



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la création du 3ème tablier du viaduc de Guerville de l'A13 (78)**

**n°Ae: 2014-100**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 11 février 2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création du 3ème tablier du viaduc de Guerville de l'A13 (78).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Clément, Ledenic, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Guth, MM. Decocq, Galibert, Letourneux, Roche

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Yvelines, le dossier ayant été reçu complet le 17 novembre 2014.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 19 novembre 2014 :

- le préfet des Yvelines,
- la ministre chargée de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 8 janvier 2015,
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie, et a pris en compte sa réponse en date du 22 janvier 2015.

Sur le rapport de Sarah Tessé et Christian Barthod, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le projet de création d'un troisième tablier du viaduc de Guerville de l'A13, au niveau des communes de Guerville et de Mézières-sur-Seine (78) est présenté par la société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN), pour un coût estimé à 47 M d'euros HT (estimation juin 2012). Ces travaux sont nécessaires et préalables aux opérations de réparation lourde envisagées sur les deux tabliers existants, mais ils amélioreront aussi de manière pérenne la fluidité et la sécurité du trafic sur deux kilomètres considérés actuellement comme accidentogènes.

L'Ae estime que les principaux enjeux environnementaux sont les suivants :

- la prise en compte des risques naturels et technologiques liés à l'ancienne carrière, à la possible présence de sols pollués, au travail sous les lignes THT, aux contraintes imposées par la ligne ferroviaire, à l'implantation de piliers en zone d'expansion de crues,...
- le bon état de conservation du sisymbre couché<sup>2</sup> (*Sisymbrium supinum*) et des pelouses sèches sur marne qui ont justifié la désignation du site Natura 2000 de la carrière de Guerville ou qui sont situées à proximité immédiate du site ;
- la présence de certaines espèces protégées ;
- la remise en état paysagère à l'issue des travaux, supposant un accord entre la SAPN et le groupe Lafarge, notamment sur la destination des 150 000 m<sup>3</sup> de déblais excédentaires.

Les principales recommandations sont les suivantes :

- expliquer de manière plus didactique les problèmes techniques rencontrés sur les deux viaducs actuels, ainsi que les enjeux des interventions qu'ils nécessitent, et présenter les travaux de réparation lourde des deux tabliers existants, avec leurs impacts de chantier ;
- mieux justifier la nécessité de créer un troisième tablier en démontrant que les réparations nécessaires ne sont pas techniquement réalisables par arrêt temporaire de la circulation sur un viaduc, puis sur l'autre, du fait des perturbations du trafic qui en résulteraient ;
- joindre l'étude de danger commandée à l'INERIS<sup>3</sup>, ou à défaut préciser quelles sont les mesures de mise en sécurité du chantier par rapport aux risques d'effondrement liés à la carrière ;
- établir que la section d'autoroute A13 concernée par le projet ne constitue pas actuellement un goulot d'étranglement, et démontrer que la création d'une voie supplémentaire (deux voies pour véhicules rapides et deux voies pour véhicules lents, au lieu de trois voies actuellement) n'entraînera pas une augmentation du trafic sur l'A13 sur le tronçon entre Mantes-la-ville et Epône, et au-delà.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

---

<sup>2</sup> Le sisymbre couché, ou raya couchée (*Sisymbrium supinum* L.), est une plante annuelle de la famille des crucifères (brassicacées), originaire d'Europe occidentale, devenue rare en dehors des rives de la mer Baltique, et présumée disparue au Benelux et en Allemagne.

