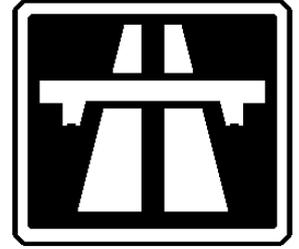




# CO.P.R.A. 184

Collectif pour la Protection des Riverains  
de l'Autoroute A184 (devenue A104)

COPRA 184 – 21 rue de Flore 95610 ERAGNY sur OISE



Contribution à l'enquête publique sur l'autorisation environnementale unique pour le projet de création de liaison routière entre la RD30 et la RD190 : « Pont d'Achères - Boucle de Chanteloup ».

Le 09 janvier 2023

## Monsieur le Commissaire enquêteur,

Dans le cadre de cette enquête publique, nous vous prions de trouver, ci-jointe, la contribution de notre collectif qui s'oppose à ce projet.

Depuis sa création, en 1991, le **CO.P.R.A. 184** (Collectif pour la Protection des Riverains de l'Autoroute **184**, devenue A104) s'oppose avec force et détermination au « **Projet A104** », de « **Prolongement de la Francilienne dans l'Ouest Parisien** », sur 22 km, de MÉRY-SUR-OISE (Val d'Oise) à POISSY-ORGEVAL (Yvelines). Il s'oppose aussi à toute nouvelle création de voies routières d'importance, en zone urbanisée, qui mettrait en cause la santé des habitants et qui contribuerait au dérèglement climatique de notre planète. Vous trouverez tous les renseignements que vous pourriez souhaiter, sur notre site : <http://www.copra184.org/>

## Analyse du trafic local

L'analyse des études de trafic, reprises dans l'étude d'impact fournie au dossier, fait l'objet d'une *contribution spécifique qui sera présentée par une autre association*. **Cette analyse montre clairement que l'évolution du trafic routier local sur notre territoire ne justifie en rien la création de cette voie nouvelle de deux fois deux voies.**

**Le commissaire enquêteur, lors de la première enquête publique, avait abouti, en 2012 à la même conclusion. Les récentes données sur ce trafic confirment et même amplifient cette conclusion.**

*Nous ne reprendrons pas en détail cette analyse, que vous recevrez par ailleurs.*

Rappelons-en simplement les points essentiels :

- La MRAe recommande dans son avis d'Avril 2022 :  
« - d'actualiser les études de trafics sur la base de données récentes, afin de permettre d'étudier, de manière plus approfondie, les effets du projet sur les déplacements, à la mise en service et à plus long terme, prenant en compte notamment l'augmentation du trafic due à celle de la capacité du réseau ("effet rebond") ;  
- réaliser des estimations du trafic aux heures de pointe (et pas seulement en moyenne journalière annuelle). »
- Alors qu'il avait tout le temps de reprendre cette étude de trafic, la réponse du maître d'ouvrage tient en une phrase : « Ce constat s'appuie sur une étude de trafic menée en 2011 mais dont les conclusions sont toujours valides ». « Nous avons considéré que ces données sont toujours valables malgré le décalage de la mise en service du projet, car les hypothèses prises dans le cadre de la modélisation du dossier DUP restent valables. Il n'y a pas de circonstances nouvelles depuis cette étude qui soient de nature à modifier, de manière substantielle, le trafic routier »

- Mais le plus surprenant, ce sont les pages 349 à 354 du sous-volet B.4 (Analyses des impacts, mesures et modalité de suivi / Cf. le tableau ci-dessous). Il s'agit d'une comparaison entre les études EGIS prévisionnelles de trafic et les comptages plus récents de 2016-2018. **L'écart est de l'ordre de 40% !** Et la seule conclusion du maître d'ouvrage est que « les prévisions de la DUP sont donc péjorantes par rapport aux trafics constatés, à ce titre les préconisations des études acoustiques, air ou santé et les mesures qui seront mises en place sont largement dimensionnées ».

