



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le 07 OCT. 2011

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-375-11

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de liaison routière
entre la RD30 et la RD190 Pont à Achères - Boucle de Chanteloup
(département des Yvelines)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet, présenté par le Conseil Général des Yvelines, de création d'une liaison routière départementale d'environ 6 km, entre la RD190 à Triel-sur-Seine et la RD30 à Achères, avec un franchissement de la Seine en viaduc. Il concerne le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine, dans le département des Yvelines. Il s'agit de la demande de déclaration d'utilité publique.

L'étude d'impact présentée est complète et de bonne qualité.

S'agissant du risque inondation, le projet, situé dans un secteur où le volume d'expansion des crues doit être conservé, génère un volume de remblais qui sera compensé dans le cadre du Plan Global d'Aménagement (PGA) de la plaine d'Achères, actuellement en cours d'actualisation. Un aboutissement du protocole de réalisation du PGA serait nécessaire afin d'assurer la mise en œuvre des principes de compensation définis dans ce plan.

Les enjeux liés aux milieux naturels ont été bien analysés. Certaines précisions pourront être fournies dans les phases ultérieures du projet sur la mise en œuvre des mesures de réduction des impacts, notamment pour ce qui concerne la construction du viaduc sur la Seine.

Des visualisations du projet sont présentées et permettent d'appréhender l'insertion paysagère du projet dans son environnement.

Les enjeux liés à la gestion des eaux de ruissellement, aux nuisances sonores ont été correctement traités. Quelques éléments complémentaires sont attendus concernant l'impact du projet sur la qualité de l'air.

L'autorité environnementale estime utile d'analyser les impacts potentiels du projet sur l'espace agricole afin de montrer que les conditions spatiales d'une mutation future de ce secteur agricole sont préservées.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France



AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation :

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés 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. Dans ce sens, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 85/337/CEE.

A la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet, présenté par le Conseil Général des Yvelines, consiste à créer une liaison routière départementale d'environ 6 km, entre la RD190 à Triel-sur-Seine, à l'ouest, et la RD30 à Achères, à l'est, en franchissant la Seine avec la construction d'un nouveau pont. Il concerne le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine, dans le département des Yvelines.

La nouvelle voie traversera le méandre de la Seine appelé « Boucle de Chanteloup ». Elle coupera la RD22, où l'aménagement d'un carrefour giratoire est prévu, et passera sous la RD55, sans échange direct. Le raccordement à la RD55 sera assuré par une voie de liaison, au sud, d'environ 360 mètres. Enfin, la route franchira la Seine par un nouveau pont, implanté au droit de l'île de la Dérivation à Carrières-sous-Poissy, avant de rejoindre la RD30 au moyen d'un carrefour giratoire.

