

Les Associations :

Rives de Seine Nature Environnement
Bien Vivre à Vernouillet
Non au Pont d'Achères
ADIV Environnement
Triel Environnement
Bien Vivre à l'Hautil
C.O.P.R.A 184
CEAS

Monsieur le Préfet

Préfecture des Yvelines
1, Avenue de l'Europe
78000 Versailles

Le 7 septembre 2021,

Par Courrier Recommandé avec AR

Objet : Recours gracieux

Monsieur le Préfet,

Par un arrêté n° 78-2021-04-29-00009 du 9 juillet 2021, vous avez déclaré d'utilité publique le projet de requalification de la RD190 avec insertion d'un transport en commun en site propre à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine. (**Production N°1**)

FAITS ET PROCÉDURE

Sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental des Yvelines, ce projet a comme objectifs affichés :

- De renforcer et améliorer la desserte par les bus depuis la boucle de Chanteloup vers la gare de Poissy, par la création d'un TCSP en section urbaine.
- De « recoudre » le tissu urbain traversé par la RD 190 et pallier l'effet de coupure dans un souci d'amélioration du cadre de vie.
- D'améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur la RD 190 pour l'ensemble des usagers.

- De permettre la requalification de l'entrée de ville de Carrières-sous-Poissy et de favoriser les échanges multimodaux.

Les travaux projetés portent sur une longueur de 3,1 Km et consistent à :

- En section urbaine, au sud, créer sur 1,6Km 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, transformer sur 1,5Km la chaussée à double-sens existante en 2X2 voies ;
- aménager les itinéraires pour les piétons et les cyclistes.

La mise en service de l'équipement est prévue pour 2024 et le montant des travaux estimé à 21M€.

Par un avis du 23 avril 2020, la MRAe émettait **14 recommandations et faisait le constat d'une étude d'impact très lacunaire** en demandant au pétitionnaire d'apporter des compléments ou modifications à son projet, sur près d'une trentaine de points.

Par un arrêté du 21 août 2020, modifié le 7 septembre 2020 vous avez prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique relative à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du PLU des communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine et du PLUi de la Communauté urbaine GPS&O, préalable au projet de requalification de la RD190 avec insertion d'un transport en commun en site propre à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine du 24 septembre au 24 octobre 2020.

À la demande du Maire de Carrières-sous-Poissy et par un arrêté du 14 octobre 2020, vous avez prescrit la prolongation de l'enquête publique de 14 jours, soit jusqu'au 6 novembre 2020.

À l'issue de cette enquête publique qui s'est donc déroulée du 24 septembre au 6 novembre 2020, le Commissaire-enquêteur a émis **un avis favorable assorti d'une réserve et de cinq recommandations**.

Le 9 juillet 2021 vous avez déclaré d'utilité publique ce projet de requalification de la RD190 entre Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine.

C'est cette décision que nos associations entendent contester par le présent mémoire.

À titre liminaire nous souhaitons préciser que nos associations ne sont pas opposées à un réaménagement de la RD190, mais qu'elles

souhaitent que celui-ci se fasse en réponse aux besoins du territoire et avec l'objectif de remplir un véritable intérêt public, ce qui en l'état n'est pas le cas.

I - Sur l'intérêt public du projet

Pour qu'un projet puisse se prévaloir du caractère d'intérêt public, le coût de celui-ci (financier, environnemental et sanitaire) ne doit pas excéder les avantages attendus ; il s'agit de ce que l'on nomme communément en droit administratif le « **bilan coût-avantages** ».

Comme cela a été indiqué précédemment, le projet objet de la présente contestation a pour objectifs :

- **De renforcer et améliorer la desserte par les bus depuis la boucle de Chanteloup vers la gare de Poissy**, par la création d'un TCSP en section urbaine.
- **De « recoudre » le tissu urbain traversé par la RD190** et pallier l'effet de coupure dans un souci d'amélioration du cadre de vie.
- **D'améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur la RD190** pour l'ensemble des usagers.
- **De permettre la requalification de l'entrée de ville de Carrières-sous-Poissy et de favoriser les échanges multimodaux.**

Il convient donc, pour chacun de ces objectifs, d'étudier si le projet présenté à l'enquête publique permettra de les atteindre.

