultation et participation du public.....	25

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Les dispositifs européens d'évaluation environnementale des projets se fondent :

- pour les projets, sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée, relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- pour les plans et programmes, sur la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Le projet d'aménagement de la RD 190 à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine (Yvelines) est porté par le département des Yvelines.

Ce projet a fait l'objet de la décision n° DRIEE-SDDTE-2018-205 du 11 septembre 2018 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale, en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement¹.

Ce projet nécessite également, pour sa réalisation, une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté urbaine Grand-Paris-Seine-et-Oise². Celle-ci est soumise à évaluation environnementale, au titre des plans et programmes, en application des dispositions de l'article R. 104-8 du code de l'urbanisme.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, tel qu'il est décrit dans le dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) communiqué à la MRAe, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis est rendu, à la demande du préfet des Yvelines, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) conduite selon les dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et du code de l'environnement et emportant la mise en compatibilité du PLUi de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise.

Le maître d'ouvrage a souhaité que soit mise en œuvre une évaluation environnementale commune au projet et la mise en compatibilité du PLUi, telle que prévue aux articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement. Cette démarche favorise la bonne appréhension du contexte et des incidences globales des

- 1 Cette décision était notamment motivée par la nécessité d'étudier :
 - les conditions de déplacement, actuelles et projetées ;
 - les impacts sanitaires du projet ;
 - le traitement paysager des futures installations, la protection du patrimoine, les impacts du projet sur la biodiversité, les zones humides, les déblais et la gestion des eaux pluviales ;
 - les effets cumulés, compte-tenu du développement important du secteur.
- 2 Le maître d'ouvrage a anticipé la nécessité de mettre en compatibilité le PLUi Grand Paris Seine et Oise, approuvé le 20 janvier 2020. Compte-tenu de la date de dépôt de la demande de DUP auprès de la préfecture des Yvelines, antérieure à l'entrée en vigueur du PLUi, le maître d'ouvrage intègre également au dossier destiné à l'enquête publique et soumis à la MRAe les projets de mise en compatibilité des PLU de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine, auxquels le PLUi s'est substitué. D'après ce dossier, la mise en compatibilité du PLUi est équivalente à celle des deux PLU.

projets. Elle implique la réalisation d'une étude d'impact du projet (dont le contenu est défini à l'article R. 122-5 du code de l'environnement) tenant lieu de rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du PLU (qui doit comprendre les éléments figurant aux articles R. 151-3 à 5 du code de l'urbanisme). L'autorité environnementale est, dans ce cas, celle compétente pour le projet.

L'étude d'impact du projet (*pièce G du dossier*), tenant lieu de rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du PLU (d'après la *pièce H03, page 1309*³), est datée de décembre 2019.

2 Contexte et description du projet

Les principaux objectifs du projet sont, d'après l'étude d'impact (*page 488*), de :

- renforcer la desserte par les transports en commun de la boucle de Chanteloup ;
- améliorer le cadre de vie des quartiers traversés par la RD 190 ;
- améliorer les conditions de circulation et de sécurité de l'ensemble des usagers de la RD 190 ;
- aménager l'entrée de ville de Carrières-sous-Poissy en favorisant la multi-modalité.

2.1 Le développement de la boucle de Chanteloup et de sa desserte

La RD 190 constitue actuellement « l'axe principal de desserte » de la boucle de Chanteloup. Intégré à l'opération d'intérêt national (OIN) Seine-Aval, ce territoire connaît actuellement d'importants projets de développement urbain (logements, activités, transports). Ceux qui ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale sont décrits dans la partie « impacts cumulés » de l'étude d'impact (*pages 767-777 et figure 4*).

Au droit du présent projet d'aménagement de la RD 190 (cf. Figures 1 et 2), il s'agit notamment de :

- la zone d'aménagement concerté (ZAC) *Carrières Centralité*⁴, à Carrières-sous-Poissy, qui prévoit de développer, à horizon 2025, 360 000 m² de surface de plancher (dont 3 000 logements) sur 47 ha ;
- le développement d'activités sur un secteur d'environ 250 ha à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, historiquement lié à des exploitations de carrières, avec la réalisation de la ZAC *Écopôle Seine-Aval*⁵ à l'horizon 2025, ainsi que d'un port fluvial⁶ et d'une ferme photovoltaïque⁷ à l'horizon 2030.
- le projet de liaison routière nouvelle à 2x2 voies de 6 km entre la RD 190 à Triel-sur-Seine et la RD 30 à Achères, dont les travaux sont prévus de 2021 à 2024 et qui comprend la construction d'un nouveau pont sur la Seine⁸.

Par ailleurs, sur la rive opposée de la Seine, la gare de Poissy doit être desservie, aux horizons respectifs de 2024 et de 2026, par les projets de prolongement du RER E de Paris à Mantes-la-Jolie (*Éole*) et de liaison par tramway entre Saint-Germain-en-Laye et Achères (phase 2 du *T13 express*)⁹.

La future liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 et le présent projet poursuivent un même objectif « améliorer les conditions de desserte et d'accessibilité au territoire de la boucle de Chanteloup. »¹⁰ Dans les deux cas, il s'agit d'accompagner le développement urbain de la boucle de Chanteloup par le développement ou l'extension de son réseau routier. De plus, les travaux de la liaison RD 30-RD 190 comportent l'aménagement de la RD 190 sur une section de 440 m au nord du présent projet (cf. Figure 2). Les deux projets sont portés par le même maître d'ouvrage.

3 Sauf mention contraire, les numéros de page renvoient à l'étude d'impact (pièce G du dossier d'enquête publique) .

4 L'avis de l'autorité environnementale sur ce projet a été rendu par l'Ae du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) à l'occasion de la de création de la ZAC, en date du 10 novembre 2010 du : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-deliberes-de-l-autorite-environnementale-a331.html>

5 Le dernier avis de l'autorité environnementale sur ce projet a été rendu par le préfet de région Ile-de-France , en date du 03 juillet 2015 : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-sur-les-projets-r215.html>

6 L'avis de l'autorité environnementale sur ce projet, daté du 13 février 2013, est disponible sur le site du CGEDD.

7 L'avis de l'autorité environnementale sur ce projet, daté du 02 février 2019, est disponible sur le site de la DRIEE.

8 L'avis de l'autorité environnementale sur ce projet, daté du 07 octobre 2011, est disponible sur le site de la DRIEE.

9 Les derniers avis de l'autorité environnementale rendus sur ces projet, respectivement datés du 23 novembre 2016 et du 11 octobre 2017, sont disponibles sur le site du CGEDD.

10 Conseil départemental des Yvelines : <https://www.yvelines.fr/cadre-de-vie/deplacements/routes-transport/>

L'objectif commun de renforcement de la desserte de la boucle de Chanteloup, leurs liens fonctionnels et les impacts potentiels liés de ces deux opérations, notamment en termes de trafic routier et de pollutions et nuisances induites doivent pour la MRAe conduire le maître d'ouvrage à examiner si elles constituent, au titre de l'évaluation environnementale, deux composantes d'un même programme de travaux, l'étude d'impact de chacun des projets devant alors comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme, et à défaut approfondir l'analyse des impacts cumulés. ^{11]}

Or, l'étude d'impact (pages 488-490) n'aborde pas cette question et ne prend en compte la liaison entre la RD 190 et la RD 30 qu'au titre des impacts cumulés. La notice de présentation indique (pièce C, page 26) : « bien que situés dans le même secteur, ses objectifs [du projet de réhabilitation de la RD190] sont différents de ceux du projet de liaison RD30-RD190, projet (...) qui vise à assurer un maillage des routes départementales en créant une nouvelle desserte routière ouest/est avec un nouveau franchissement de la Seine. Aussi, les deux projets sont étudiés de manière dissociée et font chacun l'objet d'un dossier, tout en s'assurant qu'ils soient compatibles en termes de réalisation dans le temps. » Pour la MRAe les deux projets poursuivent un objectif commun et, au delà d'une mise en service coordonnée, leurs incidences doivent être appréhendées dans leur globalité, notamment en terme de trafic

La MRAe recommande

- **de justifier la non intégration du projet de liaison routière entre la RD 190 et la RD 30 et du projet d'aménagement de la RD 190 dans un même programme de travaux ;**
- **le cas échéant, de compléter l'étude d'impact par une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ;**
- **et, à défaut, d'approfondir l'analyse des impacts cumulés de ces deux projets.**

11 En effet, l'article L. 122-1 du code de l'environnement, dans sa version en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes indique « II. — Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. (...) »

Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. »

L'article 6 de cette ordonnance précise en effet que « les dispositions de la présente ordonnance s'appliquent (...) aux projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquels la première demande d'autorisation est déposée à compter du 16 mai 2017. ». Cette version de l'article L. 122-1 est de ce fait applicable, car la demande de DUP de la liaison entre la RD 190 et la RD 30, premier projet du programme de travaux a été présentée avant le 16 mai 2017.

lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace (...), afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

REQUALIFICATION DE LA RD190

TRIEL-SUR-SEINE ET
CARRIERES-SOUS-POISSY

PROJETS D'AMENAGEMENT

Légende

- Linéaire
- Zone d'étude
- Limites communales
- Eco-port des 2 Rives
- Entrée de ville Nord
- Parc photovoltaïque
- ZAC Carrières Centralité
- ZAC Ecopôle Seine aval
- ZAC Rouget de l'Isle
- ZAC St-Louis
- ZAE à long terme
- ZAE Cettons 2
- ZAE Les Garennes
- Aire de grand passage

