

Contexte de l'enquête

L'introduction (pièce A) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise :

« Le présent dossier concerne l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P) du projet d'aménagement de la liaison départementale entre la Route Départementale 30 (RD 30) et la Route Départementale 190 (RD 190) avec la création d'un nouveau franchissement de la Seine, sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine, dans le département des Yvelines ».

Nulle part le dossier ne précise pourquoi l'enquête publique se limite aux communes citées alors que la création des infrastructures prévues aura des conséquences sur la circulation de communes en dehors de la zone d'étude.

Cette importante enquête publique est limitée à un mois, alors qu'il s'agit d'un projet lourd, et datant d'une quarantaine d'années.

Quelles sont les raisons d'une telle précipitation, alors même que les réflexions sur l'A 104 restent non abouties ?

La notice explicative (pièce C) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise :

Ainsi, étant donnée l'évolution "naturelle" du trafic et des projets de développement, les axes de la zone d'étude seront de plus en plus saturés à l'horizon 2020 si aucun aménagement n'est effectué au sein de la boucle de Chanteloup.

Le terme « naturelle » utilisé dans le texte signifie-t-il que :

- **l'augmentation du trafic routier est une donnée qui est propice à l'environnement et donc conforme aux engagements du Grenelle de l'Environnement ?**
- **c'est une évolution irrémédiable et donc que le Conseil Général des Yvelines n'envisage d'autres solutions qu'une course entre construction de nouvelles routes et saturation de celles-ci ?**

L'article R122-1 du code de l'Environnement précise :

« Les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages prescrites par la présente section sont faites par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage ... Dans tous les cas, la dénomination précise et complète du ou des auteurs de l'étude doit figurer sur le document final ».

Pourquoi l'étude d'impact présentée par le Conseil Général des Yvelines ne précise-t-elle pas, comme indiqué dans l'article cité, les personnes physiques qui sont réellement les auteurs des différentes études qui sont mises à l'enquête publique (cf. page 411 de l'étude d'impact, pièce G) ?

"Comment peut-on lancer une enquête publique dans un tel brouillard, à quoi servent les concertations?"

Pages 427 et suivantes ; nous découvrons des projets concoctés dans notre dos, sans concertation ;

Le but de l'enquête publique est-il d'avaliser aussi tous les projets structurants de notre région ainsi révélés ?

Evolution des trafics

Modèle de calculs de l'étude des trafics : "**L'art de monter un puzzle**".

Le barreau de liaison entre le projet de déviation de la RD154 au sud de Verneuil et Vernouillet et l'A13 n'a pas été pris en compte dans le modèle de calculs de l'étude des trafics (Cf. page 373).

Pourtant ce barreau figure dans les objectifs du réseau routier structurant des Yvelines à terme (Cf. pages 277 et 278 de l'étude d'impact "Rep. 30"); il est précisé que ce barreau ne sera réalisé qu'après réalisation du projet C13-F13 (Cf. pages 277 et 278 de l'étude d'impact "Rep. 18").

Le C13-F13 est un projet routier du réseau départemental.

Ces deux projets sont des projets d'infrastructures routières retenues par l'OIN Seine-Aval (voir protocole de l'OIN Seine-Aval en PJ pages 11 et 23).

« La réalisation de plusieurs infrastructures aura un impact important pour atteindre les objectifs du projet à mesure de l'ambition fixée. Les décisions concernant les tracés relèvent des maîtres d'ouvrage de ces infrastructures et n'entrent pas dans le champ du présent protocole. Leur réalisation devra tenir compte de la rapidité du développement qui devra, symétriquement, être adaptée à la capacité globale du système de transports tous modes confondus. Il s'agit en particulier, des infrastructures suivantes :

- *le bouclage de la francilienne,*
- *le projet C13-F13 dans sa partie est pour assurer le lien entre le coeur du territoire et Cergy-Pontoise,*

• *l'amélioration des conditions de trafic vers Saint-Quentin en Yvelines dans le secteur de la vallée de la Mauldre, en veillant particulièrement à la réduction des nuisances sur les communes de la vallée.*

Trois projets sont nécessaires pour réussir le développement des sites du territoire,