1) **Renforcer et améliorer la desserte par les bus depuis la boucle de Chanteloup vers la gare de Poissy, par la création d'un TCSP en section urbaine.**

Figurant en 1ère place des objectifs affichés par le Conseil départemental, on aurait été en droit de s'attendre à ce que ce projet de requalification apporte une nette amélioration des conditions de circulation des bus de voyageurs.

Pourtant à la lecture du dossier l'on se rend compte que non seulement cette question n'a été traitée que très sommairement par le Maître d'œuvre, mais en outre les aménagements projetés n'apporteront pas

d'améliorations notables à la circulation des véhicules de transport en commun.

Cela est d'ailleurs confirmé par la MRAe, qui indiquait dans son avis :

« - *Le TCSP est une composante essentielle du projet devant être appréhendée dans toutes ses composantes, mais l'étude d'impact n'apporte que peu d'informations sur la manière dont cette infrastructure sera exploitée (capacité des véhicules utilisés, fréquences de desserte, évolution du réseau de lignes).* »

« - *L'état initial du réseau de transports en commun de la boucle de Chanteloup présenté par le pétitionnaire fait état de résultats difficilement compréhensibles ; à l'image des lignes de bus effectuant le même parcours et qui ne seraient pas impactées de la même façon par le trafic en heure de pointe.* »

« - *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.* »

« *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. [...] l'accessibilité (à la gare de Poissy) demeurant, selon les simulations, difficile avec la mise en place du projet.* »

« *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.* »

« *Les résultats de la modélisation des trafics montrent que le 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 .* »

« *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.* »

À l'avis très circonstancié rendu par la MRAe, il faut également ajouter celui du Commissaire-enquêteur, qui relevait :

« **Faute d'études quantitatives précises**, il est difficile d'évaluer l'augmentation potentielle de l'usage des bus après la création d'un TCSP destiné à en accroître l'attractivité et atteindre ainsi ce seuil de pertinence. »

« Le linéaire proposé le plus fréquenté est de faible longueur (300 m) et au-delà de cette section, le nombre de lignes concernées allant diminuant par divergence avec les axes sécants, **cela diminue d'autant l'intérêt du TCSP en termes de trafic.** »

« Le porteur du projet semble avoir raisonné selon le principe suivant « **faisons le TCSP d'abord, on en mesurera les effets ensuite** », ce qui en langage familier revient à « **mettre la charrue avant les bœufs** ». »

Il ressort donc, tant de l'avis de la MRAe, que de celui du Commissaire enquêteur, que le projet retenu ne pourra apporter une solution satisfaisante aux déplacements collectifs des habitants d'une Boucle de Chanteloup sous forte pression urbanistique.

Par ailleurs, nos associations notent que la situation aux heures de pointes sur le pont de Poissy, dans le sens Carrières vers Poissy, devrait sensiblement se dégrader avec la création du Tram qui entraînera une réduction de la part du routier sur la voirie au niveau du rond-point de l'Europe.

Le goulot d'étranglement évoqué à de multiples reprises dans les différents avis viendra se resserrer un peu plus encore, augmentant les temps de trajets en bus.

Il n'en faut pas plus pour démontrer que l'objectif N°1 avancé par le pétitionnaire pour justifier de l'intérêt public de son projet ne pourra être atteint avec les aménagements retenus.

2) « Recoudre » le tissu urbain traversé par la RD 190 et pallier l'effet de coupure dans un souci d'amélioration du cadre de vie.

Le second objectif affiché par le Conseil départemental est de réunir les deux parties de la commune de Carrières-sous-Poissy, aujourd'hui séparée par la RD190 en 2X2 voies.