0 250 500 m

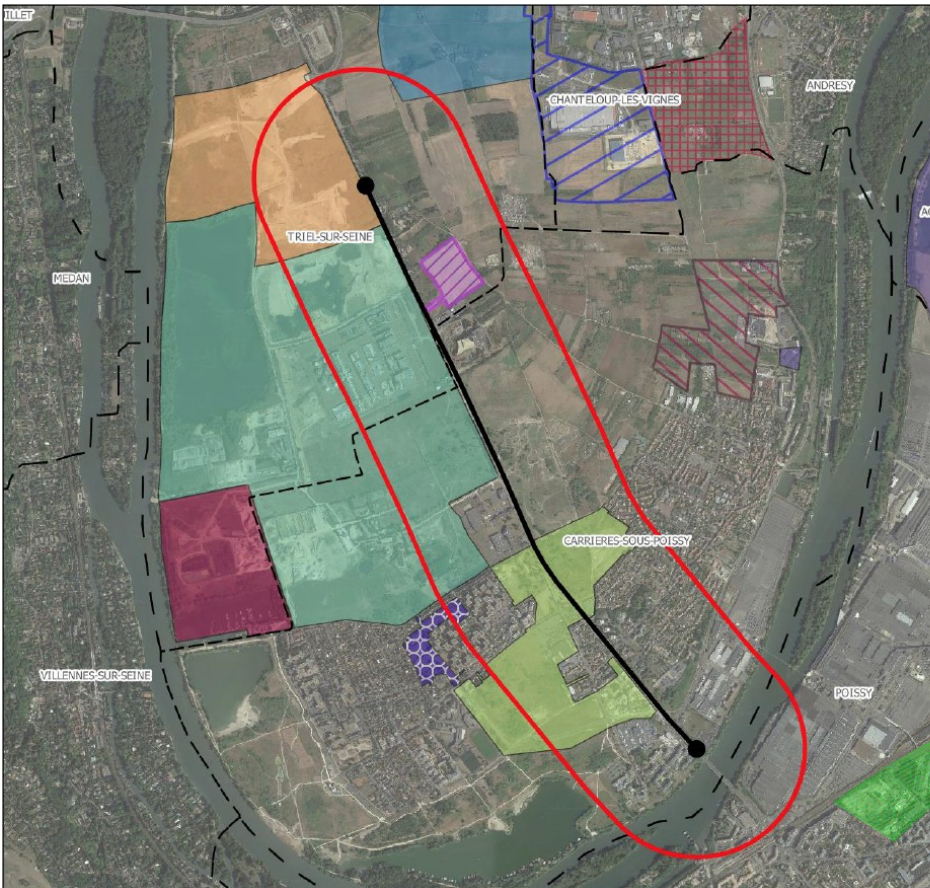


Figure 1: projets d'aménagement autour du site - source : étude d'impact

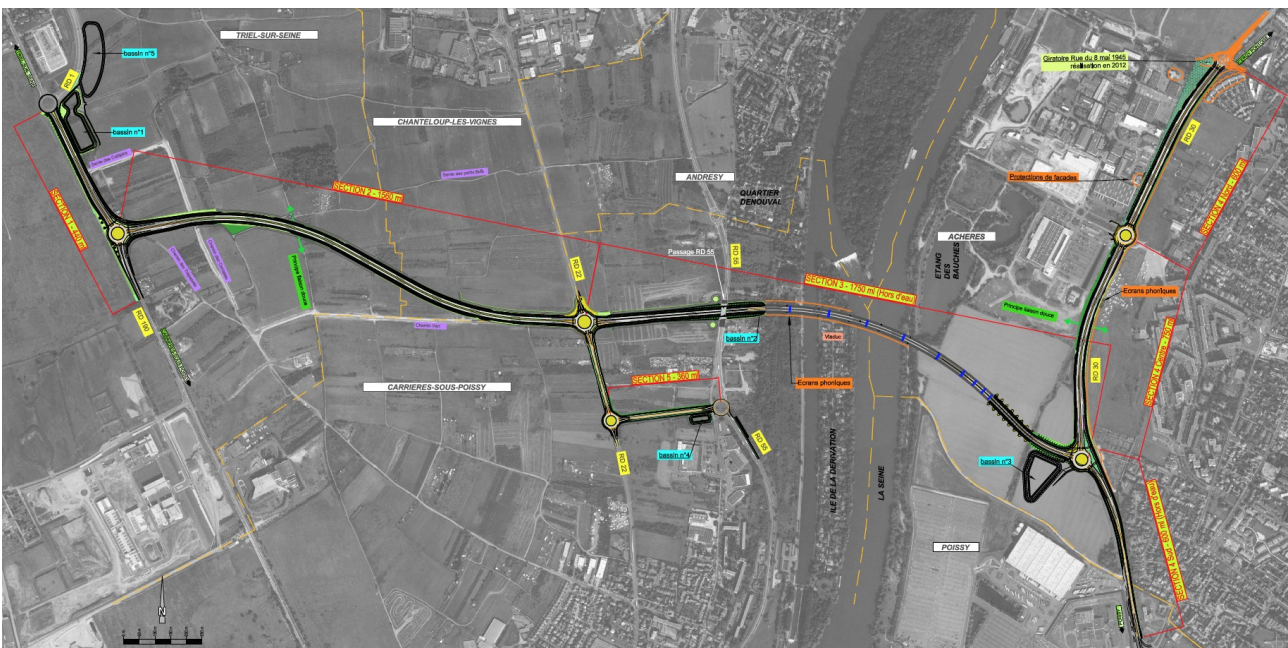


Figure 2: Projet de liaison entre la RD 190 et la RD 30, plan général des travaux - source : arrêté de DUP, 2013

2.2 Le projet d'aménagement de la RD 190

Le projet d'aménagement de la RD 190 porte sur une section de 3 100 m, entre le carrefour de la RD 55 à Carrières-sous-Poissy au sud et le futur giratoire de raccordement avec la liaison RD 30- RD 190 à Triel-sur-Seine au nord. (cf. Figures 1 et 2). La surface de l'emplacement réservé demandé est de 108 442 m².

REQUALIFICATION DE LA RD190

TRIEL-SUR-SEINE ET
CARRIERES-SOUS-POISSY

PLAN GENERAL DU PROJET

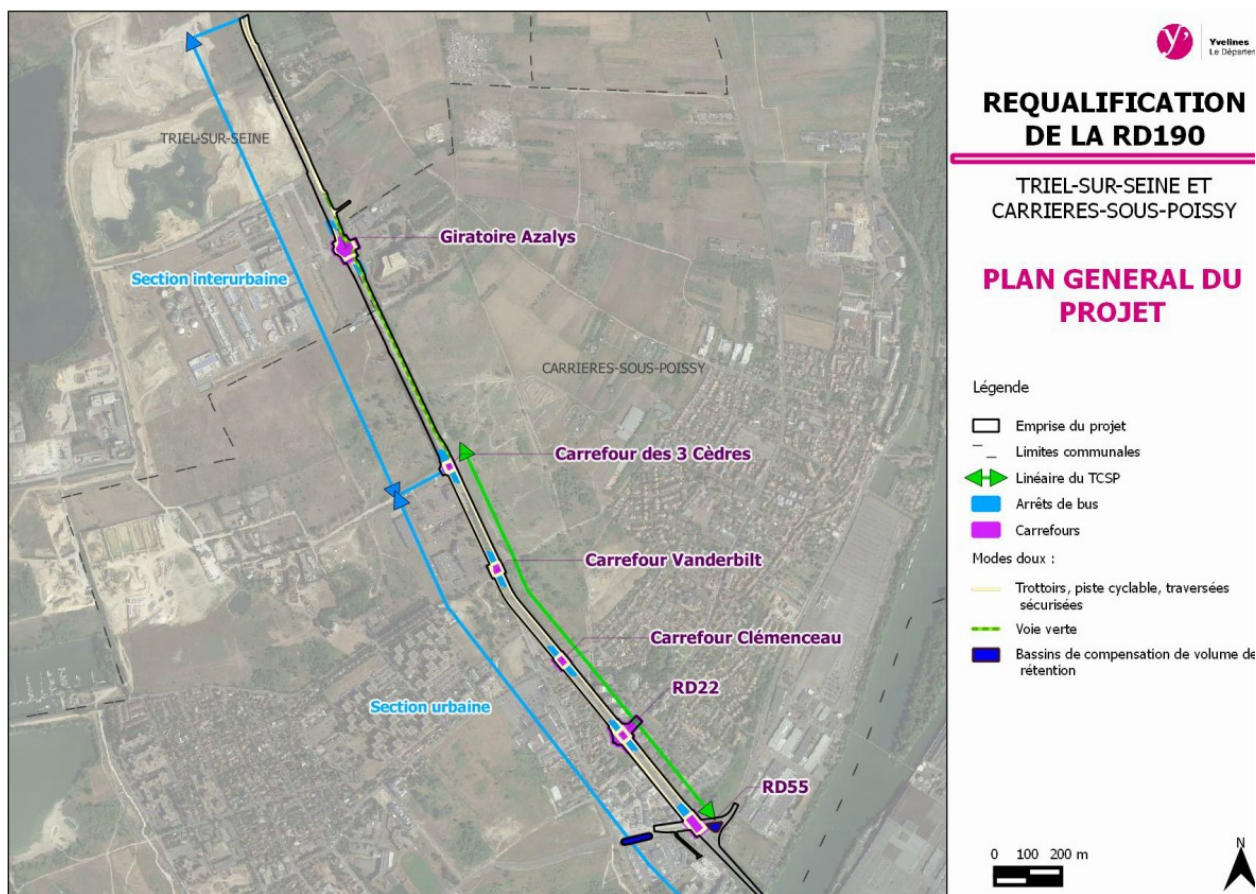


Figure 3: plan général des travaux - source : étude d'impact

Les principales composantes du projet d'aménagement de la RD 190 (cf. Figure 3) consistent à :

- créer, au sud, en section dite « urbaine » actuellement composée d'une 2x2 voies, deux voies de circulation centrales supplémentaires destinées aux transports en commun en site propre (TCSP), des terre-pleins de séparation, une piste cyclable et une allée piétonne de chaque côté de la voie (cf. Figure 5) ;
- créer, au nord, en section dite « inter-urbaine » actuellement composée d'une 2x1 voie, deux voies de circulation supplémentaires, des terre-pleins de séparation une voie verte bidirectionnelle côté est (cyclistes , piétons) ainsi qu'une contre-allée de desserte des riverains (avec stationnement) (cf. Figure 6) ;
- aménager cinq carrefours à feux (en section urbaine) , un carrefour giratoire (en section interurbaine) et six stations de bus,
- aménager la rue Jean Monnet au droit du carrefour avec la RD 55 au sud du projet ;
- abattre des arbres d'alignement et en planter de nouveaux, ainsi que des arbustes,
- déposer l'éclairage existant et mettre en place deux nouvelles rangées de candélabres en section urbaine et un éclairage limité au giratoire en section inter-urbaine.

Le TCSP est une composante essentielle du projet qui doit être appréhendée dans toutes ses composantes par l'étude d'impact. L'étude d'impact décrit avec précision l'infrastructure projetée pour accueillir le TCSP. Elle n'apporte par contre que peu d'informations sur la manière dont cette infrastructure sera exploitée (capacité des véhicules utilisés, fréquences de desserte, évolution du réseau de lignes). Ces caractéristiques sont déterminantes pour l'attractivité de ce futur équipement et le report modal induit au sein des déplacements sur la RD 190. L'étude d'impact doit pour la MRAe être complétée sur ce point.

Le coût de l'opération s'élève à environ 19,4 M€ TTC pour les travaux et 1,184 M€ pour les acquisitions foncières. La durée prévisionnelle des travaux est de 24 mois et la livraison envisagée à une date qui diffère selon les chapitres de l'étude d'impact : en 2027 dans l'analyse des incidences du projet, en 2024¹² dans

12 Tableau des périodes prévisionnelles des travaux des projets (page 777)

l'analyse des impacts cumulés. Selon les chapitres, la mise en service de la liaison entre la RD 190 et la RD 30 intervient, soit avant, soit après celle du projet.

Dans le chapitre sur les incidences du projet il est indiqué (page 614) : « En considérant l'ensemble des projets d'aménagement du territoire sur la boucle de Chanteloup, il est présenté (...) les données de trafics issues de la modélisation en situations avec et sans projet de requalification de la RD190 aux horizons 2027 (mise en service du projet) et 2047 (+20 ans, avec la mise en service du projet de l'A104). » A l'horizon 2027, la liaison RD 30-RD 190 est considérée comme en service.

Le tableau des périodes prévisionnelles des travaux des différents projets (figure 4) présenté dans le chapitre sur les impacts cumulés (page 777), indique que les travaux du projet se dérouleront en 2022 et 2023¹³, soit une mise en service probable en 2024 (horizon également retenu p 790). Selon le tableau, les travaux de la liaison RD 30-RD 190 sont prévus de 2021 à 2024, soit une mise en service une année après le réaménagement de la RD 190.