### 1.3. Comparaison des prévisions Egis et des comptages 2016/2018 redressés

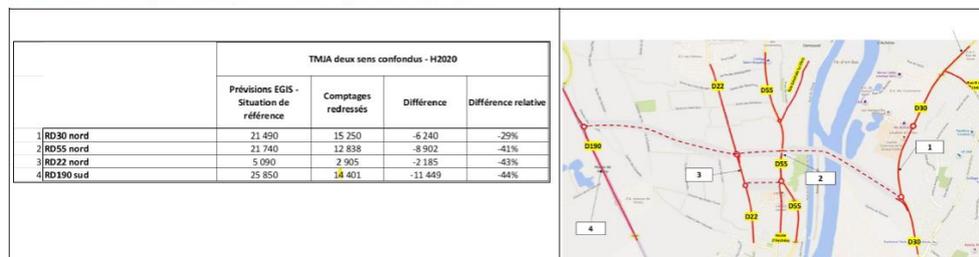


Figure 2 Comparaison des prévisions et des comptages redressés - H2020

- Les prévisions d'Egis semblent largement surestimées par rapport aux estimations de trafic horizon 2020 réalisées à partir de données observées plus récentes. Cette étude de 2011 prévoyait en effet une forte augmentation de trafic sur les 4 axes nord-sud présentés précédemment par rapport aux observations de 2011 utilisées pour le calage du modèle. Les hypothèses utilisées dans cette étude n'étant pas explicitées dans le rapport, nous évoquons quelques possibles sources à cette surestimation, avec des hypothèses plus optimistes que celles constatées à posteriori :
- Taux d'évolution de la demande existante entre 2011 et 2020.
  - Trafic nouveau lié à des projets générateurs de trafic (logements, zones d'emploi, zones commerciales ou loisirs).
  - Evolution du réseau (projets routiers, fonctionnement du réseau) faisant basculer une part du trafic sur le périmètre d'études.

Les prévisions de la DUP sont donc péjorantes par rapport aux trafics constatés, à ce titre les préconisations des études acoustiques, air ou santé et les mesures qui seront mises en place sont largement dimensionnées.

- La MOA affirme que « les projets qui étaient envisagés d'ici 2020, sont pour la plupart maintenus, mais leur réalisation a été décalée dans le temps et ils ne sont pas achevés. On peut alors considérer qu'ils seront réalisés à l'horizon de mise en service 2027 », **ce qui est faux** car l'écoport industriel de Triel a été abandonné et remplacé par une simple desserte fluviale, la ZAC écopôle Seine-Aval est passée de 200 ha à moins de 90 ha et la ZAC de la Grosse Pierre a été abandonnée. A contrario, un projet de « Transport en Commun en Site Propre » se met en place le long de la RD190, ce qui conduira à une baisse du trafic routier (Cette baisse de trafic routier pourrait être encore plus importante si ce TCSP était prolongé jusqu'à Triel, comme demandé par les associations).
- Par ailleurs, les effets de la crise sanitaire et l'accroissement important du télétravail ont induit des comportements différents qui amènent à une réduction de trafic routier.
- Enfin, l'étude des trafics, ville à ville, montre bien deux axes de déplacement : La Défense/Poissy et Poissy/Conflans/Cergy. Le projet présenté n'a que peu d'impact sur ces axes de circulation.

Tout montre que **l'évolution du trafic routier local, sur notre territoire, ne justifie en rien la création de cette voie nouvelle de deux fois deux voies** et que le MOA s'est bien gardé d'actualiser ses études de trafic, de crainte d'arriver aux mêmes conclusions.

## Le trafic induit

Bien que cette liaison nouvelle ne soit pas nécessaire, il n'en reste pas moins que, une fois construite, on peut craindre qu'elle soit utilisée et qu'elle crée alors un trafic induit correspondant à sa capacité de deux fois deux voies.

Cet aspect est complètement ignoré dans cette étude d'impact. Dans ce cas, l'ensemble des mesures serait à reconsidérer. Nous serions alors en pleine contradiction par rapport à la DUP d'origine qui partait seulement d'un « développement de la boucle de Chanteloup » et le dossier serait à reprendre de fond en comble.

Les nouvelles routes ne fluidifient pas le trafic mais, au contraire, l'accroissent en créant un **trafic induit** qui congestionne ces nouveaux axes routiers, un phénomène reconnu par l'ADEME, le CEREMA et l'Autorité environnementale. Cet effet rebond (effet d'aspirateur à voitures) est scientifiquement démontré<sup>1</sup>, et reconnu par des organismes officiels comme le CEREMA<sup>2</sup> (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Dans un rapport<sup>3</sup>, le CEREMA (anciennement Setra) indique que le trafic induit résulte du fait que les automobilistes profitent de l'effet d'aubaine qu'offre une nouvelle infrastructure pour se déplacer plus souvent et plus loin, voire à plus long terme pour localiser leur emploi ou leur logement à une distance plus importante.