<sup>3</sup> Institut national de l'environnement industriel et des risques

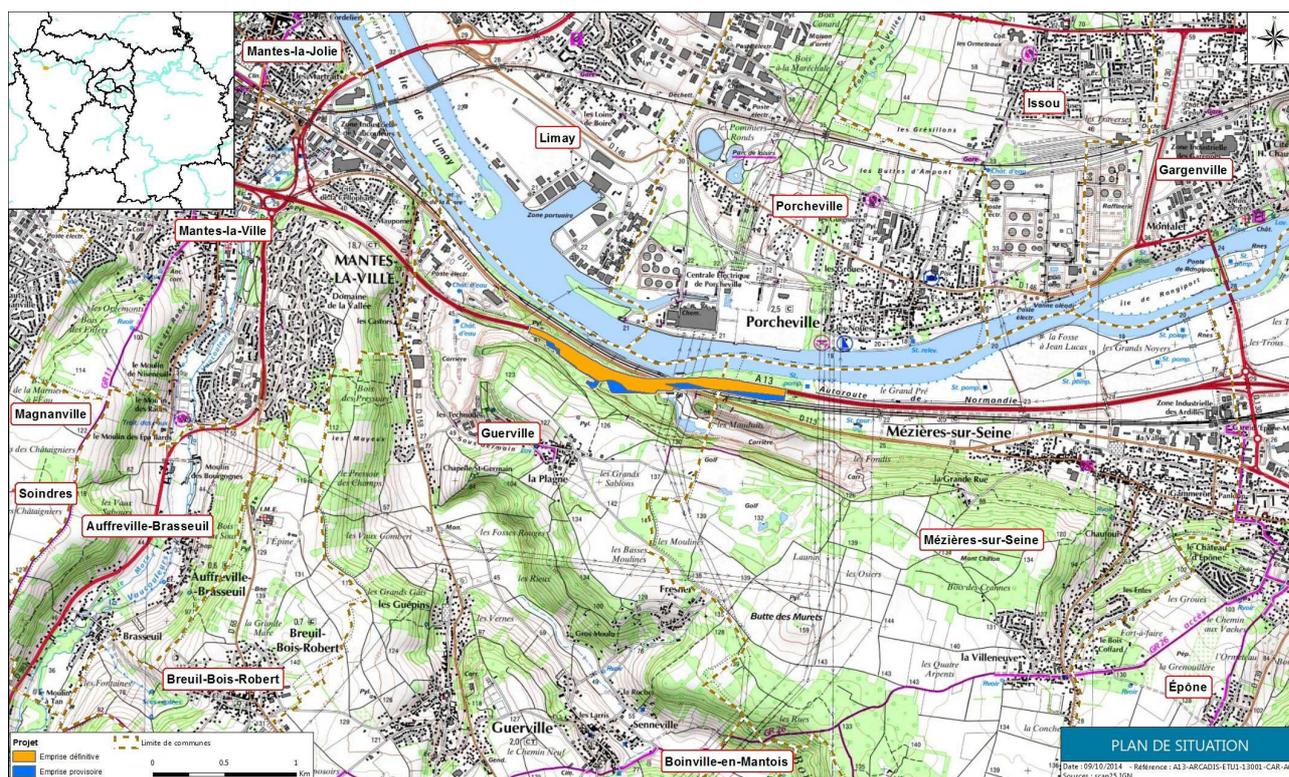
# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le projet de création d'un troisième tablier<sup>4</sup> du viaduc de Guerville de l'A13, au niveau des communes de Guerville et de Mézières-sur-Seine (78) est présenté par la société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN<sup>5</sup>), pour un coût estimé à 47 M d'euros HT (estimation juin 2012).

### 1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le viaduc de Guerville, implanté le long de la Seine, est composé actuellement de deux tabliers correspondant aux deux sens de circulation. Il a été mis en service dans les années 1960 et se situe dans une montée, au sein d'une section de 2 km présentant une courbe et une contre-courbe. Au niveau du lieu des travaux envisagés, le trafic moyen journalier est estimé à 110 000 véhicules en 2013. Pour accompagner l'augmentation de trafic, le concessionnaire a organisé de manière pérenne le passage de 2 à 3 voies sur chaque tablier, ce qui a entraîné la suppression des bandes d'arrêt d'urgence (BAU). Le dossier mentionne le caractère accidentogène de la section au droit du viaduc, notamment dans le sens Province - Paris.



Légende : Périmètre du projet de 3e tablier du viaduc de Guerville sur extrait de carte IGN (carte issue de l'étude d'impact)

Le viaduc surplombe la rive de la Seine, en face de la centrale thermique de Porcheville. Il est franchi à 13,84 m de haut par des lignes électriques à 380 000 volts partant de cette centrale. Il longe de hautes falaises crayeuses situées dans le périmètre d'anciennes carrières fermées mais encore en cours de

<sup>4</sup> Le tablier est la structure porteuse qui supporte les charges de circulation et les transmet aux appuis ou aux éléments de suspension (suspentes ou arcs).