Projets	Travaux	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Requalification de la RD 190	2022-2023																			
Liaison RD 30-RD 190	2021-2024																			
Prolongement à l'Ouest du RER E Eole	2015-2024																			
Tram 13 express Phase 2	2021-2026																			
ZAC Carrières Centralités	2013-2025																			
ZAC « Ecopole » Seine-Aval	2014-2025																			
Port urbain de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy	2020-2030																			
ZAC Rouget de l'Isle	2017-2035																			
Ferme photovoltaïque	L'étude d'impact indique une phase de travaux de 10 mois																			

Figure 4: Périodes prévisionnelles des travaux des projets (source : étude d'impact p 777)

Ce tableau montre de plus que certains projets desservis par la RD 190 ne seront achevés qu'en 2030, soit 6 ans après la mise en service du projet.

Ces imprécisions doivent être levées avant l'enquête publique. Pour la MRAe, il convient que l'étude d'impact soit rendue homogène pour ne retenir qu'une seule année prévue de mise en service et que le contenu du tableau des périodes prévisionnelles des projets soit confirmé ou ajusté.

L'étude d'impact doit être revue pour tenir compte de ces dates, d'autant plus que le contexte du projet dans la boucle de Chanteloup connaît une évolution rapide. En particulier, les simulations de trafic (actuellement calées sur une mise en service du projet en 2027, précédée par la mise en service de la liaison entre la RD 190 et la RD 30) doivent être revues pour être présentées, d'une part à l'horizon de mise en service du projet (avec et sans projet) et, d'autre part, s'il s'avère différent, à l'horizon de l'achèvement des programmes qui seront desservis par le projet (vers 2030, si le contenu du tableau est confirmé).

La MRAe recommande :

- de présenter les modalités d'exploitation prévues du transport en commun en site propre (TCSP), composante importante du projet ;
- de préciser la date de mise en service prévue du projet, ainsi que celle de la liaison entre la RD 190 et la RD30 ;
- d'adapter en conséquence le contenu de l'étude d'impact ;
- de présenter les simulations de trafic, qui sont à la base de l'évaluation des impacts du projet, d'une part à la mise en service du projet (avec et sans projet) et, d'autre part à l'horizon de l'achèvement des programmes qui seront desservis par le projet.

13 Le site Internet de présentation du projet indique un début des travaux, encore plus précoce, en 2021. (<https://www.yvelines.fr/cadre-de-vie/deplacements/routes-transport/rd190/>)

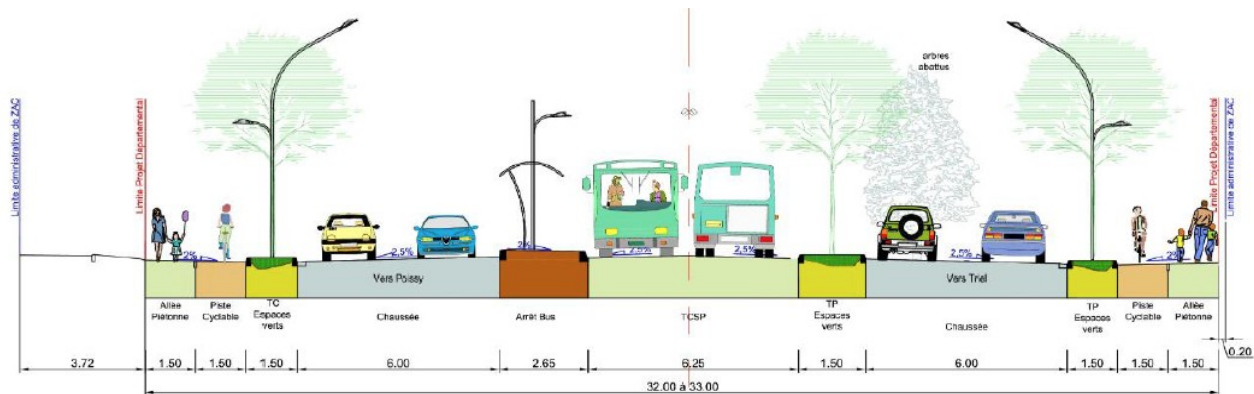


Figure 5: exemple de profil en travers en section urbaine - source : étude d'impact

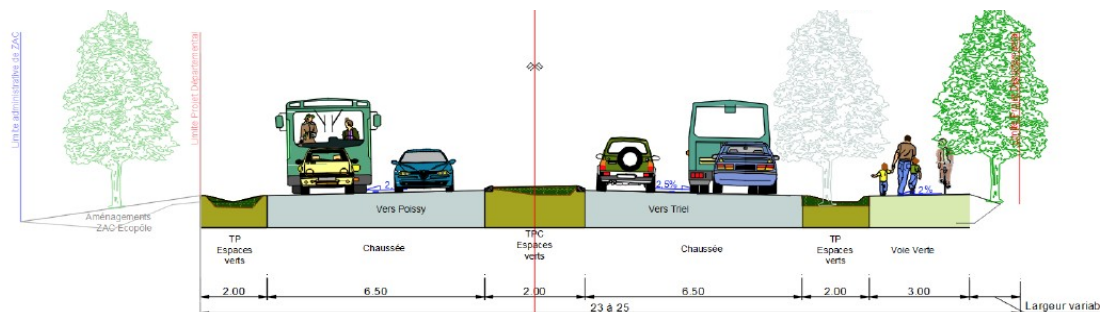


Figure 6: exemple de profil en travers en section inter-urbaine - source : étude d'impact

2.3 La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

Le projet d'aménagement de la RD 190 nécessite, pour sa réalisation, de mettre en compatibilité avec ce projet le PLUi de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise. D'après le dossier d'enquête publique (pièce H03), l'évolution projetée consiste uniquement à définir un nouvel emplacement réservé aux travaux d'aménagement de la RD 190 et à ajuster en conséquence des emplacements réservés existants .

Ce projet d'emplacement réservé s'inscrit au sein de l'actuelle « *marge de recul* » de la RD 190, au sein de laquelle les constructions sont interdites, en dehors de certains travaux notamment ceux liés à l'infrastructure routière (pièce H03 - page 1326). Cette marge est inscrite dans le PLUi en vigueur, en application des articles L. 111-6 et suivants du code de l'urbanisme. Le dossier mentionne l'article L. 111-8 du code de l'urbanisme, qui prévoit que le PLU « *peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.* » Le plan de zonage du PLUi, impose ainsi des marges de recul réduites au droit de la RD 190 (dans des proportions différentes selon les segments). Or ces marges ont été définies alors que les caractéristiques de la RD190 étaient différentes de celles qui résulteront du projet. Il convient donc pour la MRAe de s'assurer que les marges de recul en vigueur demeureront pertinentes et ne doivent pas être modifiées dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi.

Par ailleurs, le nouvel emplacement réservé recoupe et réduit localement l'emplacement réservé pour le projet de prolongement de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval (autoroute A 104), à Carrières-sous-Poissy (CSP1 - cf. Figure 7). Le maître d'ouvrage a obtenu l'accord du préfet de la Région Ile-de-France (direction des routes d'Île-de-France - DiRIF) pour modifier cet emplacement (pièce H03 - page 1326).

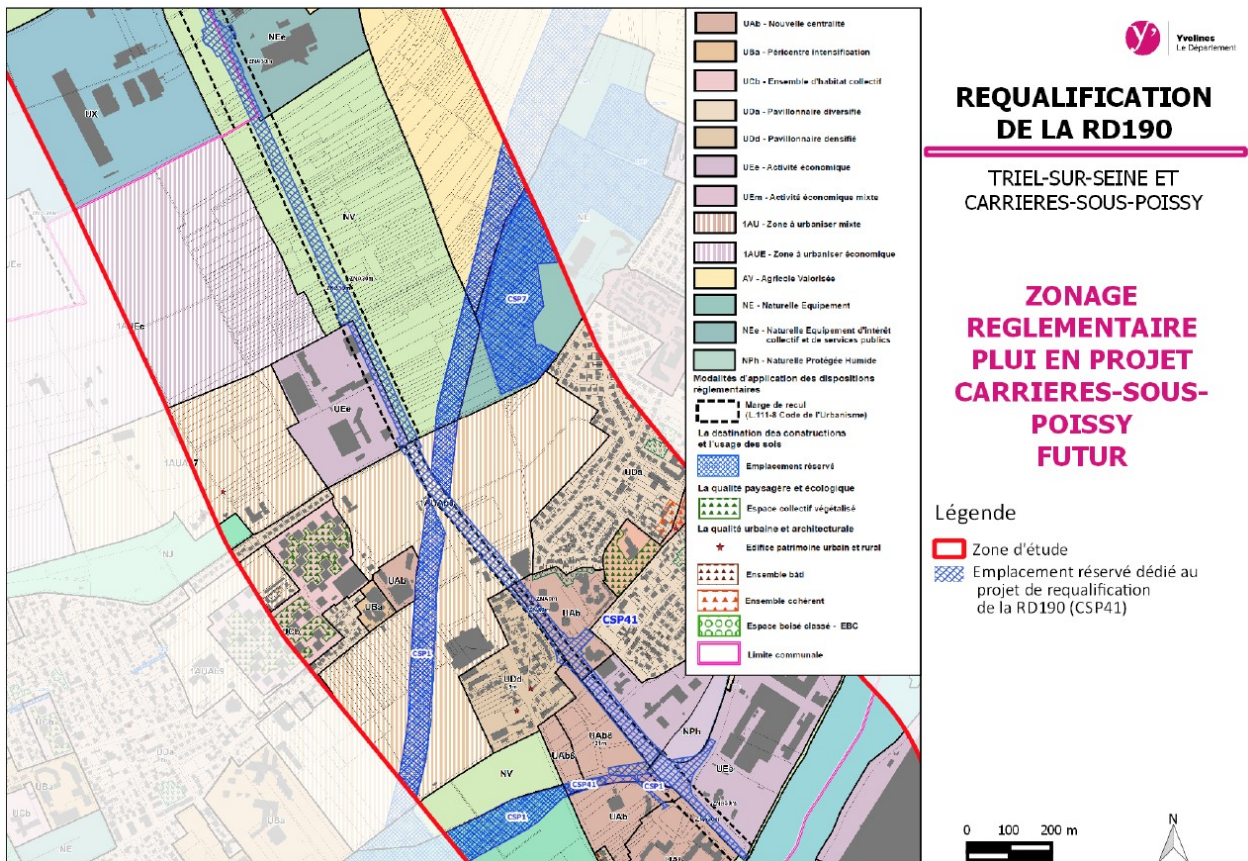


Figure 7: extrait du plan de zonage projeté du PLUi à Carrières-sous-Poissy, source : dossier d'enquête publique

3 Analyse des enjeux environnementaux et de leur prise en compte dans l'étude d'impact

Pour la MRAe, en considérant la sensibilité du site de la boucle de Chanteloup et la nature des modifications projetées de la RD 190 les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet concernent :

- les conditions de déplacement (trafic routier, multi-modalité) dans le contexte à la fois du développement de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup et du changement climatique ;
- la santé humaine (qualité de l'air et ambiance sonore) ;
- le paysage et la biodiversité.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés l'état initial du site, son évolution en l'absence du projet, puis les incidences potentielles du projet et les mesures retenues pour les éviter les réduire ou les compenser ainsi que les modalités de suivi de ces mesures.