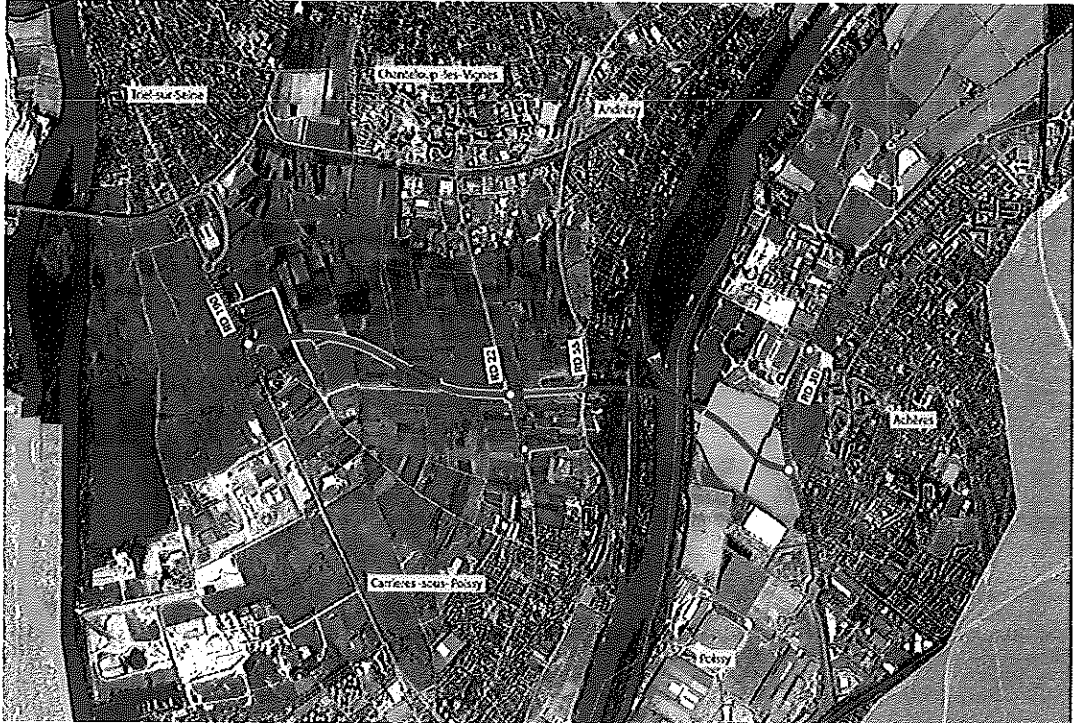
La nouvelle liaison sera aménagée à 2 x 2 voies, et une piste cyclable unidirectionnelle sera créée de part et d'autre de la route. Des voies de désenclavement rétabliront les chemins ruraux interceptés par le projet.

Les RD190 et RD30, situées aux extrémités du projet et actuellement à 2 x 1 voie, feront l'objet d'un réaménagement en boulevard urbain à 2 x 2 voies sur une partie de leur

linéaire. Une piste cyclable¹ sera aménagée le long de la RD190, une bande cyclable² le long de la RD30.

La durée des travaux est estimée à 4 ans environ.

Plan de situation



Source : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (juillet 2011)

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact (datée de juillet 2011), comprise dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

2. Les enjeux environnementaux

L'état initial de l'environnement réalisé dans l'étude d'impact est de bonne qualité. Il présente plusieurs cartographies, facilitant la compréhension des éléments abordés. Chaque thématique fait l'objet d'une synthèse, et un tableau général de synthèse des enjeux est présenté aux pages 298 et 299, ce qui est appréciable.

Le projet est en partie situé en zone inondable. Ce risque fait l'objet du Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI) de la Seine et de l'Oise, approuvé le 30 juin 2007. Ce PPRI intègre le Plan Global d'Aménagement (PGA) de la plaine d'Achères et de Poissy, élaboré en 2006. Le PGA définit un scénario d'aménagement sur le secteur permettant notamment d'aboutir à un équilibre remblais/déblais et de conserver ainsi le volume d'expansion des crues. Le respect du PPRI et du PGA par le projet est un enjeu important relevé par l'autorité environnementale.

¹ Une piste cyclable est une section de chaussée matériellement isolée des voies de circulation pour les véhicules motorisés.

² Une bande cyclable est une voie contiguë à la chaussée, dont elle n'est séparée que par des bandes de peinture au sol.

En termes de milieux naturels, le site du projet n'est concerné par aucun inventaire ou zonage réglementaire. Des relevés floristiques et faunistiques ont été effectués sur le terrain en 2009 (une journée en avril, en juin, en juillet et en août). Ces relevés montrent un intérêt floristique plutôt limité. Sur le plan faunistique, plusieurs espèces, protégées et/ou peu fréquentes, d'oiseaux, d'insectes et de chauves-souris ont été observées sur la zone. Les milieux les plus intéressants pour la faune sont certaines friches, les lisières arbustives, les bosquets, ainsi que la Seine et sa ripisylve où une activité chiroptérologique (chauves-souris) forte a été constatée. Le pétitionnaire précise que les oiseaux hivernants ou migrateurs n'ont pas fait l'objet de relevés spécifiques, à une période plus propice à leur observation (hiver), bien que le site présente des potentialités d'accueil de ces espèces. Plusieurs espèces protégées pouvant être impactées par le projet, le pétitionnaire indique qu'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction de ces espèces devra être déposée.

