

2^{EME} PARTIE

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

1. RAPPEL DE L'OBJET ET DU DEROULEMENT DES ENQUÊTES

1.1 : OBJET DES ENQUÊTES

L'objet des trois enquêtes publiques dont il est question dans ce rapport est de permettre la réalisation du projet de liaison entre la RD 30 et la RD 190 avec création d'un franchissement de la Seine par un pont à Achères.

Il s'agit de trois enquêtes conjointes :

Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux d'aménagement envisagés présentent un caractère d'utilité publique.

Une enquête préalable pour la mise en compatibilité des PLU des communes pour lesquelles cela est nécessaire, c'est à dire : Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine.

Enfin, une enquête préalable aux opérations de classement/déclassement des voiries créées ou modifiées dans le cadre de la réalisation du projet, a été menée conjointement avec les deux autres enquêtes.

1.2 : DEROULEMENT DES ENQUÊTES

Les modalités d'organisation de ces enquêtes ainsi que le déroulement ont été décrits dans la 1ère partie de ce rapport.

Les observations du public ont portés uniquement sur l'aspect de savoir si le projet pouvait être défini comme susceptible d'être déclaré « d'utilité publique ».

Le sujet était tellement sensible par les aspects attachés à l'environnement et à la santé humaine, que personne ne s'est intéressé aux questions administratives posées par les deux autres enquêtes. (PLU et classement-déclassement)

2. L'AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

2.1 Sur l'utilité publique :

Pour émettre un avis sur ce projet et savoir s'il peut être qualifié d'utilité publique il faut déjà se référer à l'analyse que j'ai faite et des avis que j'ai pu donner sur l'étude d'impact de ce dossier.

Ensuite, il sera nécessaire de faire la balance entre le cumul des aspects positifs du projet et ce même cumul des aspects négatifs du projet :

Mes conclusions sur l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement

Les justifications de mes analyses ressortent des avis et analyses précédemment développés.

1 - Incidences sur le sous-sol, les eaux souterraines et superficielles

Les dispositions qui ont été prises tant dans la phase chantier que dans la conception de la réalisation permettent de penser que les incidences du projet sont faibles sur la tenue du sous-sol qui a été conforté lorsque c'était nécessaire. (présence dans certaines parties d'anciennes carrières ou décharges)

Au sujet des eaux, tant souterraines que superficielles et grâce aux dispositions mises en oeuvre, on peut affirmer que l'incidence du projet sera faible.

2 - Incidences sur les inondations

C'est un point très important qui a été soulevé par de nombreux intervenants, le Conseil Général a pris l'engagement de respecter toutes les contraintes exprimées dans le PPRI et PGA de la zone. Ce n'est qu'après l'enquête publique «loi sur l'eau» que les dernières dispositions seront arrêtées. Comme l'a fort justement souligné l'autorité environnementale, le parfait respect des dispositions réglementaires permettra d'avoir une incidence faible en matière d'inondation.

3 - Incidences sur le milieu naturel

C'est aussi une grande préoccupation pour la majorité des intervenants, les mesures compensatoires prévues par le Conseil Général permettront d'avoir une incidence faible sur le milieu naturel. Les dispositions prévues au dossier pendant la phase chantier sont très importantes, elle devront être parfaitement suivies tant pour la flore que surtout pour la faune afin que les nombreux animaux sauvages qui peuplent certains endroits (je pense à l'île de la Dérivation) restent sur place grâce aux précautions qui auront été prises.

4 - Incidences sur l'activité économique régionale

Les incidences positives sur l'activité économique de la région sont importantes, en premier lieu pour les entreprises pendant la phase de chantier qui est prévue sur une période d'environ quatre années. Ensuite nous verrons que les incidences sur la circulation permettront un développement amélioré de la Boucle de Chanteloup et des gains de temps appréciables pour les utilisateurs.

5 - Incidences sur le paysage

Le dossier détaille bien les dispositions arrêtées pour la prise en compte du paysage.

On peut dire que les incidences sur le paysage sont plutôt négatives.

Le paysage de la plaine a bien été pris en compte en incluant les quelques alignements d'arbres qui subsistent ou sont créés.

Par contre il reste des points négatifs pour lesquels il est difficile pour ne pas dire impossible de trouver des mesures compensatoires. C'est le cas de la présence du viaduc auprès des bords de Seine et de l'île de la Dérivation plus particulièrement et c'est aussi le cas des murs anti-bruits qui sont implantés en bordure de la RD30.

6 - Incidences sur les circulations douces et les transports en commun

On retrouve, avec les circulations douces la problématique de la RD 30 le long d'Achères qui constitue, avec son réaménagement une barrière difficilement franchissable. Ce souci existe chez de nombreux intervenants de l'enquête. Les incidences sur les circulations douces, en l'état actuel du dossier sont donc clairement négatives, même si le Conseil a fort justement fait l'effort de proposer systématiquement une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de sa voirie qu'elle soit créée ou aménagée.

Au sujet des transports en commun, la réalisation de ce projet permettra une meilleure fluidité des bus qui sont, localement, le moyen de transport en commun le plus développé pour les trajets sur place.