L'étude d'impact est, dans sa forme, de bonne facture, généralement claire et bien présentée.

Chaque paragraphe thématique de l'étude des incidences est clos par un encadré synthétique sur les impacts du projet et les mesures retenues pour en éviter, réduire et le cas échéant en compenser les impacts négatifs. Toutefois l'intensité de ces impacts, avant et après la mise en œuvre de ces mesures, n'est pas qualifiée (par exemple de nulle à très forte) et aucune synthèse conclusive ne vient clore l'analyse des incidences (chapitres 7 à 9).

Le résumé non technique offre au lecteur non spécialiste une vision généralement claire et synthétique des sujets traités dans l'étude d'impact. Toutefois le tableau « Synthèse des incidences et des mesures » (page 167) comporte, outre une colonne « Thématique » une colonne « Enjeu sur l'aire d'étude » qui comporte des éléments descriptifs du contexte ou du projet et une colonne « Enjeux » qui définit des objectifs à respecter.

Il convient pour la MRAe de compléter ce tableau par trois colonnes, l'une sur les impacts qualifiés (par exemple avec un code couleur) du projet avant mesures d'évitement, réduction ou compensation, une autre sur ces mesures et la dernière sur les impacts, qualifiés, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction.

La MRAe recommande :

- **de qualifier l'intensité des impacts négatifs du projet avant et après mesures d'évitement et de réduction ;**
- **de présenter une synthèse conclusive de l'étude des incidences ;**
- **de compléter le tableau « synthèse des incidences et des mesures » du résumé non technique.**

3.1 Conditions de déplacement

Les liens entre le développement du réseau routier et celui de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup sont étroits.

Les avis des autorités environnementales précédemment émis sur les projets de la boucle de Chanteloup recommandaient, pour la plupart, d'approfondir l'analyse de leurs impacts sur les déplacements et sur les pollutions et nuisances associées.

De plus, l'article R. 122-5 III du code de l'environnement demande que l'étude d'impact d'un projet d'infrastructure de transport comporte une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation .

L'étude d'impact du projet doit particulièrement prendre en compte des enjeux qui concernent l'évolution du trafic routier, la multi-modalité des déplacements et leur contribution au changement climatique en restituant de façon claire, structurée et contextualisée l'ensemble des informations relatives aux conditions de déplacement, actuelles et futures, dans le contexte du fort développement de la boucle de Chanteloup .

3.1.1 Contexte de développement urbain

Les projets identifiés

Compte-tenu du développement important que connaît le territoire de la boucle de Chanteloup, la démarche d'évaluation environnementale mise en œuvre pour les aménagements routiers doit s'inscrire dans une vision la plus claire possible de l'évolution en cours de l'urbanisation de ce territoire .

L'état initial de l'étude d'impact en présente une description pertinente (*pages 276-315*) : population, activités, occupation du sol. Il comporte une présentation détaillée des projets d'urbanisation en cours, au sein de l'OIN.

Le scénario de référence¹⁴ (*pages 446-448*) reprend très brièvement ces informations, en apportant peu d'éléments supplémentaires sur qui permettraient de caractériser plus précisément l'urbanisation du secteur à l'état futur, sans le réaménagement de la RD 190.

Des données traduisant les évolutions par rapport à l'état initial en termes de logements et d'emplois, figurent également dans le tableau des programmes d'aménagements pris en compte dans la modélisation du trafic, (*pages 789-794*). Il s'agit de données brutes, qu'intégrées aux modèles de calcul.

Il est nécessaire pour la MRAe, de clarifier la manière dont les différentes opérations d'urbanisation sont prises en compte aux différentes étapes du scénario de référence, notamment à la date de mise en service du projet.

Les conséquences prévisibles du projet sur le développement potentiel de l'urbanisation

Les conséquences prévisibles du projet sur le développement potentiel de l'urbanisation¹⁵, sont traitées dans un chapitre spécifique aux projets d'infrastructures de transport (*page 786*), le projet y est présenté comme permettant « *d'accompagner* » l'urbanisation du secteur, mais n'étant « *pas de nature à influencer* ».

14 En l'absence de mise en œuvre du projet.

15 Analyse obligatoire, pour les infrastructures de transport, d'après l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Il est également indiqué que le projet « *n'est pas de nature à avoir d'incidence directe sur l'évolution de l'offre de logement* » (page 612). Ces affirmations ne sont pas étayées, eu égard notamment à l'augmentation de capacité de la RD 190 en section interurbaine. De plus, les conséquences du projet d'aménagement de la RD 190 sont susceptibles de se cumuler avec celles de la liaison RD 30-RD 190. Le projet, seul et considéré dans le programme d'ensemble de développement de la desserte de la boucle de Chanteloup, est pour la MRAe susceptible d'influencer à terme son urbanisation et d'induire des évolutions de l'urbanisation permises par des réductions de temps de transport.

Les activités

La RD 190 dessert des installations industrielles et bâtiments d'activités. À l'état initial, l'étude d'impact recense notamment (pages 280-289) les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) en activité dont une carrière en cours d'exploitation. Il est ensuite indiqué (page 613) que « *le projet tient compte des activités industrielles : il n'aura aucune incidence négative sur celles-ci.* » le dimensionnement de la voirie permettant la circulation des poids-lourds. Le maître d'ouvrage indique également que « *le projet permettra d'améliorer les conditions de desserte et d'accès aux zones d'activités de la boucle de Chanteloup. Il aura donc un effet positif sur le maintien et le développement de ces zones d'activités.* ».

La population

L'étude d'impact présente également une vision globale, dans l'état initial, des densités de population actuelles potentiellement concernées par le projet (pages 276-279). La répartition de l'habitat dans la zone d'étude est, quant à elle, indiquée avec un faible niveau de détail (page 294). L'évolution projetée de ces éléments se limite ensuite à la présentation successive des programmes de construction. À la lecture de l'étude d'impact, il est difficile d'apprécier précisément la population qui sera concernée par la mise en œuvre du projet, notamment les habitants des logements qui seront construits à l'horizon de mise en service du projet, en façade de la RD 190 et donc soumis aux pollutions et nuisances du trafic routier. Or cet enjeu a été mis en évidence par les études d'impact précédemment menées sur le secteur.

La MRAe recommande :

- ***d'analyser de façon plus approfondie les conséquences prévisibles du projet d'aménagement de la RD 190, seul et cumulé avec sa liaison avec la RD 30, sur le développement potentiel de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup, comme prévu à l'article R.122-5 III du code de l'environnement ;***
- ***de présenter les incidences du projet lors de sa mise en service, puis, si cette date est différente, lorsque les programmes d'aménagement qu'il desservira seront achevés ;***
- ***de consolider le scénario de référence, en précisant l'avancement de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup lors de la mise en service du projet (logements et activités).***

3.1.2 Trafic routier

L'état initial de l'étude d'impact (pages 339-357), l'étude du scénario de référence (pages 448-461) et l'évaluation des impacts du projet (pages 614-642) présentent des simulations du trafic routier en 2018, en 2027 (sans projet, puis avec projet), puis en 2047 (sans projet, puis avec projet) .

La modélisation du trafic, la prise en compte du report modal induit par le TCSP

Dans l'état initial, l'état actuel du trafic est caractérisé par des comptages effectués au printemps 2015, suivis de cartes des niveaux de trafic et de saturation en 2018 issues d'une modélisation, sans indication, à cet endroit, sur la méthode de modélisation¹⁶ ni sur l'exploitation faite des comptages.

»

La méthodologie mise en œuvre pour les simulations est présentée plus loin dans le chapitre spécifique aux infrastructures de transport (pages 789-798). Ces éléments de méthode sont très difficilement accessibles au lecteur non-spécialiste et doivent être clarifiés. Un premier développement (paragraphe 14.4.1) est consacré à la « *modélisation statique de 2015* » avec une référence à un modèle DRIEA et un horizon de projet en 2024, Un autre développement (paragraphe 14.4.2) est ensuite consacré à la « *construction du modèle au fil de l'eau 2027* » « *basé à la fois sur le modèle MODUS 2030 et le modèle EGIS* » .

16 Le renvoi aux annexes 6 et 7 de l'étude d'impact n'apporte aucune information : en la matière seules les cartes similaires en 2027 et 2047 figurent dans ces annexes.

L'articulation entre ces deux modélisations, leurs périmètres respectifs, la prise en compte des projets de développement aux différentes échéances de ces modèles¹⁷ et la manière dont ces modélisations ont été exploitées doivent être précisées.

Les hypothèses de génération de trafic par les nouveaux emplois et logements sont plus lisibles (page 794).

L'estimation du trafic de poids-lourds, à horizon de mise en service du projet, est obtenue en considérant leur proportion identique à celle de l'état initial. Or, pour la MRAe, l'étude d'impact du projet doit être en mesure, notamment en exploitant les études d'impact réalisées sur la boucle de Chanteloup, d'ajuster cette estimation en fonction de la nature des activités projetées. À cet horizon, la création du port fluvial, qui a notamment pour objectif de réduire le trafic global de poids-lourds à l'échelle régionale, est de nature à modifier la part de poids lourds empruntant la RD 190, dans des proportions qui nécessitent d'être quantifiées.

Aucun élément ne vient expliciter clairement la façon dont la création du TCSP est intégrée aux simulations permettant d'estimer les volumes de trafic. La réalisation du TCSP qui est une des composantes principales du projet, est de nature à susciter un report modal. Or l'étude d'impact indique (page 614) « *qu'aucune étude de report modal issue des véhicules particuliers ne vient préciser l'évolution des voyages en transport en commun. Néanmoins (...) avec la mise en place du projet, la part modale des véhicules particuliers diminuera au profit des transports en commun sur le secteur d'étude.* » Ce point n'est pas développé davantage. En se référant au chapitre méthodologique, il apparaît (page 794) qu'une augmentation générale de 2 % de la part modale¹⁸ des transports en commun a été retenue sur l'ensemble du périmètre d'étude dans les modélisations réalisées, sans prise en compte particulière du TCSP projeté. Par contre dans la « modélisation 2015 », dont l'utilisation effective pour établir les simulations de trafic de l'étude d'impact reste pour la MRAe incertaine, des taux différenciés d'utilisation des véhicules personnels sont indiqués ; 50 % sans TCSP et 44% avec TCSP. Une clarification de la prise en compte du TCSP dans les simulations de trafic paraît nécessaire

Par ailleurs, il convient de préciser si la modélisation traduit le trafic supplémentaire induit par une augmentation des capacités routières, susceptible de faire croître la demande de déplacements motorisés (phénomène « d'appel d'air »). Cet effet peut s'avérer d'autant plus important si l'on considère le développement du réseau routier de la boucle de Chanteloup dans son ensemble, avec la création de la liaison entre la RD 30 et la RD 190.

Enfin, le modèle est utilisé pour des simulations du trafic à l'horizon lointain de 2047. Il convient, pour la MRAe, de préciser la limite de validité dans le temps du modèle utilisé.

Les résultats et l'analyse des impacts cumulés des projets sur le trafic

Un trafic supplémentaire généré de 3 800 mouvements de véhicules (attraction et émission) est prévu en heure de pointe du matin (page 789). il convient de préciser si tous les programmes listés dans le tableau, sont pris en compte dans cette estimation ou s'il s'agit seulement de ceux de Carrières-sous-Poissy et de Poissy.