- *une solution aux contraintes posées par le verrou de Buchelay qui interdit de fait le développement de l'ouest du Mantois et contraint le développement du Bonnièresois.*
- *l'amélioration des liens urbains entre Meulan et les Mureaux,*
- *la création du pont d'Achères permettant de desservir la boucle de Chanteloup.*

Le contournement du pôle de Meulan - Les Mureaux

Afin de délester du trafic de transit, les traversées des Mureaux, de Verneuil et Vernouillet, le Département souhaite engager la création d'une voie de contournement à 2 voies. Par ailleurs, l'insuffisance des franchissements de Seine provoque des difficultés de circulation sur le pont de Meulan-Les-Mureaux.

Le Conseil général a décidé de poursuivre les études d'une amélioration du franchissement de Seine. Ce projet suppose une vision d'ensemble et une discussion avec les communes, dont l'accord devrait être obtenu et mérite d'être traité à l'échelle large jusqu'au franchissement prévu à Gargenville.

En tout état de cause, les solutions envisagées ne seraient mises en œuvre qu'une fois engagée la réalisation de C13-F13. »

Curieusement, le modèle de calculs de l'étude des trafics (Cf. page 373) prend bien en compte la réalisation en 2032 du C13-F13, mais oublie d'y intégrer le barreau des Mureaux.

S'agit-il d'un détail? Non, la réalisation de ce barreau va permettre une liaison Est-Ouest vers l'A13 (au niveau Chapet-Les Mureaux), liaison génératrice d'un trafic qui de toute évidence mériterait d'être quantifiée dans le cadre du projet de liaison RD30-RD190

p. 372 : Le projet apporte une forte augmentation de la circulation automobile. Elle est même plus forte que les projections sans projet alors que, dans le projet du Département, il s'agit d'améliorer la circulation et non d'augmenter le trafic.

A quoi sert donc ce projet si le résultat final est d'augmenter le trafic ?

Page 334 : « la présente étude se base sur celle de déplacements réalisés par Egis en 2010-2011, calée sur des données de trafic de 2009 ».

L'accroissement de trafic résultant des différents projets à l'étude (urbanisation, 2 ports, éco pole) a-t-il été pris en compte dans les projections ?

- p. 375 "scénario 1 en 2020" : augmentation du trafic sur la RD 190 (entre le giratoire créé et l'entrée de Triel) de plus 21 % soit 33 000 véhicules/heure dans les deux sens. Cela fait une augmentation de 13 000 véhicules/heure du trafic sur RD 30 à Achères.

Si le trafic augmente sur cette portion, comment se fait-il que, dans le même temps, le trafic sur le pont de Triel diminue ? C'est incompréhensible. Cela veut-il dire que le trafic se diffusera dans la ville déjà encombrée ?

- p. 377 "scénario 2 en 2032 (avec A104)" : augmentation du trafic sur RD190/RD22 lié à l'échange avec l'A104 mais, en contrepartie, baisse du trafic sur les deux ponts.

Dans ce cas, où passe la circulation si elle ne s'évacue pas par un des deux ponts ?

- p. 479 "horizon 2020" : l'ampleur du trafic généré par l'Eco pôle et la Centralité de Carrières n'est pas encore important.

Pour l'avenir, y a-t-il une étude d'impact réalisée ou prévue concernant cette évolution ?

- p. 480 : "horizon 2032" : flux en augmentation au sud de Triel et à l'ouest de Carrières ?

p. 482 : en 2032, les camions liés à la logistique opérationnelle de PSA passent actuellement par le pont de Poissy. Ils pourraient emprunter la nouvelle liaison.

Quid de la baisse du trafic sur les deux ponts : si elle peut se comprendre pour celui de Poissy, qu'en est-il pour celui de Triel ?

Trafic : les relevés de comptage montrent que les difficultés de traversée du pont de Poissy, n'existent qu'aux heures de pointe, c'est-à-dire durant une période relativement brève au cours d'une phase de 24h.

Est-il économiquement défendable de prévoir un tel investissement pour un problème de régulation de la circulation sur une plage de 2 à 3 heures ?

A-t-on recherché d'autres solutions, techniques ou réglementaires, pour lisser le trafic ?