7 - Incidences sur la sécurité

Le projet aura indéniablement des incidences positives sur la sécurité de la circulation régionale. (même si cette zone n'était pas trop «accidentogène»)

8 - Incidences sur la pollution atmosphérique

C'est un sujet important. On peut rappeler que les mesures et les projections modélisées font apparaître partout des taux inférieurs aux normes de santé.

Cependant certains secteurs particulièrement épargnés au niveau des constats effectués dans l'état initial sont très fortement «impacts» par la création de ce projet.

Il est très facile de comprendre que si l'on part d'un niveau très faible de pollution (on aura le même phénomène avec les niveaux sonores), l'introduction d'un équipement tel que le viaduc

(même avec un trafic «départemental») fait augmenter d'un pourcentage considérable la valeur initiale qui était très faible.

Par compte l'amélioration de la fluidité du trafic qui devrait être incluse par le projet est un élément positif pour l'amélioration du fonctionnement des véhicules par la diminution des embouteillages.

En terme purement quantitatifs l'analyse socio-économique a confirmé que l'incidence était positive globalement.

9 - Incidences sur la pollution sonore

A nouveau, grâce aux mesures compensatoires, on trouve sur l'ensemble de la zone concernée des mesures qui sont inférieures aux niveaux des normes réglementaires.

Et à nouveau des lieux qui étaient à l'origine très calme subissent une augmentation très importante de leur ambiance sonore. Pour cette raison, je pense que l'on peut dire que les incidences du projet sur la pollution sonore sont négatives.

10 - Incidences sur la pollution lumineuse

De nombreuses associations se sont inquiétées de ce problème, existant surtout pour le viaduc. Le Conseil Général interrogé m'a informé que le viaduc ne serait pratiquement pas éclairé, on peut donc dire que les incidences du projet sont très faibles pour ce sujet.

11 - Incidences sur les autres projets locaux

La réalisation de ce projet est d'une très grande importance pour les autres projets régionaux de cette partie du territoire. C'est d'ailleurs la justification du Conseil Général qui a décidé de lancer ce projet malgré et même à cause de l'incertitude de l'Etat sur le devenir de l'A104.

On touche tout de suite au problème de fond du dossier : comment justifier de faire un pont à l'emplacement où l'Etat a prévu de faire un franchissement sous-fluvial.

Cette position est très difficile à développer car on entend à la fois le Conseil Général qui dit «je fais tout seul parce que l'Etat ne décide pas assez vite» et des déclarations de bon sens qui confirment que l'on pourrait étudier une «mutualisation» d'un seul franchissement en sous-fluvial.

Pour compliquer encore un peu plus les choses, certaines déclarations (séance assemblée départementale du 8 juillet 2011), «si l'A104 s'arrête à Achères, il n'y aura pas de pont». Les avis des maires de la région qui m'ont été transmis reflètent bien cette problématique.

12 - Incidences sur les finances publiques

L'étude socio économique a fait apparaître un bilan qui semblait très positif. L'importance des «recettes» des usagers représente une masse très importante pour la partie «temps économisé». Je persiste à penser que ce résultat n'est pas véritablement démontré. Je persiste donc à être très prudent pour les interprétations. Ce dont on est à peu près sûr, ce sont les investissements de la puissance publique.

Conclusions : tous les éléments n'ont pas le même poids, le commissaire enquêteur considère que les points 2, 3, 4, 8, 11 et 12 sont déterminants et qu'en terme de bilan avantages / inconvénients, le plateau des inconvénients est, à ce niveau plus lourd que celui des avantages.

En conséquence, après :

- l'étude et l'analyse du dossier des enquêtes,
- m'être rendu sur place
- avoir écouté le public au cours des 12 permanences,
- avoir rencontré à trois reprises le Maître d'Ouvrage,
- avoir examiné exposés et analysés les 220 observations (contributions, courriers et dossiers).

Sur la forme et la procédure des enquêtes, considérant :

- que les conditions des enquêtes ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et les affichages en Mairie et sur les panneaux administratifs.
- que le dossier soumis à enquêtes était, conforme à la réglementation en vigueur; suffisamment complet et comportant toutes les informations nécessaires pour la bonne compréhension du projet.
- que mes douze permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation.

Le commissaire enquêteur conclut en émettant un

AVIS DEFAVORABLE

**à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet
d'aménagement entre la RD 30 et la RD 190 incluant le franchissement de
la Seine (Pont d'Achères)**

2.2 Sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Achères, Carrières sous Poissy, Chanteloup les Vignes, et Tiel-sur-Seine

Le commissaire enquêteur conclut en émettant un

AVIS FAVORABLE

à la mise en compatibilité des PLU des communes ci-dessus

2.3 Sur le classement / déclassement des voiries réalisées ou modifiées dans le cadre de ce projet

Le commissaire enquêteur conclut en émettant un

AVIS FAVORABLE

au classement / déclassement des voiries réalisées ou modifiées dans le cadre du projet



Alain CERE

7 Mai 2012