Les résultats de l'étude d'impact indiquent un trafic journalier en moyenne annuelle (TMJA), en considérant les deux sens de circulation et sans distinguer les véhicules légers des poids lourds:

- à l'état actuel (2018), de 26 200 véhicules sur le Pont de Poissy (au sud) et 11 250 véhicules sur la section inter-urbaine (au nord) ;
- pour le scénario de référence (2027), intégrant la liaison entre la RD 30 et la RD 190, de 35 700 véhicules sur le Pont de Poissy et 18 300 véhicules sur la section inter-urbaine ;
- en considérant la mise en service du projet d'aménagement de la RD 190 (2027), de 35 800 véhicules sur le Pont de Poissy et 18 600 véhicules sur la section inter-urbaine.

17 Au paragraphe 14.4.1, le tableau des « programmes d'aménagement pris en compte » reprend apparemment l'ensemble de la programmation des ZAC Carrières Centralité et la ZAC Écopôle Seine-Aval, sans préciser leurs calendriers de livraison. La manière dont ils sont pris en compte n'est pas indiquée.

Au paragraphe 14.4.2, le tableau des « projets urbains » indique le volume d'emplois et de logements supplémentaires attendus de 2018 à 2027 et pris en compte dans la modélisation. Pour les 2 ZAC ce volume est inférieur à celui du paragraphe précédent, alors que selon le tableau de la page 777, les 2 ZAC seront achevés fin 2025.

18 Proportion du nombre de déplacements effectués selon un mode de transport donné.

L'étude d'impact présente également les résultats de la modélisation des trafics en heure de pointe et des conditions de saturations du réseau. Ces résultats ne font pas l'objet d'une analyse approfondie, ni de conclusions susceptibles de fonder des mesures visant à maîtriser les volumes de trafic attendus et à optimiser leur distribution intermodale .

Or, la comparaison entre l'état actuel et les simulations réalisées pour 2027 avec ou sans mise en œuvre d'un projet d'aménagement de la RD 190, montrent que l'urbanisation projetée de la boucle de Chanteloup, conduit à une augmentation notable des volumes de trafic sur la RD 190. Sans projet, la saturation du trafic devient importante au nord vers la RD1 à Triel-sur-Seine et critique au droit du Pont de Poissy (cartes de saturation pages 624-625). .

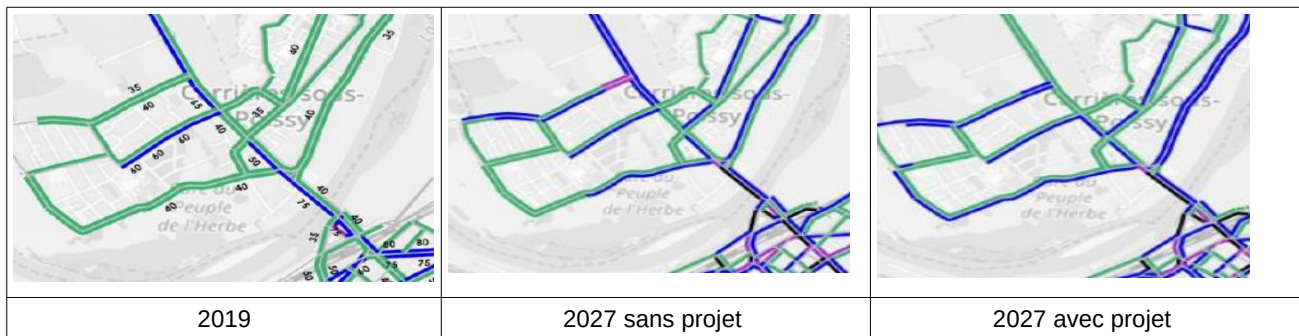


Figure 8: Saturation du trafic en heure de pointe du matin – source : étude d'impact

Ces simulations montrent que le projet n'aura quasiment aucune incidence sur le volume du trafic en 2027 sur la RD 190 réaménagée, notamment sur sa section la plus chargée entre le carrefour avec la RD 55 et le pont de Poissy.

La fluidité du trafic des bus obtenue sur la section en TCSP jusqu'au carrefour avec la RD55 risque d'être compromise, en heure de pointe du matin, par la saturation du pont de Poissy, engorgeant le carrefour avec la RD 55.

Ces résultats montrent que le présent projet n'apportera pas de réponse significative aux problèmes de saturation qui s'aggraveront entre 2018 et 2027 au sud de la RD 190 au niveau du Pont de Poissy . L'étude d'impact indique (page 118) que pour des raisons techniques, de coûts¹⁹ et d'impact visuel, le choix d'engager des travaux au droit du Pont de Poissy n'a pas été retenu. Elle présente les dispositions d'exploitation des feux qui donneront une priorité aux bus lors de leur redémarrage au carrefour avec la RD 55

L'étude d'impact ne précise pas, dans son analyse des impacts cumulés, si des mesures sont prévues en matière de conception de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup favorisant l'usage des transports en commun et des modes actifs, afin de limiter l'augmentation attendue en 2027 du trafic sur la RD 190 et sa saturation au niveau du Pont de Poissy. Or, les études d'impact de certains programmes de construction renvoient à la réalisation de la présente étude d'impact pour justifier l'acceptabilité du trafic engendré par ces programmes.

Le développement du réseau routier, avec la création de la liaison RD 30-RD 190 et d'un nouveau pont à Achères, est susceptible d'engendrer des reports de trafic, a priori intégrés à la simulation des trafics en 2027 mais non quantifiés . Or, les impacts de la création d'une liaison RD 30-RD-190, qui est liée à l'aménagement de la RD 190, ne sont que très brièvement analysés dans les impacts cumulés »²⁰ -(page 785) Une prise en compte et une actualisation des études réalisées en 2013, dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP) relative à cette liaison routière, permettrait d'apprécier plus finement les différentes fonctions supportées par les axes du réseau routier à horizon 2027 et de définir le cas échéant, des mesures visant à limiter le trafic routier et à optimiser sa distribution intermodale. La présentation d'une simulation du trafic en 2027 sans les deux projets routiers serait particulièrement utile pour mieux appréhender l'impact cumulé des deux projets.

19 Le montant de l'aménagement du pont de Poissy a été évalué à environ 4 M€ TTC pour les travaux d'aménagements en heures de pointe du matin (HPM) seule et à environ 4,8 M€ TTC, pour les travaux d'aménagement en HPM et en heures de pointe du soir (HPS). (page 118).

20 « La liaison RD30 – RD190 améliorera les déplacements routiers et la sécurité dans la boucle de Chanteloup. Elle permettra de délester le sud de la boucle ».

La MRAe recommande de préciser et de rendre accessible la méthode retenue de simulation des évolutions du trafic routier.

3.1.3 Multi-modalité des déplacements, effet de coupure

Le TCSP

L'état initial indique (pages 358-367) que le réseau de transports en commun de la boucle de Chanteloup est structuré principalement par la gare de Poissy et, dans une moindre mesure par celles de Triel-sur-Seine et de Verneuil-sur-Seine. Dix lignes de bus empruntent partiellement ou en totalité la RD 190. Avec au total 207 passages de bus par jour en section inter-urbaine et 361 passages en section urbaine, il est indiqué dans l'étude d'impact que l'offre « est en adéquation avec les besoins actuels. » Cette affirmation n'est pas étayée. Le nombre de personnes transportées n'est pas indiquée, ni la part des déplacements actuellement en bus dans la totalité des déplacements effectués sur la RD 190 .

Les temps de parcours actuels sont estimés à partir des fiches horaires du transporteur. Les sections considérées intègrent la gare de Poissy au sud, mais excluent la traversée de Triel-sur-Seine au nord. Ils font apparaître différentiels contrastés (+ 1 min à + 15 min de temps de parcours supplémentaires en heure de pointe) qui mériteraient d'être expliqués. Par ailleurs, certains résultats sont difficilement compréhensibles. D'une part, des lignes de bus effectuant le même parcours ne sont pas impactées de la même façon par le trafic en heure de pointe. Les allongements de temps de parcours constatés dans la direction de la gare de Poissy en heure de pointe du matin ne se répercutent pas dans la direction inverse le soir. Il serait utile de préciser l'influence, sur l'allongement des temps de parcours du matin, de la congestion de la section de la RD190 hors projet allant du pont de Poissy à la gare, congestion qui se répercute dans la zone de projet.

Dans le scénario de référence (page 462), l'augmentation de la fréquentation de la gare de Poissy est estimée à 40 % à horizon de mise en service du projet *Éole*. Aucun autre élément quantifié d'estimation de l'évolution de la demande en transports en commun n'est présentée à l'horizon du projet, tenant compte du développement de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup, permettant d'évaluer l'adéquation du projet de TCSP avec ces besoins futurs. L'un des objectifs du projet est de répondre à ces besoins : (page 122) « De nombreux projets étant étudiés dans le secteur (prolongement du RER E, Tram 13 Express, projets de ZAC, etc.), le nombre de personnes souhaitant se rendre à la gare de Poissy va fortement augmenter à l'avenir. Pour répondre à cette augmentation du besoin, les conditions de circulation sur la RD190 vont devoir être satisfaisantes et notamment pour les bus afin qu'ils ne soient pas piégés dans les embouteillages, pénalisant leurs temps de parcours. »

L'évaluation des incidences du projet sur les conditions de circulation et les déplacements – transports en commun. (pages 643-644) présente les améliorations généralement attendues d'un TCSP. Les éventuels gains de temps de parcours, que ce soit par rapport à la situation actuelle ou au scénario de référence ne sont pas quantifiés. L'étude d'impact indique (p 644) (page 644) que « la modification des lignes de bus fera l'objet de discussions avec les sociétés de transport et GPS&O, doté de la compétence sur le territoire ». Il convient, pour la MRAe que l'étude d'impact soit complétée pour préciser l'évolution prévue de la desserte en bus lors de la mise en service du TCSP, qui est une composante importante du projet.

De plus, l'aménagement envisagé des circulations sur le pont de Poissy, a été exclu du périmètre du projet. Dans ces conditions, les gains de temps attendus en heure de pointe du matin du TCSP, implanté dans la seule section urbaine de Carrières-sous-Poissy, seront probablement limités, malgré la régulation prévue des feux de carrefour, en faveur des bus. La conclusion de la page 462 : « Sans mise en place du projet de requalification de la RD190, l'accessibilité à cette gare [la gare de Poissy accueillant *Eole*] sera difficile ». Ce constat est pour la MRAe, à relativiser, l'accessibilité demeurant, selon les simulations, difficile avec la mise en place du projet.

En effet, le degré d'attractivité du nouveau TCSP lors de la mise en service du projet et l'augmentation de la part des transports en commun dans les déplacements de la boucle de Chanteloup ne sont pas établies dans l'étude d'impact .