Ce trafic induit vient ainsi rapidement engorger les nouveaux axes routiers<sup>4</sup> comme le souligne l'ADEME : « la création de voies de circulation supplémentaires génère invariablement une augmentation du trafic »<sup>5</sup> et « les études de cas étudiées ont montré que les avantages d'une réduction de congestion de trafic et du temps de trajet n'ont pas été observés, car la nouvelle capacité du réseau routier est rattrapée par la croissance du trafic induit »<sup>6</sup>. C'est ce que l'on nomme « le Paradoxe de Braess ». D'ailleurs, l'Autorité environnementale recommande de tenir compte de ce phénomène<sup>7</sup>.

Une étude d'un organisme de transport américain précise que « les déplacements induits contribuent à créer des systèmes de transport plus dépendants de l'automobile. [...] L'augmentation de la capacité génère du trafic, ce qui entraîne une nouvelle congestion avec des volumes de trafic plus élevés et des modèles de transport et d'utilisation des sols davantage axés sur l'automobile. Ce cycle se poursuit jusqu'à ce que les coûts d'expansion de la capacité routière deviennent inacceptables. »<sup>8</sup>

Ce nouveau trafic s'accompagne d'un ensemble de nuisances, propre à la circulation automobile.

### **Augmentation des gaz à effet de serre**

Les porteurs du projet reconnaissent volontiers les effets négatifs du projet quant à l'émission de gaz à effet de serre « *« Effets directs / indirects à court / moyen / long terme. Le projet présente des caractéristiques susceptibles d'avoir un effet indirect à long terme significatif sur le climat. En effet, le projet entraîne la création de nouvelles infrastructures et modifie, au moins sur la section nouvelle, le nombre de véhicules en circulation ».* Pour immédiatement en minimiser l'impact, ils osent dire « *compte tenu de la taille du projet et de l'importance du trafic supporté par rapport à l'échelle planétaire de ce problème, la réalisation Liaison RD 30 - RD 190 ne devrait avoir qu'une faible influence sur l'effet de serre* ».

Avec de tels raisonnements, on peut penser que les objectifs gouvernementaux de ZEN (Zéro Emissions Nettes) et de neutralité carbone en 2050 (objectif de la Stratégie Nationale de Neutralité Carbone) auront des difficultés à être atteints.

En fait, les porteurs du projet n'évaluent pas l'empreinte carbone de leur chantier qui est loin d'être négligeable avec le volume des déblais/remblais déplacé, avec les quantités non négligeables de béton utilisé. La construction d'un tel ouvrage contribue, de façon notable, à émettre des gaz à effet de serre durant la phase chantier.

---

<sup>1</sup> [Pourquoi supprimer des autoroutes peut réduire les embouteillages \(theconversation.com\)](https://www.theconversation.com/why-removing-highways-can-reduce-congestion)

<sup>2</sup> [Cerema, climat et territoires de demain. Aménagement et résilience](#)

<sup>3</sup> [1122171.pdf \(gouv.qc.ca\)](#) : l'induction du trafic : revue bibliographique

<sup>4</sup> [La plus large autoroute du monde est déjà bouchée \(nouvelobs.com\)](#)

<sup>5</sup> [Modifier le trafic routier : une nécessité pour améliorer la qualité de l'air | Particuliers | Agir pour la transition écologique | ADEME](#)

<sup>6</sup> [Mesures pour modifier le trafic routier en ville et qualité de l'air extérieur. Recherches bibliographiques et analyses \(actu-environnement.com\)](#)

<sup>7</sup> [Microsoft Word - 190206 - Note infrastructures routières - delibere.doc \(developpement-durable.gouv.fr\)](#)

<sup>8</sup> [Generated Traffic and Induced Travel \(vtpi.org\)](#)

Durant la phase exploitation, il se contente de juger négligeable les quantités de gaz à effet de serre émis.

Il se garde bien de rappeler les engagements gouvernementaux et régionaux en termes de réduction de gaz à effet de serre :

- Le transport routier représente 93 % des émissions du secteur des transports, premier émetteur national (31 %) de gaz à effet de serre.
- La Stratégie Nationale Bas Carbone<sup>9</sup> prévoit pour le secteur des transports une réduction de 28 % des émissions de CO<sub>2</sub> en 2030 par rapport à 2015, et une décarbonation complète en 2050. Elle invite ainsi à favoriser le report vers les modes de transport les moins émetteurs (transports en commun, train, vélo...).