Pièce G, p 373, trafic : Pour la prévision de trafic, tous les scénarios supposent une mise en service de l'A104 en une seule fois.

Pourquoi a-t-on écarté un scénario où l'A104 serait mise en service en deux étapes, dont la première s'arrêterait à Achères ?

Si ce scénario était finalement retenu, quelle serait alors la validité d'une telle déclaration d'utilité publique ?

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 288) :

Synthèse / Milieu humain : déplacements et circulation routière

Les principaux axes routiers des Yvelines sont aujourd'hui très chargés une grande partie de la journée, en particulier aux abords des agglomérations, et dans l'impossibilité d'absorber tout trafic supplémentaire. Celui-ci se reporte, au détriment de la tranquillité des habitants et de la sécurité, sur la voirie secondaire, souvent des voies communales, inadaptées pour recevoir un trafic de transit. Avec plus de 38 000 véhicules par jour, il est d'ailleurs saturé aux heures de pointe. Cette convergence des flux vers le pont de Poissy crée également des difficultés de circulation en rive gauche de la Seine, particulièrement à Poissy sur les RD 153 et RD 30, où le nombre de poids-lourds est également important.

Cette situation, problématique à l'heure actuelle, n'est pas tenable en cas de développement de la boucle de Chanteloup.

Par conséquent, la création d'un nouveau franchissement de Seine permettant de desservir la boucle de Chanteloup depuis l'est a été intégrée à la liste des projets d'infrastructures structurantes du département des Yvelines.

Donc le constat est : il y a trop de voitures ;

La solution est : construisons des routes ;

La conséquence sera : de plus en plus de personnes prendront leurs voitures

Une fois le projet construit, le constat sera...

Pourquoi une étude d'impact de cette envergure n'aborde-t-elle pas les vraies questions, à savoir :

- **où vont précisément les gens qui utilisent leurs voitures ?**
- **combien effectuent-ils de kilomètres par déplacement ?**
- **seraient-ils intéressés par des solutions en transport en commun ?**
- **ne peut-on envisager d'autres solutions que la voiture, moyen de transport du siècle dernier ?**

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 282) :

Les conditions de sécurité

Les données d'accidentologie collectées par le Conseil général des Yvelines sur ses routes départementales montrent le caractère relativement accidentogène de certains des principaux axes de l'aire d'étude. C'est notamment le cas de la RD 30, à Poissy et Achères et de la RD 190, particulièrement en section interurbaine entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy.

La RD190 a été accidentogène au cours de la période 2004-2008 ce qui n'est guère étonnant au vu de cette portion de route rectiligne. Pourquoi le Conseil Général des Yvelines n'est-il pas déjà intervenu pour faire mettre en place un radar automatique, un matériel qui aurait facilement fait baisser la vitesse sur cette portion de route rectiligne et probablement fait baisser de façon importante le nombre d'accidents graves et mortels.

Dans ces conditions, comment le Conseil Général peut-il invoquer l'argument de la sécurité pour promouvoir ce projet ?

Les éléments non pris en compte dans l'étude :

LNPN. Eole

Trafic poids lourds induit par le port d'Achères.

Aire d'étude du trafic : au-delà du pont de Triel vers Rd113 et de Rd113. L'axe existant : RD154 2x2 voies et 2x1 voie pas pris en compte dans l'aire d'étude du projet. Même constat concernant l'axe en projet : « voie de contournement verneuill/ vernouillet »

Comment explique-t-on ces exclusions ou la non prise en compte de ces éléments pourtant intimement liés à l'environnement du projet ?

Il apparait clairement que la réalisation de la liaison augmente le trafic sur le pt de Triel. (2020)

Conclusion : ces lacunes interdisent toute lisibilité des effets du projet à partir des cartes de trafic et des commentaires associés pour cette zone.

L'évolution du trafic sur le Pont de Poissy est la seule que nous pensons avoir réussi à quantifier en faisant une suite de calculs permettant de résoudre le problème.

Il en ressort(irait) que **le trafic prévu en 2032 sur Pont de Poissy un trafic** (incluant les réalisations de la liaison RD30-RD190 et de l'A104 tracé vert avec échangeur complet dans la boucle) **sera supérieur de +40% au trafic actuel.** Le pont de Poissy est aujourd'hui le point noir de notre secteur.....