La MRAe recommande :

- **de quantifier la part des déplacements sur la RD 190 effectués en bus et d'approfondir l'analyse des conditions actuelles de déplacement en bus ;**
- **de présenter et de quantifier les besoins futurs de déplacements en bus, en tenant compte des projets d'urbanisation desservis par la RD 190 ;**

- **de présenter les objectifs du TCSP (personnes transportés, temps de trajet) ;**
- **d'évaluer l'adéquation du projet retenu avec ces besoins, et d'adapter au besoin le projet.**

Déplacements à pied et à vélo

En ce qui concerne les déplacements à pied ou à vélo, l'état initial (pages 373-376) présente la disparité des aménagements actuels et les dysfonctionnements constatés. Un recensement des projets en cours, destinés à renforcer le maillage du secteur, est également réalisé. Toutefois, seul l'aménagement d'une nouvelle passerelle au droit de l'ancien pont de Poissy est localisé, les cartes de synthèse (pages 378, 645 et 646) ne reprennent pas le réseau des ZAC *Carrières Centralité* et *Écopôle Seine-Aval*, pourtant directement concernées par l'aménagement de la RD 190.

Les itinéraires pour piétons et cyclistes du projet sont conçus en cohérence avec ces programmes. Le projet, qui prévoit l'aménagement d'itinéraires cohérents et séparés de la circulation automobile sur l'ensemble du tracé, ainsi que le traitement des circulations au droit des carrefours, est susceptible d'avoir un impact positif sur la part des déplacements à pied ou à vélo. Toutefois, les bénéfices attendus en termes de temps de parcours ne sont pas chiffrés.

Effet de coupure

Le projet vise à « diminuer l'effet de coupure urbaine » de la RD 190 à Carrières-sous-Poissy. Les aménagements pour les piétons et cyclistes y contribuent effectivement, en facilitant les traversées. Toutefois, l'augmentation notable du trafic routier prévu d'ici 2027 et l'élargissement de la chaussée sont susceptibles de renforcer l'effet de coupure urbaine de la RD 190.

La MRAe recommande d'étudier l'impact de l'élargissement de la chaussée sur l'effet de coupure urbaine de la RD 190, alors que le trafic routier aura significativement augmenté

3.1.4 Changement climatique

Le contexte du changement climatique est caractérisé dans l'étude d'impact (pages 707-710)

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) imputables au projet sont quantifiées dans le chapitre sur la qualité de l'air (page 655). au moyen du logiciel COPERT V uniquement pour les émissions engendrées par le trafic de la voirie prise en compte dans le réseau retenu pour l'évaluation des risques sanitaires. Ce réseau, en application de la note technique du 22 février 2019, est composé du projet routier étudié et de l'ensemble des voies dont le trafic est affecté significativement par le projet (page 379). Le mode de détermination de ces voies n'est pas indiqué. Sont retenues à l'horizon 2027 la liaison entre la RD 190 et la RD 30 et la RD 22 entre cette liaison et la RD 190, mais pas la RD 55. (cf. figure 9 ci après) Les résultats présentés en échelle logarithmique²¹ montrent un quasi triplement des émissions de GES sur ce réseau entre 2019 et 2027 et une très faible différence en 2027 avec et sans projet.

Conformément à l'article R. 122 -5 III du code de l'environnement, l'étude d'impact présente également une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette étude porte notamment sur les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre (pages 786-788).

Les consommations en carburant sur le réseau retenu sont évaluées à 2,8 t_{ep}/j²² en 2019 et à 8,4 t_{ep}/j à horizon 2027, soit une multiplication par trois des consommations journalières. Enfin, le maître d'ouvrage complète son analyse par une monétisation du coût des émissions de CO₂. Appuyée sur une méthodologie nationale²³, cette monétisation est basée sur une valeur croissante du carbone, compte-tenu des engagements européens et français et en la matière. la monétisation des émissions dues au trafic routier sur le réseau retenu est estimée à 236 000 €/an en 2019 et à 2 178 000 €/an à horizon 2027, soit une multiplication par neuf du coût annuel pour la collectivité. Ces modélisations traduisent les effets de l'augmentation du trafic routier dans un contexte de fort développement urbain et de changement climatique.

21 L'utilisation d'une échelle logarithmique, inhabituelle pour un lecteur non avisé, conduit à une représentation « écrasée » de ces évolutions.

22 Équivalence en tonnes de pétrole par jour.

23 La valeur de l'action pour le climat, France Stratégie, février 2019.

Ces résultats, limités aux déplacements motorisés sur une partie du réseau routier sont éclairants sur les incidences de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup. Or, l'étude d'impact, dans sa partie sur les impacts cumulés des projets indique que « les études ont montré que les projets permettront de réduire les rejets de CO₂ (gaz à effet de serre) grâce à la réorganisation des transports collectifs qu'ils permettent et au report de la voiture vers les transports en commun (RER EOLE, tramway T13 ou des camions vers les bateaux (Port urbain de Triel-sur-Seine) », ceci sans apporter de justification et alors que les simulations sur le réseau retenu montrent un triplement des rejets de CO₂. Elle conclut paradoxalement à une « absence d'effet cumulé négatif » sur le climat (page 783). L'étude d'impact indique par ailleurs (page 702) que, compte-tenu des gaz à effet de serre émis par le trafic routier, le projet est susceptible d'impacter le climat global. Mais elle précise qu'à cette échelle, ces impacts ne sont « pas significatifs ». Or cet argument n'est pas satisfaisant, dans la mesure où aucun projet n'est susceptible, à lui seul, de modifier le climat mondial. En l'occurrence, les modélisations précédentes montrent bien que le trafic routier induit par l'urbanisation de la boucle de Chanteloup est susceptible de contribuer, à l'échelle locale, de façon significative au changement climatique.-

La MRAe recommande de réévaluer les incidences cumulées sur le changement climatiques des projets identifiés sur la boucle de Chanteloup.

3.2 Santé humaine

En ce qui concerne la pollution et le bruit associés au trafic routier, l'évaluation environnementale s'appuie sur des mesures réalisés in situ et sur des modélisations dont les méthodes doivent être précisées et rendues accessibles au lecteur non averti comme déjà indiqué ci avant

3.2.1 Qualité de l'air

La contribution à la qualité de l'air ambiant des différentes sources de pollution (trafic routier, résidentiel, industrie, etc.) est présentée à l'échelle communale.

L'étude d'impact identifie les industries polluantes (carrière et traitement des déchets notamment) qui sont implantées à proximité du projet Elle rappelle que le projet s'implante en zone sensible pour la qualité de l'air²⁴, caractérisée par l'exposition d'une population dense à des niveaux de pollution élevés

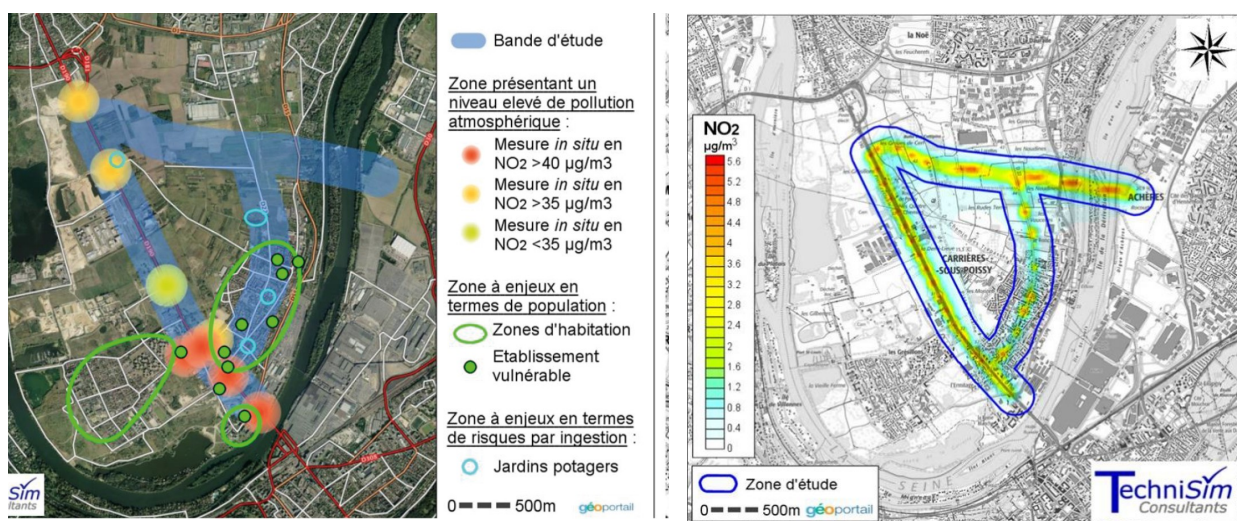


Figure 9: à gauche, mesures in situ de la concentration en dioxyde d'azote et populations exposées - à droite, modélisation des concentrations en dioxyde d'azote en moyenne annuelle imputables au trafic routier local en 2027 sans projet - source : étude d'impact

Six points de mesures ont été définis le long de la RD 190 pour caractériser l'état initial (2015). Le maître d'ouvrage précise que ces mesures ont été réalisées durant une semaine au début d'un épisode de pollution caractérisé par l'organisme Airparif. Les résultats révèlent des concentrations élevées : pour les particules fines les concentrations mesurées sont, en majorité, supérieures aux valeurs limites préconisées par l'OMS, (valeur limite d'exposition (sur 24 h) à ne pas dépasser plus de trois jours par an). Pour le dioxyde d'azote, quatre des six mesures ponctuelle indiquent un taux compris entre 115 % et 165 % de la valeur seuil réglementaire en moyenne annuelle .

24 Définie par le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France (SRCAE)

Pour caractériser l'impact du projet sur la qualité de l'air, l'étude d'impact analyse une bande d'étude de 400 m centrée sur l'axe de la voie, sur les voies susceptibles d'être impactées directement ou indirectement par le projet (cf supra), RD 190, future liaison RD 30-RD 190 et RD 22 (pages 379-417) (cf. Figure 9) . Actuellement, dix établissements sensibles (crèches, écoles et maisons de retraite) sont en particulier recensés au sein de cette bande d'étude. L'évaluation quantitative des risques sanitaires s'appuie sur un carroyage de la bande d'étude avec l'estimation du nombre d'habitants par carré (page 688) . A partir des taux nationaux d'émissions de polluants par la circulation routière ²⁵, de la modélisation du trafic et d'un modèle de dispersion des polluants, elle simule, à différents horizons, les concentrations de polluants émis par le seul réseau routier retenu, en moyenne annuelle.

L'étude d'impact conclut que selon cette simulation « *les concentrations obtenues sont inférieures aux valeurs réglementaires de la qualité de l'air.* » (page 415). Il est également rappelé que, lors des mesures effectuées, les concentrations relevées dépassaient les seuils réglementaires. Il convient, pour la MRAe de préciser dans ces conclusions que les concentration simulées et mesurées ne sont pas les mêmes : concentrations provenant de la seule contribution routière locale dans un cas, concentrations dans l'air ambiant, toutes sources confondues, dans l'autre cas

En 2027, les émissions de dioxyde d'azote et de particules fines par le trafic routier sur le réseau retenu seront au minimum doublées par rapport à 2019.

L'évaluation des risques sanitaires associés est fondée sur une comparaison des situations actuelle et projetée à partir du carroyage du nombre d'habitants mentionné ci-avant (page 689). Or, celui-ci ne tient pas compte de l'augmentation de la population en 2027 dans la bande d'étude , pourtant importante le long de la RD 190. L'éventuelle implantation de nouveaux établissements sensibles, ainsi que d'activités potentiellement polluantes, ne sont pas non plus pris en compte dans cette évaluation.