## Qualité de l'air

Les porteurs du projet se bornent, dans leur étude d'impact, à considérer que « *la qualité de l'air au sein de l'aire d'étude est globalement bonne.* »

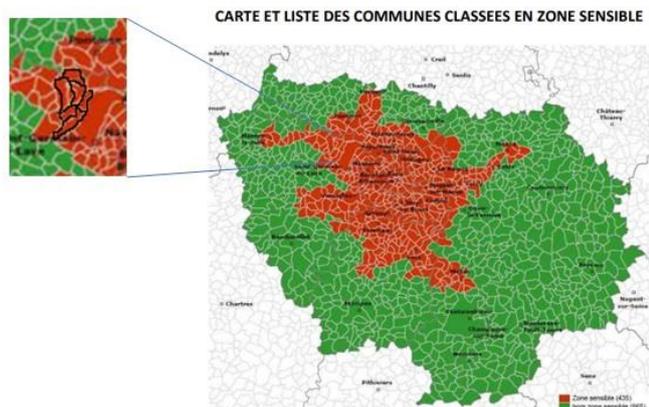
### **Rien n'est plus faux.**

Les communes d'Achères, Triel-sur-Seine, Carrières-sous-Poissy, Poissy, Chanteloup-les-Vignes et les autres communes de ce secteur sont dans le périmètre de la zone dite "sensible pour la qualité de l'air", c'est-à-dire la zone dans laquelle au moins une personne ou un espace naturel protégé est potentiellement impacté(e) par un dépassement des valeurs limites de NO<sub>2</sub> (dioxyde d'azote) ou de PM10. C'est l'arrêté inter-préfectoral n° IDF-2018-01-31-007 relatif à l'approbation et à la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Île-de-France qui liste les communes concernées par cette zone en IDF. Les communes concernées par ce projet routier y sont inscrites.

**Carte des communes en IDF (en rouge) concernées par l'arrêté inter-préfectoral n° IDF-2018-01-31-007** relatif à l'approbation et à la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Île-de-France **et liste des communes concernées par ce projet**

**Les communes concernées par la liaison RD30-RD190 et inscrites dans cet arrêté:**

-78005 Achères  
78015 Andrésy  
78123 Carrières-sous-Poissy  
78138 Chanteloup-les-Vignes  
78498 Poissy  
78624 Triel-sur-Seine



La MRAe d'Île-de-France en parle explicitement, dans son avis délibéré en date du 23 avril 2020, sur le projet d'aménagement de la RD 190 à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine : « Six points de mesures ont été définis le long de la RD 190 pour caractériser l'état initial (2015). Le maître d'ouvrage précise que ces mesures ont été réalisées durant une semaine au début d'un épisode de pollution caractérisé par l'organisme Airparif. Les résultats révèlent des concentrations élevées : pour les particules fines les concentrations mesurées sont, en majorité, supérieures aux valeurs limites préconisées par l'OMS, (valeur limite d'exposition (sur 24 h) à ne pas dépasser plus de trois jours par an). Pour le dioxyde d'azote, quatre des six mesures ponctuelles indiquent un taux compris entre 115 % et 165 % de la valeur seuil » (page 19).

<sup>9</sup> [19092\\_strategie-carbone-FR\\_oct-20.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/19092-strategie-carbone-FR-oct-20.pdf) (ecologie.gouv.fr)

Dans son plan « Qualité de l'air », la région IDF déclare que *“la qualité de l'air figure parmi les premières préoccupations environnementales des Franciliens. Préoccupation légitime puisque les effets sur la santé sont avérés et reconnus dans les plus hautes instances sanitaires internationales. Le nouvel exécutif souhaite replacer les questions de santé environnementale en tête de ses priorités, et l'intégrer dans l'ensemble de ses politiques”*<sup>10</sup>.

Or selon l'ADEME<sup>11</sup> *“le lien entre l'importance du trafic routier et la mauvaise qualité de notre air est aujourd'hui clairement établi”* ; *“80 % de la pollution liée aux transports (oxydes d'azote, particules et composés organiques volatils) provient du seul transport routier”* ; *“la création de voies de circulation supplémentaires génère invariablement une augmentation du trafic et, en conséquence, des émissions associées”*.