Pourtant là encore, la MRAe faisait part de réserves importantes, indiquant :

« *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 recommandait d'étudier l'impact de l'élargissement de la chaussée sur l'effet de coupure urbaine de la RD 190, en corrélation avec l'augmentation significative du trafic.

Une recommandation non suivie par le pétitionnaire...

Sur ce point, le commissaire enquêteur estimait :

« La requalification de la section urbaine ne résout pas tous les maux dont elle souffre actuellement. »

Partageant ces analyses, le Maire de Carrières-sous-Poissy indiquait à l'enquête publique que **le projet proposé n'amènerait pas de résorption de la coupure urbaine.**

Là encore, force est de constater que l'objectif affiché par le CD78 ne pourra être atteint par ce choix d'aménagement.

3) Améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur la RD 190 pour l'ensemble des usagers.

L'étude d'impact constate que la RD190 est dangereuse et qu'elle est le théâtre de nombreux accidents de la circulation.

La réponse du Conseil départemental à cette problématique est surprenante et décalée, puisqu'elle consiste en une augmentation du nombre de voies et de l'emprise de la RD190.

Ce faisant, c'est quasiment une autoroute urbaine que s'apprête à réaliser le pétitionnaire.

Sur la question de la sécurité, le Commissaire-enquêteur relevait par ailleurs :

« La situation prévue par le projet est perfectible, **surtout en ce qui concerne les aménagements des carrefours.** »

En conclusion, le Commissaire-enquêteur estimait que l'objectif affiché par le pétitionnaire n'était que partiellement atteignable :

« Sans doute **NON pour la partie urbaine** sauf mise en œuvre de mesures volontaristes en faveur de l'usage du TCSP. »

Au vu du dossier et selon toute vraisemblance, l'objectif tendant à améliorer les conditions de sécurité et de circulation sur RD190 ne pourra être atteint par l'aménagement retenu.

Au mieux, cet objectif ne serait atteint que très partiellement et sur la seule partie interurbaine du projet.

4) Permettre la requalification de l'entrée de ville de Carrières-sous-Poissy et favoriser les échanges multimodaux

Si le projet contesté entraînera bien une requalification de l'entrée de ville de Carrières-sous-Poissy, il est difficile de dire en quoi celle-ci serait positive et relèverait d'un intérêt public.

Sur la question des échanges multimodaux, l'analyse est plus complexe compte-tenu des insuffisances du dossier soumis à enquête publique.

Un caractère lacunaire également relevé par la MRAe, qui indiquait dans son avis :

« **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.** »

« 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. »

« **Aucun autre élément quantifié d'estimation de l'évolution de la demande en transports en commun n'est présenté à l'horizon du projet.** »

« **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.** »*

Par ailleurs, le tracé des pistes cyclables n'est pas clairement présenté et sa continuité n'est pas assurée :

*« **Sur la partie urbaine RD55-RD22** : la voie cyclable est partagée, dans un sens, avec la voie pompier et l'allée piétonne dans la contre-allée ou avec la circulation voiture .» (figure 8 et 9, pièce C de l'étude d'impact)*

*« **Sur la partie interurbaine** : les circulations douces ne semblent pas être intégrées au projet, sur le côté ouest de la RD190, mais créées, dans un second temps, dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Ecopôle. Il faudra que les cyclistes partagent la route avec les voitures. » (figure 16 document C de l'étude d'impact)*

Il suit de là que le report du trafic automobile vers le vélo sera fortement freiné par des aménagements faisant priorité aux véhicules motorisés, au détriment des cycles et des modes de déplacements « doux ».

La bonne solution, celle qui aurait répondu à un intérêt public, aurait été d'aménager une piste cyclable continue de Triel-sur-Seine jusqu'à la gare de Poissy.

Faute d'analyse sérieuse du report modal attendu et en l'absence de projections étayées de celui-ci, il est impossible d'attribuer au projet un quelconque bénéfice quant aux échanges multimodaux.

Il résulte de tout ce qui précède que le coût du projet excède bien largement les quelques avantages attendus et qu'en conséquence l'intérêt public de cette opération n'est pas démontré.