L'autorité environnementale recommande que les inventaires soient complétés, notamment pour les espèces suivantes :

- les oiseaux migrateurs ou hivernants,
- l'Oedicnème criard et la Chouette chevêche, deux espèces rares déjà observées dans la boucle de Chanteloup,
- les chauves-souris, qui n'ont fait l'objet que d'une seule nuit d'observation au détecteur à ultrasons.

En outre, du fait de la construction de piles dans le lit mineur du cours d'eau, la présence éventuelle d'espèces de mollusques d'intérêt communautaire ainsi que de zones de reproduction de la faune piscicole (frayères) devrait être recherchée.

Par ailleurs, le pétitionnaire indique la présence probable de zones humides sur le site du projet, dans la plaine et en bordure de Seine, sans identifier précisément la présence de telles zones, au regard des critères de définition de l'arrêté du 1er octobre 2009 qui s'appuient sur la végétation et l'hydromorphie des sols.

L'autorité environnementale rappelle que, dans le cadre des procédures au titre de la loi sur l'eau notamment, les éventuels impacts sur ces zones humides devront être appréhendés à la fois en termes de biodiversité mais aussi de fonctionnalités. En cas de destruction ou de dégradation de ces zones humides, les mesures compensatoires sont à examiner au regard de ces deux critères.

Le dossier décrit de manière détaillée le contexte paysager dans lequel s'inscrit le projet, et est illustré de plusieurs photographies. Les grands espaces ouverts de la plaine agricole, au centre de la boucle de Chanteloup, traversés par le projet de route, permettent des perceptions larges, notamment sur le massif de l'Hautil situé au nord. Vers l'est, la plaine s'avance jusqu'aux coteaux qui descendent depuis la RD22 vers la Seine, et constituent un cadre naturel apprécié, entre les fronts urbains de Carrières-sous-Poissy et d'Andrésy. Le chemin de halage, qui longe la rive de la Seine, est un lieu de promenade et offre, au travers de la végétation, des vues, sur les îles de la Seine : île de la Dérivation, île d'en Bas...

Le pétitionnaire met en avant la nécessité de veiller à une bonne insertion du projet routier, dans la zone de coteaux notamment.

En termes de pollution des sols, le dossier signale les activités d'épandage d'eaux usées issues de la station d'épuration d'Achères réalisées dans le passé sur la plaine, ainsi que la présence d'une ancienne décharge d'ordures ménagères, à Triel-sur-Seine, et d'une ancienne carrière remblayée avec des matériaux indéterminés, au lieu-dit « Rocourt » à Achères. Les analyses réalisées sur les sols, au droit du projet, ne mettent pas en évidence de pollution significative, malgré la présence de quelques éléments traces métalliques pour certains sondages. Au vu de ces analyses, le pétitionnaire indique que l'évacuation des déblais est possible en Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI). Toutefois, compte-tenu du nombre relativement faible de sondages réalisés (8), le pétitionnaire précise que, lors des travaux, un protocole sera mis en place en cas de

découverte de matériaux « suspects » (odeur, couleur, aspect) : tri et isolement des matériaux, analyses complémentaires, évacuation adaptée.

L'autorité environnementale souligne la mise en place de ce protocole et recommande une traçabilité du suivi visuel et olfactif des matériaux, et la réalisation de quelques analyses de contrôle systématiques.