Dr Maria Neira, Directrice du Département Environnement, changement climatique et santé de l'OMS déclarait en avril 2022 : *« Après avoir survécu à une pandémie, il est inacceptable de continuer à enregistrer sept millions de décès évitables et d'innombrables années en bonne santé perdues évitables du fait de la pollution de l'air. Voilà ce qui ressort de la montagne de données, de bases factuelles et de solutions disponibles en matière de pollution de l'air. Pourtant, trop d'investissements sont encore consacrés à un environnement pollué plutôt qu'à un air propre et sain »*<sup>12</sup>.

**L'Île-de-France fait partie des cinq régions de France dans lesquelles les seuils de pollution sont dépassés de façon chronique et le Conseil d'Etat vient de condamner le gouvernement à payer 20 millions d'euros d'astreintes pour “non-respect de la Directive européenne sur la qualité de l'air”**<sup>13</sup>. Rappelons que la pollution de l'air occasionne de 48 000<sup>14</sup> à 100 000<sup>15</sup> décès prématurés par an selon les études. Le coût sanitaire annuel total de la pollution de l'air en France est de 100 milliards d'euros, évalué par la commission d'enquête du Sénat<sup>16</sup>. En Ile-de-France, la pollution atmosphérique est responsable d'un décès sur dix<sup>17</sup>. Les enfants sont les premières victimes des effets des polluants dans l'air<sup>18</sup>.

**Nous n'avons plus le droit de négliger les effets de la pollution de l'air vis-à-vis des populations riveraines.**

## **Nuisance sonore**

On note dans le dossier que :

*« les objectifs retenus pour le projet sont les suivants :*

- *Pour les logements, les établissements de santé, de soins, d'action sociale :*

*De jour*

- *LAeq(6h-22h) = 60 dB(A) si l'exposition actuelle est inférieure à 60 dB(A) ;*
- *Maintien des niveaux sonores si l'exposition actuelle est comprise entre 60 et 65 dB(A) ;*
- *LAeq (6h-22h) = 65 dB(A) si l'exposition actuelle est supérieure à 65 dB(A).*

*De nuit*

- *LAeq (22h-6h) = 55 dB(A) si l'exposition actuelle est inférieure à 55 dB(A) ; Maintien des niveaux sonores si l'exposition actuelle est comprise entre 55 et 60 dB(A) ;*
- *LAeq (22h-6h) = 60 dB(A) si l'exposition actuelle est supérieure à 60 dB(A).*

- *Pour les établissements d'enseignement :*

*De jour*

- *LAeq(6h-22h) = 60 dB(A) si l'exposition actuelle est inférieure à 60 dB(A) ;*
- *Maintien des niveaux sonores si l'exposition actuelle est comprise entre 60 et 65 dB(A)*
- *LAeq (6h-22h) = 65 dB(A) si l'exposition actuelle est supérieure à 65 dB(A).*

*De nuit*

- *Pas d'objectif réglementaire »*

<sup>10</sup> [RAPCR114-16RAP.pdf \(iledefrance.fr\)](#)

<sup>11</sup> [Modifier le trafic routier : une nécessité pour améliorer la qualité de l'air | Particuliers | Agir pour la transition écologique | ADEME](#)

<sup>12</sup> [Des milliards de personnes respirent toujours un air pollué : nouvelles données de l'OMS \(who.int\)](#)

<sup>13</sup> [Pollution de l'air : le Conseil d'Etat condamne l'État à payer deux astreintes de 10 millions d'euros \(conseil-etat.fr\)](#)

<sup>14</sup> [Qualité et pollution de l'air en France | Ministères Écologie Énergie Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](#)

<sup>15</sup> [La pollution de l'air provoquerait près de 100.000 morts prématurées par an en France \(lefigaro.fr\)](#)

<sup>16</sup> [Tome 1 pollution \(15 juillet\) \(senat.fr\)](#)