Comment le Conseil Général peut-il justifier ce constat à l'encontre des ambitions revendiquées?

L'impact sur le trafic est manifestement inadapté à la bonne compréhension des citoyens

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique consacre moins de six pages (372 à 377) aux effets du projet sur le trafic.

Pour un dossier dont l'objet est le projet d'une liaison de deux routes départementales (et accessoirement d'une liaison de l'A104!!), cela paraît bien mince.

La lecture de ces six pages conduit à faire les deux constats suivants:

- ***La zone d'étude retenue ne donne aucune information sur l'évolution des trafics que les habitants de leur secteur sont en droit d'attendre.***

Citons pour exemple:

- ✓ Les habitants de Triel n'ont aucune information sur ce qui se passe sur le secteur RD190-RD2
 - ✓ Trafics attendus sur l'ancien pont de Triel (RD2)??
 - ✓ Les habitants de Vernouillet et de Verneuil n'ont aucune information, pourtant la gare de "Vernouillet-Verneuil" sera la gare structurante du secteur, gare où passera le projet Eole (les "enclavés" de la boucle ne bénéficiant pas d'un réseau ferré adapté devront se rabattre sur cette gare ou celle de Poissy).
 - ✓ Quid pour les habitants de Chapet?
 - ✓ Quid pour les riverains de la RD154 situés entre le Pont de Triel et la RN13?
 - ✓ Quid des Mureaux?
- ***Sur la zone d'étude retenue, la teneur des informations données ne permet d'appréhender ni la valeur des trafics à l'horizon 2020 ou 2032 ni même de savoir si l'actuelle situation se trouvera effectivement améliorée ou non.***

Tout semble organisé pour "noyer le poisson". Quelles sont les informations données?

- ✓ La situation actuelle fait référence aux résultats des comptages effectués par le département des trafics de 2009, la carte des trafics pour le secteur d'étude ne figure pas dans le dossier.

On peut en prendre connaissance sur le site du Conseil général des Yvelines, les trafics sont mesurés en véhicules/jour plus précisément en "TMJA" Trafic Moyen Journalier Annuel - Comptage permanent SIREDO.

La situation actuelle mesure le trafic en véhicules/jour sur l'année 2009.

- ✓ L'étude propose des évolutions des trafics en 2020 et en 2032 réputées prendre en compte les principaux paramètres jouant sur cette évolution (densification de la population, évolution des secteurs économiques, réalisation des infrastructures routières et ferroviaires).

Différents scénarii sont proposés: réalisation ou non de la liaison proposée "RD30-RD190" combinée pour 2032 à la réalisation ou non de l'A104 (tracé retenu pour l'étude: tracé vert traversant la boucle).

Curieusement tous les chiffres d'évolution des trafics sont mesurés en véhicules en heure de pointe (UVP).

Les évolutions mesurent le trafic en véhicules en heure de pointe.

En modifiant l'étalon de mesure des trafics, les impacts du projet sur le trafic sont rendus impossibles!!

Circulation

Les automobilistes qui quitteront la RN184 pour rejoindre le futur RD 30 doublé emprunteront dans la plaine d'Achères une 2 fois une voie ;

Ceci constitue un goulot d'étranglement

Il est prévu une liaison douce de chaque côté du RD 30 ;

Comment passer de l'un à l'autre en toute sécurité si vous êtes piéton ou cycliste ?

Etude d'impact

P. 99, 100 et 143 : l'étude d'impact « vise à analyser les conséquences positives et négatives du projet sur l'environnement et la santé » ... « elle a été définie de manière à couvrir l'essentiel du territoire au sein duquel le projet est susceptible d'avoir des effets directs ou indirects »

Comment a-t-on pu déterminer qu'un tel projet routier (2X2 voies) n'aura aucun impact « direct ou indirect » sur les communes environnantes ? Le Commissaire Enquêteur considère-t-il que les voitures et les camions utilisant ces nouvelles voies vont s'arrêter à la limite des communes qui sont l'objet de l'étude d'impact ?