S'agissant des eaux souterraines et superficielles, l'étude indique la présence de plusieurs nappes souterraines, dont la nappe alluviale de la Seine, vulnérable aux pollutions du fait de sa faible profondeur (2 à 3 mètres). Le seul cours d'eau présent à proximité est la Seine, pour laquelle le dossier indique que la qualité des eaux est mauvaise à l'heure actuelle. Les objectifs de bon état pour ces différentes masses d'eau, fixés par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie, impliquent une vigilance particulière par rapport aux pollutions que peut générer le projet. Le pétitionnaire souligne à juste titre l'importance pour le projet d'intégrer des dispositifs de gestion des eaux de ruissellement permettant de maîtriser les pollutions chroniques et accidentelles.

Des mesures acoustiques ont été réalisées pour caractériser l'ambiance sonore actuelle, en période diurne et en période nocturne, au niveau des habitations. Les résultats montrent que les niveaux sonores sont caractéristiques d'une ambiance sonore « modérée » (au sens de la réglementation³), sauf aux abords de la RD190, où ces niveaux sont plus élevés.

Les données d'Airparif, association chargée de la surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France, indiquent que la qualité de l'air est globalement satisfaisante sur la zone d'étude, avec toutefois des dépassements des seuils réglementaires à proximité des principaux axes de circulation. Le pétitionnaire a réalisé une campagne de mesures des concentrations en dioxyde d'azote et en benzène. En raison des trafics importants, seuls les points de mesures situés à proximité de la RD190 et du carrefour au sud du pont de Poissy dépassent les seuils de qualité pour le dioxyde d'azote.

Le dossier mentionne bien l'ensemble des ouvrages du réseau public de transport d'électricité présents dans l'aire d'étude. Ces ouvrages génèrent des servitudes, dont il aurait été utile de rappeler la portée (servitudes d'ancrage, d'appui, d'abattage d'arbres...). En effet, les préconisations énumérées dans le dossier à la page 289 sont des exigences réglementaires de sécurité et ne résultent pas directement des servitudes liées aux lignes. Les servitudes nécessitent en particulier que les ouvrages soient en permanence accessibles pour les opérations d'entretien et de maintenance et qu'aucun des arbres se trouvant à proximité ne puisse occasionner des avaries aux ouvrages.

Il conviendra que le pétitionnaire soit vigilant, lors des travaux notamment, sur les impacts potentiels du projet routier sur les ouvrages de transport d'électricité, en particulier la ligne souterraine à 225 000 volts Nanterre-Nourottes, qui intercepte le tracé de la nouvelle route, ainsi que les lignes à 225 000 volts Mézerolles-Nourottes 1 et 2, dont les supports, à proximité immédiate du bassin n°1, ne devront pas être fragilisés.

3. Les impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Les objectifs du projet sont d'assurer un maillage des routes départementales, de créer une desserte routière est-ouest, avec un nouveau franchissement de la Seine, et d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de Chanteloup pour

³ D'après la réglementation, une zone est considérée d'ambiance sonore « modérée » si le niveau de bruit ambiant est inférieur à 65 dB(A) le jour et inférieur à 60 dB(A) la nuit. Les seuils à respecter pour les contributions sonores des futures routes sont alors plus exigeants.

accompagner le développement du territoire de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Seine-aval dont fait partie la boucle de Chanteloup.

Le pétitionnaire a étudié plusieurs variantes afin d'arriver à la définition de ce projet : 5 fuseaux de passage pour la section RD190-RD22, 5 variantes pour la section RD22-RD30, incluant le franchissement de la Seine. Les critères analysés pour la comparaison des différentes variantes sont présentés. Ce sont notamment :

- pour la première section : le linéaire, les contraintes de raccordement, les contraintes environnementales...
- pour la deuxième section : l'insertion paysagère, l'impact acoustique, l'impact sur le bâti...

L'autorité environnementale note que le tableau multicritères pour la première section (RD190-RD22) ne décrit pas de manière complète les caractéristiques de chaque variante envisagée, pour les critères retenus.