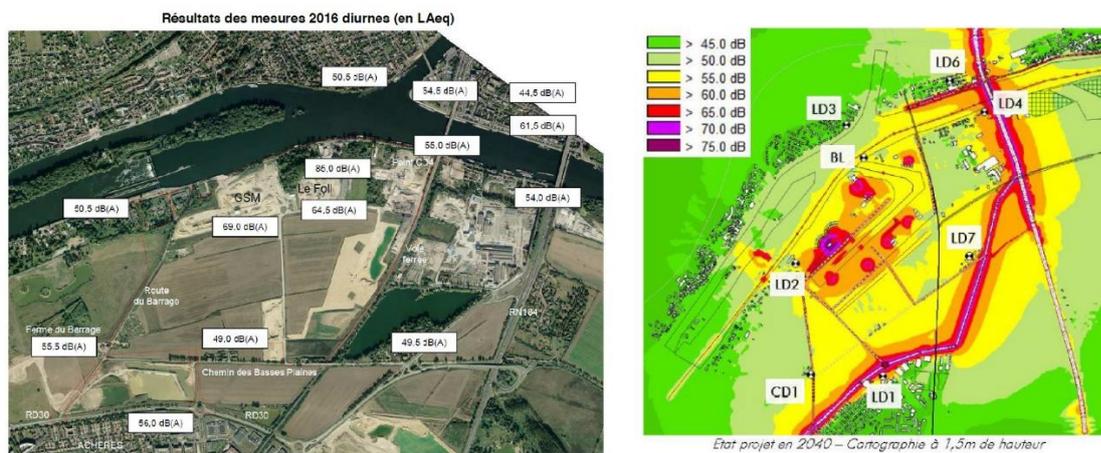
<sup>17</sup> [La pollution de l'air responsable d'un décès sur dix en Ile-de-France \(francebleu.fr\)](#)

<sup>18</sup> [Les enfants, premières victimes de la pollution de l'air \(reporterre.net\)](#)

Or il est à signaler que pour le trafic routier, l'OMS en juin 2019, a recommandé vivement de réduire les niveaux de bruit moyens **au-dessous de 53 dB. Pour une exposition nocturne, il est recommandé de les maintenir en dessous de 45 dB**<sup>19</sup>

Selon Bruitparif<sup>20</sup>, au sein de la zone dense francilienne, la population est déjà fortement exposée au bruit routier puisque 85% des habitants, soit 8,6 millions de personnes, sont exposées à des niveaux supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS pour éviter les conséquences sanitaires du bruit. Le bruit provoque des effets cardiovasculaires (augmentation du rythme cardiaque et de la tension artérielle, AVC...) et métaboliques (troubles endocriniens et immunitaires, notamment), des effets sur le sommeil, des troubles des apprentissages, des effets indésirables pendant la grossesse ainsi que des effets sur la santé mentale<sup>21</sup>. D'après Bruitparif<sup>22</sup>, 6,5 mois de vie en bonne santé sont perdus du fait du bruit routier par individu au cours d'une vie entière au sein de la zone dense francilienne, et jusqu'à 18 mois pour les territoires les plus exposés. *“Le bruit apparaît ainsi comme la seconde cause de morbidité derrière la pollution atmosphérique”*. L'ADEME a comptabilisé le coût social du bruit qui inclut les coûts sanitaires, les pertes de productivité et les dépréciations immobilières. Le trafic routier est le premier responsable du coût social du bruit des transports : au total, 80,6 milliards d'euros de coûts sociaux sont générés par ce seul mode de transport<sup>23</sup>. Le bruit est la deuxième cause de morbidité en IDF. C'est un enjeu majeur. Ce thème a été celui qui a été l'objet de plus de questions au Forum concernant le PSRE4 du 06 décembre 2022 au conseil régional d'IDF.

Or, dans les études d'impact du projet Port Seine Métropole Ouest (PSMO) et du projet de requalification de la RD190, nous trouvons des cartes de bruit (dans l'état initial) dont les niveaux dépassent déjà ces valeurs.



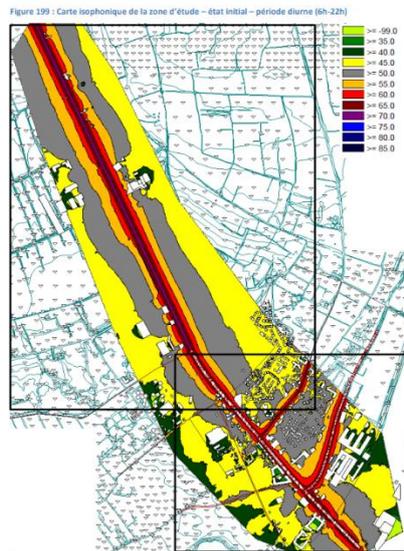
<sup>19</sup> [Nouvelles recommandations de l'OMS pour l'exposition au bruit en Europe | hear-it.org](https://www.hear-it.org/fr/nouvelles-recommandations-de-loms-pour-l'exposition-au-bruit-en-europe)