Le périmètre de l'étude d'impact est inadapté et beaucoup trop limité.

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (pages 210 et 212) :

Les oiseaux

Les prospections ornithologiques ont été réalisées les 2/04, 19/06, 3/07 et 26/08/2009 afin, tout d'abord, de localiser et de quantifier l'avifaune nicheuse locale et, dans un second temps, de préciser d'éventuels déplacements d'oiseaux à l'intérieur ou à proximité immédiate de la zone d'étude. Des données bibliographiques recueillies en 2007 et 2008 participent à la connaissance des abords.

Les oiseaux migrateurs et hivernants

Les inventaires ayant été axés sur l'avifaune nicheuse, les observations de migrateurs restent peu nombreuses. Néanmoins, la proximité immédiate de la Seine à l'est et à l'ouest de la zone d'étude constitue un axe privilégié de passage notamment pour les oiseaux d'eau et la zone d'étude offre ainsi de réelles potentialités d'accueil en halte migratoire. Aucun inventaire n'a été mené durant l'hiver ne permettant par conséquent pas d'apprécier le rôle de la zone d'étude à cette période.

Pourquoi des prospections ornithologiques n'ont-elles pas été menées en hiver dans une zone aussi riche pour l'observation des oiseaux hivernant ou migrateurs (les prospections doivent normalement être réalisées sur une année complète).

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 233) :

Synthèse / paysage

En conséquence, le paysage présente une sensibilité qui peut être localement forte.

C'est le cas des bords de Seine à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, des contreforts de l'Hautil et d'une zone de coteau peu marquée entre la RD 22 et la Seine. Cette dernière zone devant être traversée par le projet, il sera nécessaire de veiller à une bonne insertion paysagère, dans le respect de son rôle de barrière visuelle naturelle.

Comment le public sera-t-il informé pour savoir si le Conseil Général veillera effectivement à la bonne insertion paysagère du projet ? Comment le public pourra-t-il donner son avis sur ce point ?

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique aborde la question du choix du projet parmi les partis envisagés (page 303) mais les partis envisagés ne sont en fait que des variantes de tracés de routes.

Le Conseil Général n'a donc pas étudié de solutions plus ambitieuses, plus modernes, moins polluantes que de construire des routes ?

A 104

Pages 34, 35 : à plusieurs reprises, le Conseil Général affirme que le projet RD30/RD190 «n'a aucune vocation à se substituer à l'A104 mais est complémentaire ».

Une telle pétition de principe n'étant pas de nature à arrêter les camions et les voitures, le CE peut-il préciser quelles seront les mesures prévues pour éviter, jusqu'à l'achèvement de l'A104, que le trafic venant de (et allant vers) l'A 104 inachevée, ne vienne se déverser sur les routes maillées autour de la liaison RD 30/RD 190, notamment par le pont de Triel et la RD 154 ?

Page 350 : on lit « ... en effet, la création de l'A 104 induira un report de circulation des véhicules parcourant la liaison » (cad RD30/RD190)

Cette affirmation ne valide-t-elle pas la crainte que le non achèvement de l'A104 n'envoie un surcroît de trafic sur cette liaison ?

Introduction : le document affirme que « la liaison nouvelle permettra le désenclavement des espaces potentiellement urbanisables à Triel et Chanteloup ».

Le projet non achevé, ou séquencé, d'A 104 ne va-t-il pas se traduire par un résultat inverse, c'est-à-dire un engorgement du trafic dans cette zone ?

A104 avec ou sans péage? Modélisation des trafics liés à l'A104?

Aucune information ne précise si l'accès à l'A104 sera avec ou sans péage; ni ne précise quelle hypothèse a été retenue pour le modèle des prévisions de trafic.

Aucune information n'est donnée sur les trafics attendus "autour du méga échangeur d'Orgeval" (le plus grand d'Europe), échange entre l'A104, l'A14, l'A13 et la RN13.

1. **S'il y a péage**, les habitants seront doublement pénalisés
 - a. Coût financier pour "sortir par l'A104"
 - b. La liaison RD30-RD190 via l'A13 (par le contournement de la RD154 + le contournement des Mureaux "oublié dans l'étude") sera alors un important exutoire pour les trafics E-O + partie substantielle des trafics N-S?