II- Sur l'insuffisance de l'étude d'impact

Le dossier soumis à enquête publique comportait de nombreuses insuffisances, ce qui a nécessairement nuit à la bonne appréciation du projet par les citoyens et par l'Autorité administrative.

A) Les effets cumulés avec d'autres projets connus

1) Le projet de liaison RD30-RD190

Porté par le Conseil départemental des Yvelines, ce projet prévoit la construction d'un pont franchissant la Seine entre Achères et Carrières-sous-Poissy.

Dans son avis, la MRAe indiquait :

« - Que le projet de requalification de la RD 190 et la future liaison routière RD 190/ RD 30 poursuivent un même objectif et que les liens fonctionnels et les impacts potentiels de ces deux opérations doivent conduire le maître d'ouvrage à examiner si elles constituent, au titre de l'évaluation environnementale, deux composantes d'un même programme de travaux »

« - Que 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 » (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.* »

En conséquences, la MRAe recommandait au Maître d'œuvre :

« - 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. »

Sur ce point, le Commissaire-enquêteur estimait pour sa part :

« La concomitance et la complémentarité des projets, quoique indépendants aux plans juridique et administratif, n'ont pas manqué de susciter des interrogations.
[...] Cette situation laisse une impression de manque de planification globale de l'ensemble des projets affectant cette boucle de CHANTELOUP. »

Si le pétitionnaire indique que le projet de liaison RD30-RD190 serait en phase opérationnelle pour écarter un programme de travaux commun avec le projet ici contesté, il convient de rappeler que le projet de franchissement de la Seine n'a pas encore obtenu toutes les autorisations nécessaires. En effet l'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, ainsi que les dérogations d'atteinte à des espèces animales et végétales protégées, n'ont pas été délivrées et devront être précédées d'une enquête publique.

Dès lors, et au regard des objectifs, du calendrier, des liens fonctionnels et des impacts cumulés de ces deux opérations, celles-ci doivent être considérées comme faisant partie d'un même projet.

Cela résulte des dispositions de l'article L.122-1-III du Code de l'Environnement, qui dispose en son point 5 :

« 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 et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

Ces nouvelles dispositions entrées en vigueur le 10 novembre 2019 viennent assurer la conformité du droit français au droit de l'Union européenne en transposant la directive 2011/92/UE relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement telle que modifiée par la directive 2014/52/UE.

La notion de « projet » se substitue donc à celle de « programme de travaux » en élargissant la prise en compte des effets cumulés, afin que les incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.

L'étude d'impact était donc lacunaire sur ce point.

2) Sur les effets sanitaires

Si la volonté affiché par le Département est d'accompagner le développement urbain de la boucle de Chanteloup, il n'en reste pas moins que ce projet de requalification de la RD190 aura une incidence sur ce développement, comme le rappelait la MRAe :

« **Les affirmations du pétitionnaire** selon lesquelles le projet « n'est pas de nature à avoir d'incidence directe sur l'évolution de l'offre de logement » (page 612) **ne sont pas étayées**, eu égard notamment à l'augmentation de capacité de la RD 190 en section interurbaine. »

Par ailleurs la MRAe relevait de nombreuses insuffisances de l'étude d'impact sur ces questions :

« *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.* »

« *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», ceci **sans apporter de justification et alors que les simulations sur le réseau retenu montrent un triplement des rejets de CO2.*** »

« *L'évaluation des risques sanitaires associés à la qualité de l'air 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. »

« 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.** »

« **La question de l'exposition des populations aux nuisances sonores 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** »

Faute d'avoir évaluer les conséquences sanitaires de son projet, le pétitionnaire a empêché le public d'apprécier dans son ensemble la requalification de cet axe routier.

Cette insuffisance de l'étude d'impact est susceptible d'entraîner l'annulation de l'acte attaqué, par la juridiction administrative.