Les raisons ayant conduit au choix retenu, à l'issue des concertations menées avec les collectivités concernées, sont clairement explicitées.

En outre, le pétitionnaire indique que le projet de prolongement de l'autoroute A104 (bouclage de la francilienne à l'ouest de Paris) constitue une contrainte forte : le projet de liaison routière départementale devra être compatible avec un raccordement futur à cet axe.

L'analyse multicritères des variantes étudiées a pris en compte la compatibilité avec le projet de l'A104 (tracé « vert » retenu par le ministre le 24/10/2006 à l'issue du débat public) et la variante retenue est compatible avec ce projet.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

L'étude distingue les impacts temporaires, liés au chantier, des impacts permanents, liés au projet finalisé. Les mesures de suppression, de réduction ou de compensation sont proposées en parallèle, ce qui facilite la compréhension.

Le dossier liste les dispositions destinées à limiter les nuisances de chantier, parmi lesquelles on peut citer : stockage des produits polluants (hydrocarbures, huiles...) sur une aire étanche et confinée, plate-forme de chantier imperméabilisée, récupération des eaux de chantier, arrosage pour éviter l'envol de poussières, défrichage hors période de reproduction (oiseaux, chauves-souris), évitement des secteurs écologiquement sensibles pour les aires de chantier, balisage des arbres, collecte et tri des déchets...

Certaines mesures devront être précisées, notamment concernant la construction du viaduc (cf. paragraphe relatifs aux impacts sur les milieux naturels ci-dessous), afin de préserver les berges et les milieux aquatiques.

S'agissant de la prise en compte du risque inondation, il est prévu dans le PGA de la plaine d'Achères de 2006 une enveloppe de remblais de 98 500 m³ pour le projet de liaison routière (franchissement de la Seine et doublement de la RD30), ainsi que la réalisation d'une rigole longeant la RD30, facilitant l'évacuation des eaux en période de décrue.

Le pétitionnaire indique qu'une mise à jour du PGA est en cours et devrait aboutir d'ici la fin de l'année 2011 : le volume de remblais attribué au projet serait réajusté à 100 000 m³, et la rigole ne serait plus nécessaire. Le fossé prévu pour collecter les eaux de la RD30 devra toutefois être compatible avec cette fonction.

Le pétitionnaire précise qu'une étude hydraulique définira, dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ultérieure, les dispositions permettant de tendre vers une transparence hydraulique du projet.

L'autorité environnementale note qu'un aboutissement du protocole de réalisation du PGA d'Achères serait nécessaire, afin d'assurer une bonne prise en compte des contraintes hydrauliques par le projet et la mise en œuvre des principes de compensation définis dans le PGA.

Enfin, le pétitionnaire indique que la RD30 sera mise hors d'eau pour une crue centennale, sur la section sud, située entre le viaduc et l'entrée de Poissy. Il faut noter que cela impose que cette route soit au minimum au-dessus de la cote des Plus Hautes Eaux Connues (PHEC) et non à la cote PHEC – 20 cm comme cela est indiqué dans le dossier.

Le dossier décrit de manière détaillée les effets possibles du projet sur les milieux naturels, puis évalue l'importance de ces impacts. L'autorité environnementale relève notamment les risques de rupture de corridor pour la faune au niveau du viaduc, de collision avec les véhicules, de limitation de échanges nord-sud... Il faut également noter les impacts indirects du projet, dont un des objectifs est la desserte des zones urbanisables de la boucle : cette future urbanisation entraînera la disparition d'espaces agricoles et naturels. Pour ce qui concerne le viaduc, le choix du pétitionnaire d'éviter l'implantation d'une pile de pont dans le bras secondaire de la Seine et de conserver le linéaire boisé sous le viaduc, ce qui permet de minimiser les impacts sur les berges du fleuve, est à souligner. Une ou deux piles seraient implantées dans le bras principal, en fonction du choix technique qui sera retenu pour le viaduc. Il conviendra de rechercher à minimiser les ancrages des piles et à limiter les travaux sur berges. Les mesures prises en phase de chantier sont abordées mais pourraient être plus précises, notamment concernant la construction des fondations des piles : des mesures complémentaires, comme la filtration des eaux d'épuisement de fouilles, le suivi du taux de matières en suspension en aval du chantier, la mise à disposition de barrages flottants pour gérer une éventuelle pollution accidentelle..., pourraient être envisagées.