<sup>20</sup> [2019-02-09 - Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France.pdf \(bruitparif.fr\)](https://bruitparif.fr/2019-02-09-impacts-sanitaires-du-bruit-des-transport-dans-la-zone-dense-de-la-region-ile-de-france.pdf)

<sup>21</sup> [Les impacts sanitaires du bruit \(bruitparif.fr\)](https://bruitparif.fr/les-impacts-sanitaires-du-bruit)

<sup>22</sup> [Coût social du bruit en France - La librairie ADEME](https://www.ademe.fr/fr/coût-social-du-bruit-en-france)

<sup>23</sup> [noise-guidelines-exec-sum-fre.pdf \(who.int\)](https://www.who.int/publications/m/item/noise-guidelines-exec-sum-fre)



## Artificialisation des sols

Ce terme est totalement absent du dossier de l'étude d'impact. Pourtant, il s'agit bien d'une préoccupation actuelle d'importance. L'actualisation de cette étude ne cesse de nous surprendre ! On est loin de la ZAN (Zéro Artificialisation Nette).

Le projet représente une surface d'artificialisation de sols naturels non négligeable, de plusieurs dizaines d'hectares, en parfaite contradiction avec les objectifs de la COP Région Ile de France 2020<sup>24</sup> et de la loi climat et résilience 30<sup>25</sup> qui vise une division par deux du rythme de la consommation d'espaces naturels d'ici 2030 pour atteindre Zéro artificialisation nette en 2050. D'après une étude<sup>26</sup>, la surface artificialisée pour les infrastructures de transport pèse 27,8 % du total de la surface totale artificialisée en France. Le réseau routier français représente plus de 1,11 million de km, soit plus de 20 mètres linéaires par habitant, c'est-à-dire plus de 100 m<sup>2</sup>, plus que la surface habitable (30 m<sup>2</sup> en moyenne). Les réseaux routiers représentent 16% des nouvelles surfaces artificialisées entre 2006 et 2014 (78 000 ha).

**Selon l'INSEE<sup>27</sup>, l'Ile de France est la région la plus artificialisée** - près de quatre fois plus qu'au niveau national - or "*l'artificialisation des sols exerce une pression forte sur la biodiversité, car elle entraîne la destruction de milieux naturels et la fragmentation du territoire.*" Zones humides, prairies, forêts, lieux de ponte, de nidification, aires de reproduction, sources d'alimentation, sont parmi les milieux et espaces vitaux pour les espèces animales et végétales qui sont détruits, lors de la construction de routes. Les mesures de compensation ne permettent pas de retrouver les états écologiques initiaux, ni de compenser réellement les conséquences de l'érosion de la biodiversité. Cette artificialisation a déjà un grave impact en Ile de France car la biodiversité s'y effondre encore plus rapidement que dans d'autres régions<sup>28</sup>.

De plus, il est essentiel de préserver les espaces naturels pour de nombreuses autres raisons : îlots de fraîcheur dans un contexte de réchauffement climatique, préservation des trames vertes et bleues et des dernières terres agricoles d'Ile de France (**deux tiers des surfaces cultivées ont disparu en 40 ans en Ile de France<sup>29</sup>**).

<sup>24</sup> [Accompagner l'objectif zéro artificialisation nette dans les territoires - ADEME Infos](#)

<sup>25</sup> [Accompagner l'objectif zéro artificialisation nette dans les territoires - ADEME Infos](#)

<sup>26</sup> [Etude\\_BLevolution\\_Projet-local-impact-global.pdf \(terresdeluttes.fr\)](#)

<sup>27</sup> L'ONU a adopté 17 objectifs de développement durable (ODD) pour la période 2015-2030. Ces objectifs constituent pour les États une feuille de route commune de la transition vers un développement durable. Un tableau de bord de 98 indicateurs suivis par l'INSEE constituent le cadre national pour le suivi des progrès de la France dans l'atteinte des 17 ODD [if\\_ind\\_07\\_14\\_Obj\\_15 \(4\).pdf](#)

<sup>28</sup> [La biodiversité de l'Ile-de-France en danger | Les Echos](#)