Quelles sont les prévisions de trafics fournis par les modèles?

2. **S'il n'y a pas péage**, les trafics empruntant l'A104 seront plus importants; au-delà de l'échangeur l'A104 se poursuivra en empruntant l'A13 puis l'A12. Ces tronçons A13 et A12 sont actuellement saturés aux heures de pointe, qu'en sera-t-il demain?

Quelles sont les prévisions de trafics fournis par les modèles?

Incidences sur la liaison RD30-RD190?

Hypothèses A104 :

-L'arrêt (phasé) à Achères n'est pas mentionné.

- L'hypothèse A104 à péage (comité de suivi A104 mars 2009) n'est pas retenue.

A104 scénarii étudiés dans le dossier d'EP: notoirement insuffisant

Scénarii étudiés:

Par rapport à la liaison de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval, le dossier de l'enquête publique ne retient, à l'horizon 2032, que deux scénarii:

1. Réalisation de la seule liaison RD30-RD190
2. Réalisation de la liaison RD30-RD190 avec la liaison de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval selon le seul tracé vert.

Scénarii oubliés:

Pourtant d'autres scénarii auraient dû être pris en compte dans le dossier ; en effet au cours de la délibération du CG tenue le 8 juillet 2011 (voir CR analytique), il a été dit que:

- l'engagement de l'Etat devait être pris avant le 27 juillet 2011, à ce jour, rien n'est arrivé, le dossier d'EP n'apporte aucune précision,
- par contre tous nos élus font connaître par voie de presse leur refus du tracé vert, et souhaitent voir adopté le tracé blanc ou le tracé bleu, auxquels seul le maire de Saint-Germain semble s'opposer.

1. Réalisation de la liaison de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Achères:

Cette éventualité ne peut être écartée aujourd'hui:

- a. A deux reprises le Préfet de Région d'IDF (blog du monde du 22 juin 2011, voir PJ) et communiqué de presse du 6 juillet 2011 (l'avant-veille de la délibération du CG des Yvelines lançant la présente EP).
- b. Le phasage de la réalisation de la liaison de l'A104 a été évoqué au cours de la délibération de CG du 8 juillet par les conseillers généraux. La lecture de leurs échanges ne peut qu'inquiéter les habitants de notre région ; voir le CR analytique.

2. Réalisation de la liaison de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval selon le tracé blanc

3. Réalisation de la liaison de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval selon le tracé bleu

Nous demandons que l'étude de ces variantes soient portées à la connaissance du public.

Dossier EP: Pièce H, Annexe page 154:

Par courrier daté du 4 juillet 2011 de la Préfecture de la Région Ile-De-France :

"Compte tenu du caractère complémentaire de ces deux projets et de leur état d'avancement, je donne un accord de principe sur la cession ponctuelle du bénéfice de l'emplacement réservé à l'A104 pour le projet de la nouvelle voie départementale. Vous vous rapprochez des services de la DRIEA-IF

afin de déterminer avant le commencement de l'enquête publique sur votre projet, les conditions nécessaires à la parfaite compatibilité entre ces deux projets"

Le dossier ne précise pas si le CG a demandé et obtenu l'accord préalable demandé.

Concertation 2009

Page 36 : il est fait rappel de la concertation préalable de juin/juillet 2009

Une concertation non concertante: Argumentaire à développer.

Impact environnement

Pièce G, p108, qualité de l'air

« Cependant, le niveau de dioxyde d'azote (NO2) reste important aux droits des axes majeurs de transports routiers, et les dépassements de l'objectif de qualité de l'air vis-à-vis de l'ozone sont encore fréquents. La zone reste influencée par une pollution atmosphérique notable du fait de sa proximité immédiate avec des axes de circulation importants (RD 190, RD 30, RN184, A13...) et du coeur dense de Paris. »

Cette analyse n'est-elle pas un argument supplémentaire pour ne pas créer un aspirateur à trafic !!