Pour ce qui concerne le reste de la liaison routière, plusieurs mesures pertinentes sont proposées par le pétitionnaire pour réduire les impacts sur les milieux naturels : limitation des emprises du chantier, période de réalisation du chantier en dehors des périodes de reproduction (oiseaux, chauves-souris), mise en place de murs anti-bruit non transparents...

Sans préjuger des conclusions des demandes de dérogations à l'interdiction de destruction des espèces protégées qui seront instruites ultérieurement, d'autres mesures auraient mérité davantage de précisions concernant leur localisation et leur mise en œuvre, comme le maintien d'habitat de chasse favorables pour les rapaces, la préservation et la gestion favorable de friches herbacées au sein de la ZNIEFF⁴.

En cohérence avec le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) 2008, qui préconise de maintenir des coupures d'urbanisation dans la boucle de Chanteloup (est-ouest et nord-sud), l'autorité environnementale recommande que la réalisation de cette liaison routière soit l'occasion de développer une continuité écologique entre les différents espaces traversés, et de valoriser sur le plan écologique les abords du projet, en lien avec le traitement paysager : circulations douces, bassins de rétention, espaces contigus aux emprises.

Une étude d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 est présentée, comme l'exige la réglementation pour tout projet soumis à étude d'impact, qu'il soit ou non situé dans un site Natura 2000. Compte-tenu de la localisation du projet par rapport aux sites Natura 2000 les plus proches, l'étude conclut valablement que le projet n'aura pas d'impact sur les sites Natura 2000.

Le dossier décrit bien le parti paysager envisagé pour l'intégration de la liaison routière, qui vise la discrétion, en cohérence avec les formations végétales en place : dans la plaine, les abords de la voie seront engazonnés, pour conserver les vues existantes, seuls les bosquets traversés et l'alignement d'arbres le long de la RD190 seront reconstitués ; dans les secteurs plus densément végétalisés, des plantations seront prévues.

Pour ce qui concerne le viaduc de franchissement de la Seine, le pétitionnaire précise que la végétation des bords de Seine limite les perceptions de l'ouvrage. Actuellement, le choix technique de l'ouvrage n'est pas fixé et une étude architecturale interviendra

⁴ Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique

ultérieurement. Toutefois, des simulations de principe sont déjà présentées, afin d'appréhender l'insertion du viaduc dans son environnement.

L'autorité environnementale note qu'aucune visualisation n'est fournie pour les ouvrages de décharge hydraulique qui seront créés dans le remblai d'accès du viaduc, côté est, ni pour l'ouvrage permettant le passage sous la RD55. L'autorité environnementale recommande en outre qu'une attention particulière soit portée à l'insertion des ouvrages annexes : bassins de rétention, écrans acoustiques...

S'agissant des espaces agricoles, le pétitionnaire indique que l'interdiction de cultiver, consécutive à la pollution des terres due aux épandages d'eaux usées, a conduit à une disparition quasi-totale de l'agriculture.

L'autorité environnementale précise que cette affirmation doit être pondérée. En effet, l'interdiction de cultiver concerne les cultures destinées à l'alimentation humaine, et non les cultures destinées à l'alimentation animale ou à la transformation industrielle. Plusieurs exploitations agricoles sont actuellement en activité sur des terres concernées par le projet de liaison routière.