B) L'absence de prise en compte des enjeux environnementaux

Le projet porté par le pétitionnaire entraînera de lourdes atteintes à l'environnement, qui n'ont pas suffisamment été prises en compte lors de son élaboration.

C'est ce qu'il ressort de l'avis de la MRAe au chapitre de la biodiversité :

« **Une ZNIEFF de type II** dénommée « *Ballastières et zone agricole de Carrières-sous-Poissy* » (n° FR110001475), **comportant la ZNIEFF de type I** « *Zone d'épandage de la ferme des Grésillons* » (n° FR110020344).bordent à l'ouest la RD190

actuelle. **La RD190 traverse un réservoir de biodiversité** (dont font partie les deux ZNIEFF) et **une continuité** (corridor fonctionnel des prairies, friches et dépendances vertes) **identifiées par le schéma régional de cohérence écologique** (SRCE) (pages 225-229). De plus, **deux zones de compensation écologique des projets 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**.

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.) 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 à des espèces menacées d'extinction, (Pipit farlouse, Pouillot Fitis et Tourterelle des bois,) ainsi que **la présence potentielle d'une colonie de Noctule commune, 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 cini comme « en danger ».

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-France** 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 évitemment 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.** »*

À cela il convient de rappeler que le projet de requalification de la RD190 viendra **rogner une zone de compensation écologique** mise en œuvre dans le cadre du projet « Écopôle Seine-Aval », ce que n'a pas manqué de relever le Commissaire-enquêteur :

*« Le long de l'écopôle (zone AUE), figure un espace protégé d'une largeur de 100 m. **Le projet empiète sur une bande de 3 m de largeur sur cet espace.** »*

Si le projet a insuffisamment évalué les enjeux environnementaux existant, il va en outre à l'encontre des objectifs de restauration des continuités écologiques fixées par le SRCE de la Région Île-de-France.

Au surplus, il convient de s'interroger sur la pertinence de l'abatage des arbres d'alignement en section inter-urbaine.

Sur ce sujet la MRAe relevait :

*« Le projet prévoit l'abattage d'arbres d'alignement et leur remplacement partiel. Or, **l'article L. 350-3 du code de l'environnement 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. »**

« 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). »

« **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.** »

Outre le caractère lacunaire du dossier, il apparaît donc que le pétitionnaire a méconnu l'article L. 350-3 du code de l'environnement.

À l'heure où la lutte contre le dérèglement climatique figure parmi les priorités de l'État et de l'Union Européenne, et où les experts scientifiques nous alertent sur l'urgente nécessité de replanter de nombreux arbres afin de faire baisser les températures, il est surprenant de constater qu'une collectivité territoriale comme le Conseil Départemental des Yvelines, aménage comme on le faisait il y a trente ans, balayant d'un revers de main des enjeux pourtant vitaux.

Il ressort donc de ces différents avis, que les incidences du projet sur l'environnement ont été insuffisamment évalués dans l'étude d'impact et que cela est de nature à nuire, non seulement à l'appréciation du public, mais également à celle de l'Autorité administrative.

Pour l'ensemble des moyens évoqués, nos associations vous demandent le retrait de l'arrêté n° 78-2021-04-29-00009 du 9 juillet 2021, par lequel vous avez déclaré d'utilité publique le projet de requalification de la RD190 avec insertion d'un transport en commun en site propre à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine.

Nous vous prions de croire, Monsieur le préfet, à l'assurance de notre haute considération.

Anthony EFFROY
Rives de Seine Nature Environnement



Jean-Pierre GRENIER
Bien Vivre à Vernouillet



Antoine MILLE
Non au Pont d'Achères



Françoise MEZZADRI
Trier Environnement



Christiane PARAVY
C.O.P.R.A 184



Bernard DESTOMBES
ADIV Environnement



Agnès BURGHGRAEVE SELLEN
Bien Vivre à l'Hautil



Elisabeth DOUSSET
Construisons Ensemble un Andrésy
Solidaire (CEAS)



Copie : Monsieur le Président du Conseil départemental des Yvelines