L'étude d'impact conclut à une acceptabilité de la qualité de l'air à l'état du projet (pages 658-666) ; les concentrations simulées à horizon 2027 imputables au réseau routier local étant 10 à 20 fois moins importantes que les seuils réglementaires. Elle conclut (Page 666) qu'il « *est possible de préciser de manière qualitative que la fluidification du trafic apportée par la requalification de la RD190 permettra une diminution des émissions et donc une amélioration de la qualité de l'air sur la zone d'étude au même horizon mais sans le projet.* » et (page785) « *Le projet de requalification de la RD190 permettra également de fluidifier le trafic routier (...). Par ailleurs, le TCSP proposera un mode de déplacement alternatif à la voiture personnelle (report modal), limitant ainsi les émissions de polluants.* »

Par ailleurs, l'étude d'impact indique (page 528) que la fluidification du trafic en certains points, l'amélioration technologique des véhicules et l'utilisation des transports en commun pourraient permettre d'améliorer la qualité de l'air. Ces hypothèses méritent d'être fondées sur jeune estimation des gains attendus.

Pour la MRAe les simulations de l'étude d'impact montrent une augmentation notable de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques imputables au réseau routier local entre 2019 et 2027, du fait de l'augmentation de la population exposée et du trafic routier supplémentaire qu'engendre l'urbanisation de la boucle de Chanteloup. Ces résultats ne sont pas exploités dans l'étude des impacts cumulés et méritent de l'être.

Par rapport à cette augmentation, la mise en service du projet en 2027 n'apportera pas une évolution significative (très légère hausse des concentrations simulées).

La MRAe recommande d'évaluer les impacts cumulés des projets de la boucle de Chanteloup sur la santé, en tenant compte de l'augmentation de la population exposée aux polluants atmosphériques.

3.2.2 Ambiance sonore

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre, défini par arrêté préfectoral, identifie les secteurs au sein desquels, le long de ces infrastructures, une isolation acoustique des bâtiments d'habitation, des établissements d'enseignement et de santé, ainsi que des hôtels, est nécessaire. La section urbaine de RD 190 à Carrière-sous-Poissy est classée en catégorie 2 (secteur affecté de 250 m de part et d'autre des voies), tandis que la section inter-urbaine est en catégorie 3 (100 m de part et d'autre).

25 Etablis par le SETRA. (page 825) Les mesures in situ ne sont pas exploitées dans le modèle.

Les niveaux sonores à l'état initial (*pages 418-437*), sont caractérisés par une campagne de mesures menée en 2015. Celle-ci combine quatre points de « *mesure fixe* » sur 24 h et quinze « *prélèvements* » sur 30 min. Les mesures fixes indiquent des niveaux sonores compris entre 52 dB(A) et 65 dB(A) de jour, 49 dB(A) et 57 dB(A) de nuit et permettent de qualifier l'ambiance acoustique de la zone comme modérée²⁶. Les prélèvements font apparaître en quatre points un niveau sonore représentatif, à au moins un moment de la journée, d'un « *point noir du bruit* » (>70 dB(A)). À noter que l'ensemble des prélèvements de 30 min ont été réalisés en dehors des heures de pointe.

Une modélisation est ensuite présentée, mobilisant notamment les niveaux mesurés et les données du trafic routier, afin de cartographier l'ambiance sonore. La méthode permettant d'évaluer la fiabilité de cette simulation est exposée (*page 825*). Les résultats de la simulation confirment notamment que dix immeubles situés le long de la RD 190 sont aujourd'hui soumis à une ambiance sonore non-modérée²⁷.

La modélisation des niveaux sonores est ensuite appliquée au trafic estimé pour le scénario de référence (*pages 463-477*). Les résultats montrent que l'augmentation de trafic engendré notamment par l'urbanisation du secteur produit une augmentation notable des nuisances sonores entre 2018 et 2027. La moitié des vingt-huit immeubles étudiés connaissent une hausse de plus de 2 dB(A) le jour²⁸, et pour certains la nuit (comparaison des tableaux des pages 433/434 et des pages 668/669). Une part accrue des habitants sera alors soumise à une ambiance non-modérée.

En intégrant le projet d'aménagement de la RD 190, des différences ponctuelles avec la situation sans projet, sont également constatées par la modélisation sur certains bâtiments. Elles sont dues au déplacement dans certaines sections de l'axe de la chaussée (*pages 668-673*). L'étude d'impact identifie les bâtiments devant faire l'objet de mesures d'isolation acoustique²⁹ en appliquant la réglementation (article R.571-44 et suivants du code de l'environnement, arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières). L'étude d'impact applique cette réglementation en appréciant la contribution au bruit de la modification apportée à l'infrastructure entre le scénario de référence et le scénario avec projet (et non entre l'état initial et le scénario avec projet). Or, d'après l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae), cette interprétation de l'arrêté du 5 mai 1995 est discutable³⁰ et défavorable aux riverains.

Dans le cas présent, les mesures d'isolation acoustique retenues visent à réduire la seule contribution des aménagements prévus de la RD 190 par rapport au scénario de référence. De ce fait, elles ne répondent pas à la dégradation globale des niveaux sonores en façade intervenus entre 2018 et 2027, résultant du cumul des projets réalisés dans le secteur d'étude générateurs d'une augmentation significative du trafic et donc du bruit.

L'étude d'impact montre ainsi que l'impact cumulé sur l'exposition des populations aux nuisances sonores, engendrées par l'urbanisation du secteur, est significatif à l'horizon 2027. Cette question n'est pas traitée de manière satisfaisante dans la partie de l'étude d'impact consacrée aux impacts cumulés (tableau p 785). Il est en effet écrit : « *Les effets sonores cumulés ne sont pas avérés, malgré une augmentation de trafic vérifiée à long-terme. Les mesures acoustiques sont prises pour chaque projet afin de limiter les nuisances.* » Pour la MRAe, ces appréciations sont contestables ; les simulations acoustiques mettent en évidence des effets sonores importants et l'approche par projet est insuffisante pour réduire les impacts cumulés identifiés sur les immeubles existants de long de le RD190

L'application ainsi retenue de la réglementation conduit, pour la MRAe, à des mesures de réduction du bruit par isolation des façades limitées à certains immeubles, alors que l'augmentation de bruit par rapport à la situation actuelle sera significative en 2027 pour d'autres immeubles, après la réalisation des travaux. Cette

26 Inférieure à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit, d'après la réglementation en vigueur.

27 Supérieure à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit, d'après la réglementation en vigueur.

28 Hausse considérée comme significative d'après la réglementation en vigueur.

29 « *Etant donné le caractère urbain de la RD190, l'implantation d'un merlon ou d'un écran acoustique semble difficilement envisageable* ». (p 685).

30 Note de l'Autorité environnementale sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire, 2015

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf

L'Ae note que la première des deux interprétations (comparaison entre l'état futur avec projet et l'état actuel) est celle qui correspond à la manière dont les riverains « *vivront* » le projet. Il lui semble donc souhaitable, dans un esprit de bonne information du public, et même dans l'hypothèse où la seconde interprétation serait retenue, que soient produites des cartes comparant la situation future avec projet (y compris les protections phoniques éventuellement prévues) à la situation actuelle.

dégradation n'est pas imputable au seul projet d'aménagement de la RD 190, mais au cumul des projets d'urbanisation de la boucle de Chanteloup.

Il est pour la MRAe souhaitable que les travaux d'isolation dont la réalisation est prévue dans le cadre du projet soient étendus aux autres immeubles dont l'ambiance sonore sera dégradée, en lien avec les autres maîtres d'ouvrage concernés.

La MRAe recommande :

- **de comparer les niveaux de bruit simulés en façade des immeubles riverains entre la situation en 2027 après travaux et la situation actuelle ;**
- **de mettre en œuvre, sur ces bases, des mesures d'isolation acoustique (dont la responsabilité de la mise en œuvre devra être identifiée) afin de protéger les habitants vis-à-vis des nuisances sonores engendrées par l'évolution générale du trafic routier.**

3.3 Paysage, eau, biodiversité

Au-delà de l'aire d'étude considérée³¹, ces enjeux sont également à prendre en compte au titre des effets cumulés .

3.3.1 Paysage

L'état initial présente une caractérisation du paysage actuel (pages 267-269). La RD 190 traverse la plaine, cadrée par la Seine et ses horizons boisés, que constitue la boucle de Chanteloup. Le tissu des constructions est ensuite analysé, avec du sud au nord : un secteur urbain dense à Carrières-sous-Poissy, un secteur « en devenir » , avec des zones d'activités en cours d'aménagement à l'ouest et de nature à l'est, et un secteur périurbain occupé par des carrières remblayées et des friches naturelles. .

Dans la section urbaine du projet , le renouvellement et la mise en cohérence des espaces publics, ainsi que des installations, sont générateurs d'impacts positifs pour le paysage (page 606). Selon l'étude d'impact, l'apaisement et la diversification des circulations y contribuent également, en réduisant l'emprise visuelle de la circulation automobile. Toutefois, compte-tenu de l'augmentation notable du trafic routier à horizon 2027, ce dernier bénéfiques est, pour la MRAe à relativiser. Comme indiqué précédemment (chapitre 3.1.3 du présent avis) l'objectif de réduire les effets de coupure urbaine nécessite d'être analysé plus précisément.

En ce qui concerne la section inter-urbaine du projet, l'aménagement des abords de la route (voie verte, contre-allée, etc.) permet, selon l'étude d'impact, d'insérer cette dernière de façon plus équilibrée dans le paysage. Toutefois, , avec le passage à 2x2 voies, la création de terre-pleins, l'élargissement des chaussées l'emprise de l'infrastructure s'accroît de façon significative, au détriment notamment des alignements d'arbres existants . Ce phénomène est en partie illustré dans l'étude d'impact (photomontage de la page 607). Pour la MRAe, es impacts attendus du projet sur cette section ne sont donc pas seulement positifs, contrairement à ce qu'indique la conclusion de l'étude d'incidences.

Le projet prévoit l'abattage d'arbres d'alignement et leur remplacement partiel. Or, l'article L. 350-3 du code de l'environnement³² interdit l'abattage des arbres d'alignement bordant les voies de communication. Ces arbres constituent un patrimoine culturel et jouent un rôle dans la protection de la biodiversité. Des dérogations à cette interdiction peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction. Les abattages donnent alors lieu à des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer leur entretien. L'étude d'impact ne précise pas comment le maître d'ouvrage respectera cette disposition législative

Globalement, le maître d'ouvrage prévoit d'abattre 310 arbres et d'en planter 210, ainsi que 84 arbustes. La section urbaine comporte la plantation de 4 alignements d'arbres dans les terre-pleins latéraux du TCSP et de chaque côté de la RD190 (150 arbres plantés pour 84 abattus.

31 L'aire d'étude rapprochée du projet correspond à une bande de 200 m de part et d'autre de la RD 190.

32 Issu de l'article 172 de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 août 2016



Figure 10: Alignements d'arbres le long de la RD 190 - source : <https://www.yvelines.fr/cadre-de-vie/deplacements/routes-transports/rd190/>

Par contre, le traitement paysager de la section interurbaine ne s'accompagne pas de la plantation d'alignements continus ; alors que 222 arbres alignement existants seront abattus sur cette section, seulement 88 seront plantés sur un linéaire de l'ordre de 1,5 km. Or le projet doit répondre au souhait de constituer « l'épine dorsale verte » du territoire de la boucle de Chanteloup (page 606).