Pièce G, p.109, Faune et flore :

« La Seine et sa ripisylve constituent un corridor de déplacement important pour les oiseaux et les chauves-souris. Le franchissement de la Seine par la nouvelle liaison routière devra intégrer cet élément et une réflexion devra être menée afin d'éviter que celui-ci constitue une barrière altérant ce corridor et de limiter le risque de collision entre les véhicules et les oiseaux et chauves-souris. »

L'étude d'impact n'a pas pris en compte les papillons de nuit. Or, leur problématique est la même que celle des chauves-souris, à une grosse circonstance aggravante près : par leur sonar, les chauves-souris peuvent éviter la plupart des voitures, tandis que de nuit les phares des voitures attirent les papillons de nuit multipliant les risques de collisions.

Un recensement de 19 espèces de papillons dans un tel périmètre montre la superficialité de l'inventaire : en Ile-de-France, il existe plus de 1000 espèces de papillons de nuit, dont près de 120 papillons de jour, dont 30 sont peu exigeants et peuvent être rencontrés dans n'importe quelle localité !

Combien de relevés ont-ils été réalisés et sur quelle période ?

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 223) :

La Seine et sa ripisylve constitue un corridor de déplacement important pour les oiseaux et les chauves-souris. Le franchissement de la Seine par la nouvelle liaison routière devra intégrer cet élément et une réflexion devra être menée afin d'éviter que celui-ci constitue une barrière altérant ce corridor et afin de limiter le risque de collision entre les véhicules et les oiseaux et chauves-souris.

Comment le futur pont pourrait-il ne pas constituer une barrière contre le risque de collision entre les véhicules et les oiseaux et chauves-souris ? A quel moment le public pourra-t-il être informé de ces réflexions ?

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 241) :

Synthèse / patrimoine et tourisme

Par ailleurs, le franchissement de Seine devra faire l'objet d'études approfondies, afin de déterminer une localisation et une architecture qui ne remettront pas en cause le caractère remarquable des îles et bords de Seine.

Comment le public sera-t-il informé pour savoir si le Conseil Général veillera effectivement à la bonne insertion paysagère du projet ?

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique aborde la question des effets du projet sur la qualité de l'air (page 333). Les cartes montrent que les effets de l'augmentation de la circulation et donc de la pollution atmosphérique toucheront le territoire de la commune de Saint-Germain qui n'est pas concernée par l'enquête publique.

Pourquoi cette commune n'a-t-elle pas été également concernée par l'enquête publique.

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 356) que la ripisylve sera recréée sous le futur pont.

Comment cela sera-t-il possible ?

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (page 361) :

Afin de limiter les risques de collision pour les oiseaux et les chauves-souris, au niveau du viaduc, on privilégiera des murs anti-bruit non transparents (opaques ou légèrement teintés).

Pourquoi le Conseil Général ne prend-il pas fermement l'engagement de mettre des murs anti-bruit non transparents puisque l'étude d'impact montre que c'est une mesure efficace ?

PPRI

Ces dernières années ont vu la réalisation de différents projets sur la rive gauche de la Seine : extension du Leclerc, Gefco

Le projet de pont peut-il réellement être compatible avec le PPRI ?

En 1982 le CD 30 a été inondé et ce n'était pas la crue centennale

Qu'en serait-il aujourd'hui ??

Berges

La ville d'Achères tente de se réapproprier ses berges, avec Achères plage notamment qui attire environ 20 000 personnes

Ce lieu de loisir est-il compatible avec la vue du pont

L'étang ne sera-t-il pas supprimé pour cause de pont ?

Cette voie ne va-t-elle pas Couper Achères de ses berges, isoler davantage Andrézy Rive gauche ??

Environnemental

Ce pont va engendrer un trafic automobile ; **pour quelle pollution atmosphérique ?**

Le RD 30 doublé passe près de zones d'habitation Rocourt, Plantes d' Hennement, Av du Général de Gaulle, près du lycée et aussi pas loin du futur 2ème collège.

En 2006 les Achérois ont pétitionné contre l'A 104 en signant une carte postale représentant un pont ; **quelle différence entre ces 2 ponts ? Aucune**

Il est prévu des protections contre le bruit

Seront-elles suffisantes pour les immeubles à l'intersection de la rue du 8 Mai et de l'avenue du Général de Gaulle ??