<sup>29</sup> [Salon de l'agriculture : en Ile-de-France, 2/3 des terres agricoles ont déjà disparu \(francetvinfo.fr\)](#)

## Corridors écologiques

Cette nouvelle route jouera le rôle de barrière dans le territoire (2 fois 2 voies). Sur la plaine d'Achères elle séparera définitivement la ville des bords de Seine et rendra impossible tout corridor écologique entre la forêt de Saint-Germain et la Seine. Dans la boucle de Chanteloup, elle condamnera les corridors écologiques entre le massif de l'Hautil et la Seine, du côté de Triel-sur-Seine et aussi du côté d'Andrésy et ce n'est pas les deux passages envisagés par le projet qui supprimeront cet effet barrière. Sans compter l'effet du chantier de terrassements détruisant l'ensemble de la biodiversité en place. Les mesures évoquées : mesures compensatoires pour recréer la biodiversité détruite, ou mesures de guidage pour permettre de maintenir quelques déplacements.

**Ne sont pas évoqués, dans cette contribution, les dangers engendrés par ce projet :**

- Ni en termes de manipulations de sols pollués de façon importante en métaux lourds qui, outre les dangers inhérents à ce type de manipulations, risque d'entraîner des dépenses importantes de mise en décharges contrôlées.
- Ni en termes d'hydraulique. L'accumulation des mesures prises : allongement du pont, création de buses pour améliorer la transparence hydraulique, type de passerelle particulier pour permettre l'écoulement et in fine, **mise en place de murs antibruit démontables ... Tout cela va entraîner une augmentation importante du coût du projet, sans toutefois nous préserver d'une montée des eaux bien supérieure aux 2 cm préconisés, d'autant plus que les effets cumulés avec le projet Port-Seine-Métropole-Ouest (PSMO) ne semblent pas avoir été pris en compte.**

*Ces deux points feront l'objet de contributions spécifiques présentées par une autre association.*

## En conclusion

Les nuisances engendrées par un tel projet sont considérables :

- Emission de gaz à effet de serre,
- Pollution atmosphérique,
- Nuisance sonore,
- Artificialisation des sols,
- Destruction de corridors écologiques.

Pour une utilité loin d'être démontrée, les évolutions du trafic local montrant que le besoin d'une nouvelle liaison routière de deux fois deux voies n'était pas nécessaire.

L'étude d'impact de 2012 n'a que très partiellement été actualisée : pas de nouvelles études de trafic, pas de prise en compte de l'évolution des projets de territoire, non prise en compte des engagements gouvernementaux et régionaux en matière environnementale (gaz à effet de serre, artificialisation des sols, normes de qualité de l'air, nuisance sonore, ...).

Ce projet date d'une autre époque où, sous l'influence des lobbies des BTP, les décideurs votaient des infrastructures routières, dans l'espoir que cela créerait de l'attractivité pour le territoire. Cette époque est révolue : l'attractivité ne dépend plus de ces infrastructures routières et la prise en compte des enjeux sanitaires et environnementaux est enfin reconnue.

Rappelons, pour terminer, la **réponse (datant du 24/11/2022) du Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires, chargé des transports, à une question écrite**

**d'un sénateur, à propos du « Prolongement de la Francilienne » (projet A104), mais qui s'applique aussi à ce projet :**

Devant « les enjeux environnementaux, liés à la présence de milieux sensibles et humains très forts .... Le Gouvernement souhaite privilégier l'optimisation du réseau existant et le report des usagers vers les transports collectifs ... ».

[http://www.senat.fr/basile/visio.do?id=qSEQ220902750&idtable=q422707|q422708|q422709|q422710|q422711|q422712|q422713|q422716|q420138|q416335&\\_s=20134Y&rch=qa&de=19780101&au=20220923&dp=1+an&radio=deau&appr=text&aff=sr&tri=dd&off=0&afd=ppr&afd=ppl&afd=pjl&afd=cvn](http://www.senat.fr/basile/visio.do?id=qSEQ220902750&idtable=q422707|q422708|q422709|q422710|q422711|q422712|q422713|q422716|q420138|q416335&_s=20134Y&rch=qa&de=19780101&au=20220923&dp=1+an&radio=deau&appr=text&aff=sr&tri=dd&off=0&afd=ppr&afd=ppl&afd=pjl&afd=cvn)

**Nous disons NON à ce projet**

Christiane PARAVY  
Présidente du collectif CO.P.R.A. 184