Des précisions doivent pour la MRAE être apportées sur le parti paysager retenu sur la section périurbaine, reconstituant ou non les anciens alignements, et sur les compensations apportées pour déroger à l'interdiction d'abattage d'arbres d'alignement.

L'étude des incidences considère (page 601) qu'aucune mesure de compensation des abattages d'arbres d'alignement n'est nécessaire. La MRAE ne partage pas cette appréciation et considère qu'à défaut d'une réduction significative de l'impact du projet sur les alignements de la section inter-urbaine, une telle compensation est nécessaire.

La MRAE recommande,

- **d'analyser de façon plus approfondie les impacts du projet sur les alignements d'arbres dans la section inter-urbaine et de définir des mesures visant à les éviter ou, à défaut, de les réduire et de les compenser dans le respect de l'article L. 350-3 du code de l'environnement ;**
- **de préciser le parti de traitement paysager retenu pour cette section, la RD 190 devant constituer « l'épine dorsale verte » du territoire de la boucle de Chanteloup.**

3.3.2 Sols pollués, eaux

Le projet génère environ 13 000 m³ de déblais, pour 3 000 m³ de remblais. La pollution des terres concernées, notamment due aux anciens épandages d'eaux usées, a été caractérisée (pages 284-287). Des traces de métaux lourds sont relevées. L'étude d'impact précise les conditions possibles d'évacuation et de ré-emploi des déblais (page 543). Compte-tenu des usages projetés, cet enjeu n'appelle pas d'observation particulière.

Le projet fait l'objet à déclaration au titre de l'article R. 214-1 du code de l'environnement (Loi sur l'eau), compte-tenu notamment de ses impacts potentiels sur l'écoulement des eaux pluviales. En effet, « la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet » est estimée à 13,3 ha (page 580). Les dispositifs de gestion des eaux pluviales sont décrits dans l'étude d'impact. En revanche, le niveau d'imperméabilisation des sols (coefficients et surfaces concernées), actuel et projeté, n'est pas quantifié dans l'étude d'impact, mais le dossier comporte la notice d'incidences de la déclaration qui apporte ces informations (pièce I). Une partie du projet est située en zone inondable. En application du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) dans la vallée de la Seine et de l'Oise, les remblais effectués dans cette zone sont compensés par la création de deux bassins (pages 584-585).

Enfin, 5 900 m² de zones humides ont été localisées au sein de l'aire d'étude (page 552). D'après l'étude d'impact, elles sont situées en dehors de l'emprise des travaux et ne seront pas affectées par le projet.

3.3.3 Biodiversité

Une ZNIEFF de type II dénommée « Ballastières et zone agricole de Carrières-sous-Poissy » (n° FR 110001475), comprenant la ZNIEFF de type I « Zone d'épandage de la ferme des Grésillons » (n° FR 110020344). bordent à l'ouest la RD190 actuelle.). La RD 190 traverse un réservoir de biodiversité (dont font partie les deux ZNIEFF) et une continuité (corridor fonctionnel des prairies, friches et dépendances vertes) identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) (pages 225-229). De plus, deux zones de compensation écologique des projets³³ sont situées de part et d'autre de la RD 190. Elles sont mentionnées dans l'étude d'impact (page 444). Elles méritent d'être décrites et cartographiées dans l'étude d'impact. Or la zone de compensation écologique créée dans le cadre de la ZAC Carrières Centralité représente un enjeu important de l'aire d'étude.

Des inventaires faune / flore ont été réalisés en 2015, avec un passage supplémentaire le 17 juillet 2018 (pages 230-261). Dans la mesure où le secteur connaît actuellement des transformations importantes, l'état initial en termes de biodiversité est susceptible d'avoir évolué depuis. Les méthodes de recherche et les conditions de réalisation des inventaires n'appellent pas d'observation particulière, hormis pour les hyménoptères (abeilles, guêpes, fourmis, etc.)³⁴ qui n'ont pas fait l'objet d'une recherche spécifique, alors que certaines de ces espèces sont protégées au niveau régional. Cette absence mérite d'être justifiée dans l'étude d'impact, au regard d'une absence éventuelle d'habitat naturel.

Les inventaires ont identifié la présence d'oiseaux appartenant des espèces menacées d'extinction, (Pipit farlouse, Pouillot Fitis et Tourterelle des bois,) ainsi que la présence potentielle d'une colonie de Noctule commune³⁵, espèce de chauve-souris,. Par ailleurs, la mise à jour en 2018 de la liste rouge des oiseaux nicheurs d'Île-de-France a classé désormais le Chardonneret élégant, observé en nombre dans la zone d'étude, comme « quasi menacé » l'Alouette des champs comme « vulnérable ») et le Serin cini³⁶ comme « en danger ».

La démarche d'évaluation des enjeux fonctionnels des habitats (prenant en compte outre le statut des espèces inféodées à ces habitats ; des critères d'abondance, de diversité et de liaison) est pertinente (pages 262-263).

Les impacts du projet sont qualifiés de faibles ou négligeables, à l'exception de la destruction potentielle, du fait de l'abattage d'arbres, d'un site de reproduction de la Noctule commune. L'enjeu est important, dans la mesure où très peu de colonies sont connues en Île-de-France³⁷. Une mesure de réduction est retenue consistant à mettre en œuvre des méthodes d'abattage spécifiques pour éviter de détruire des individus. Or la destruction du gîte lui-même est susceptible de compromettre la survie de la colonie. Il convient pour la MRAe, de confirmer la présence de cette colonie de localiser ses gîtes de reproduction, afin d'éviter leur destruction. Dans le cas contraire l'impossibilité d'un tel évitement devra être démontrée, puis des mesures de compensation retenues dans le cadre d'une demande de dérogation à l'interdiction de détruire ces gîtes de reproduction.

L'étude d'impact présente la démarche *Life + Seine city parc* (page 304), impliquant l'ensemble des acteurs de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup qui contribue à conforter le réservoir de biodiversité identifié par le SRCE. L'étude d'impact ne précise pas la façon dont le projet s'inscrit, dans ce cadre d'action collective. L'enjeu que représente le franchissement de la RD 190 par la faune sauvage doit ainsi être pris en compte. L'étude d'impact se fonde sur la rupture existante pour justifier l'absence d'impacts du projet sur les continuités écologiques (page 600). Pourtant, l'étude d'impact constate (page 561) que le projet présente un risque de mortalité accru pour la faune. L'existence de cette mortalité démontre que la rupture de continuité n'est pas complète. Cet impact n'est a fortiori pas quantifié. En termes d'évitement, il est indiqué que la conception du projet inclut « *un calage des emprises au plus près de l'infrastructure existante* » (annexe 4, page 79). Toutefois en section inter-urbaine, le projet transforme une chaussée à double-sens en une 2x2 voies avec terre-plein central accueillant en 2027 un trafic nettement plus important qu'aujourd'hui aggravant son effet de coupure pour la faune.

33 Ces zones de compensation écologique, sont localisées sur le site www.geoportail.gouv.fr. Comme prévu par l'article L.163-5 du code de l'environnement, les mesures cartographiées sont celles prescrites dans un acte administratif autorisant un projet, pour compenser les atteintes à la biodiversité).

34 De même, les hémiptères, coléoptères et névroptères, n'ont pas fait l'objet d'investigations spécifiques.

35 Respectivement dénommés scientifiquement *Anthus pratensis*, *Phylloscopus trochilus*, *Streptopelia turtur* et *Nyctalus noctula*.

36 Respectivement *Carduelis carduelis*, *Alauda arvensis* et *Serinus serinus*.

37 *Plan régional d'actions en faveur des chiroptères en Île-de-France - Bilan 2012-2016*, DRIEE 2017.

La MRAe considère que la requalification de la RD 190 doit constituer une opportunité pour rechercher une réduction de l'effet de coupure pour la faune sauvage de l'infrastructure existante

La MRAe recommande :

- **de mettre à jour les références relatives aux espèces menacées (listes rouges) ;**
- **d'éviter la destruction de gîtes de reproduction de la Noctule commune et, en cas d'impossibilité, de proposer des mesures compensant cette destruction ;**
- **de présenter la contribution éventuelle du projet à la démarche Life + Seine city parc ;**
- **d'évaluer l'impact du projet sur la mortalité de la faune sauvage, de rechercher une réduction de l'effet de coupure de continuité écologique par la section inter-urbaine de la RD 190.**

4 Justification du projet retenu

L'analyse des coûts projetés pour la collectivité (pages 787-788), en considérant le trafic routier sur le réseau retenu pour l'étude sanitaire (incluant la liaison avec la RD 30) chiffre l'impact sanitaire et climatique des émissions atmosphériques à hauteur de 4 000 000 € / an à horizon 2027, soit quatre fois plus qu'aujourd'hui. De plus, compte-tenu des engagements français et européens en la matière, cette valeur annuelle augmentera par la suite. En regard, les avantages attendus d'un TCSP sont indiqués de façon générale, faute de pouvoir être quantifiés selon l'étude d'impact (page 800) dans l'analyse des coûts et des avantages induits par ce projet de transport³⁸.

Dans son avis du 21 mars 2019 sur le PLUi de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, la MRAe a relevé les enjeux environnementaux et sanitaires particulièrement sensibles que représentent les conditions de déplacement pour le territoire de la communauté urbaine. À ce titre, elle recommandait « qu'une étude spécifique aux déplacements soit réalisée à l'échelle de l'intercommunalité, afin de modéliser et d'appréhender les effets des développements urbains et des changements de comportement de mobilité, induits par les développements de l'offre de transports, sur la consommation d'énergie, la qualité de l'air, le bruit et les gaz à effet de serre. » Or, la présente étude d'impact ne mentionne pas cet avis, ni la façon dont cette recommandation a été prise en compte.

L'étude d'impact du projet met en évidence, notamment par son étude de trafic, l'impact cumulé notable des différents projets engagés dans la boucle de Chanteloup se traduisant par un accroissement important du trafic routier et de la pollution induite à l'horizon 2027, ainsi que par une saturation aggravée du trafic en heure de pointe au niveau du Pont de Poissy qui donne accès à une gare dont l'attractivité va augmenter avec l'arrivée d'Eole et du Tram 13 express. Or le projet tel que proposé, s'il apporte avec le TCSP une amélioration des conditions des déplacements en bus dans la section urbaine et s'il requalifie l'entrée de ville de Carrières-sous-Poissy, ne se traduira vraisemblablement pas par une amélioration significative de la circulation aux abords du pont de Poissy en 2027, notamment en heure de pointe. La variante écartée d'un traitement du Pont de Poissy mérite pour la MRAe d'être reconsidérée, son intérêt lui paraissant manifeste pour améliorer les conditions de circulation, en priorité des bus, et pour concrétiser pleinement le report modal attendu du TCSP.

La MRAe recommande de réexaminer l'inclusion dans le projet du traitement de la traversée du pont de Poissy par les bus.

5 Information, consultation et participation du public

Le présent avis de l'autorité environnementale devra être joint au dossier soumis à enquête publique. Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra également faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et sur celui de la MRAe.

38 Prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.