Par ailleurs, concernant les terres anciennement agricoles, actuellement à l'état de friches, le dossier indique à juste titre que la réaffectation des sols n'est pas achevée.

L'autorité environnementale précise qu'il convient de préserver toutes les conditions spatiales d'une mutation future de ce secteur agricole, et estime donc utile d'analyser les impacts potentiels du projet sur l'espace agricole : perte de surfaces cultivées, analyse du parcellaire agricole (compacité ou éclatement des îlots de culture), rétablissement des circulations.

Si le dossier indique que les chemins ruraux interceptés par le projet seront rétablis par des voies de désenclavement, ces voies sont matérialisées de façon très peu lisible sur le plan général des travaux.

Le projet adopte le principe, pertinent, d'une séparation des eaux de ruissellement issues de la plate-forme routière de celles issues des bassins versants naturels, moins polluées, et qui seront restituées au milieu naturel.

Les eaux de la plate-forme routière seront dirigées vers des bassins de rétention et traitées à l'aide de dispositifs de type décanteurs-déshuileurs. Le débit de fuite sera limité à 1 L/s/ha, pour une pluie de retour 10 ans, conformément à la disposition 145 du SDAGE.

L'autorité environnementale signale que les retours d'expériences sur les installations de type décanteurs-déshuileurs montrent une faible efficacité pour traiter les pollutions chroniques des eaux pluviales. Le choix de techniques de traitement alternatives pourrait être recherché.

En outre, il faut souligner l'importance de l'entretien des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales. En effet, un défaut d'entretien peut avoir l'effet inverse de celui recherché, en concentrant la pollution restituée plutôt que de la réguler. Les modalités d'entretien de ces dispositifs, et notamment du bassin n°2 qui sera enterré, ne sont pas abordées dans ce dossier et devront être précisées.

Par ailleurs, l'entretien envisagé sur les espaces verts pourrait être indiqué : utilisation ou non de pesticides, gestion différenciée...

L'estimation de l'impact sonore du projet a été conduite à partir des données trafics à l'horizon 2032, sans réalisation de l'autoroute A104. Le pétitionnaire rappelle en outre les seuils réglementaires que ne doit pas dépasser la contribution sonore de la future route, qui diffèrent selon qu'il s'agit d'une construction de route nouvelle ou d'aménagement d'une route existante. La modélisation montre que ces valeurs ne sont dépassées qu'au niveau du franchissement de la seine et de l'aménagement de la RD30, où des protections acoustiques seront mises en place (écrans acoustiques et traitements complémentaires de façades) et permettront de respecter les seuils réglementaires.

Le pétitionnaire a également étudié l'impact du projet sur la santé lié aux nuisances sonores. Il aurait été pertinent de comparer les valeurs obtenues aux valeurs guides recommandées par l'Organisation Mondiale de Santé (OMS).

Comme pour l'estimation de l'impact sonore du projet, l'impact du projet sur la qualité de l'air a été étudiée à partir des données trafics à l'horizon 2032, sans réalisation de l'autoroute A104. La modélisation de la dispersion des polluants met en évidence une amélioration de la situation aux abords du pont de Poissy, mais une hausse des concentrations au niveau de la RD30 à Achères.

Le pétitionnaire a également évalué l'impact du projet sur la santé lié à la qualité de l'air. Une étude quantitative de niveau 1 au droit des lieux les plus sensibles a bien été réalisée, mais elle retient uniquement le benzène comme polluant. D'autres substances sont à prendre en considération, conformément à la circulaire interministérielle du 25 février 2005. Il conviendrait que le pétitionnaire justifie son choix et complète l'étude si nécessaire.

4. Résumé Non Technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique présenté est de bonne qualité. La présentation de synthèses, l'ajout de cartes permet de faciliter la compréhension de tous.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Pour le Préfet de Région et par délégation
Le Préfet, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales
d'Ile-de-France

Laurent FISCUS