<sup>5</sup> Société française concessionnaire d'un réseau de 368 km d'autoroutes dans l'ouest de la France, filiale de la Sanef (Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France), propriété du groupe espagnol Abertis.

réaménagement pour le site Lafarge. Il est immédiatement contigu au site Natura 2000<sup>6</sup> de la carrière de Guerville (FR1102013). Il franchit d'une part la RD 113, d'autre part la ligne ferroviaire Paris-Normandie, très fréquentée, ainsi que la bande ferroviaire devant par ailleurs accueillir une nouvelle voie dont l'emplacement est réservé dans le cadre du projet EOLE<sup>7</sup>. Il longe également un gazoduc de GRT-Gaz, ainsi qu'une canalisation d'eau potable, des ouvrages de transport aérien d'électricité d'ERDF<sup>8</sup> et une ligne aérienne de France-Telecom.



Légende : situation avant travaux dans le sens Paris-province (vue indicative issue de l'étude d'impact)

La notice explicative précise que « l'inspection réalisée en 2006 sur les deux tabliers du viaduc de Guerville a mis en évidence des pathologies nécessitant une intervention urgente (dispositifs de retenue dégradés non adaptés au trafic, appareils d'appui et étanchéité dégradés présentant un danger pour la structure...). Ces réparations nécessitent une coupure longue<sup>9</sup> de la circulation des tabliers. ». Les rapporteurs ont été informés que l'urgence sus-mentionnée correspond à une nomenclature technique de l'ancien service d'étude sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA) devenu en 2014 centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), et ne doit pas être interprétée dans le sens commun. **L'Ae recommande d'expliquer de manière plus didactique les problèmes techniques rencontrés sur les deux viaducs actuels, les enjeux des travaux qu'ils nécessitent, et les raisons qui expliquent le délai de dix ans entre le diagnostic et les travaux.**

Selon le maître d'ouvrage, les travaux ne prennent leur sens que comme préalables aux opérations de réparation lourde envisagées, qui ne sont pourtant pas décrites : il s'agit de permettre les travaux de réparation sans fermeture de l'autoroute durant plusieurs mois, en l'absence d'alternative considérée comme techniquement et socialement acceptable (cf. point 2.3). Même si ces opérations de lourd entretien ne sont pas soumises à étude d'impact, le projet visé par le maître d'ouvrage comprend donc indissolublement la création du 3<sup>ème</sup> viaduc et les interventions sur les deux tabliers actuels, susceptibles d'impact de chantier.

**Considérant que la création du troisième tablier est indissociable de la rénovation des deux tabliers anciens, l'Ae recommande de présenter les travaux de réparation lourde des deux tabliers existants, et d'en apprécier les impacts de chantier.**

<sup>6</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats, faune, flore » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1 750 sites.

<sup>7</sup> Le projet EOLE consiste en un prolongement du RER E à l'ouest, conduisant à réaménager la ligne existante entre Mantes-la-Jolie et La Défense, sur une longueur de 47 kilomètres, et à percer un nouveau tunnel entre La Défense et Haussmann Saint-Lazare, terminus actuel du RER E. Ce projet a fait l'objet de l'avis Ae n° 2011-67 du 21 décembre 2011.

<sup>8</sup> Electricité réseau distribution France

<sup>9</sup> De l'ordre de 4 mois, selon ce qui a été indiqué aux rapporteurs.

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet est d'une longueur de 2 km, dont 360 m de viaduc complétés par les voies de raccordement à l'A13 de part et d'autre du nouveau tablier. L'ouvrage sera composé de cinq travées et de six appuis : deux culées<sup>10</sup> et quatre piles. Les travées centrales permettront de franchir d'une part la RD113 (travée 2) et d'autre part les voies ferrées (travée 3). Les travaux conduiront à des déblais pouvant atteindre localement 30 m de haut, et à des remblais pouvant s'élever à 9 m. Il sera nécessaire de réaliser un ouvrage de soutènement d'une hauteur variant de quelques décimètres à 5 m de haut sur une longueur de 380 m.



*Légende : situation après création du 3<sup>ème</sup> tablier et après les travaux de réparation lourde des deux tabliers actuels, dans le sens Paris-province (vue indicative issue de l'étude d'impact)*

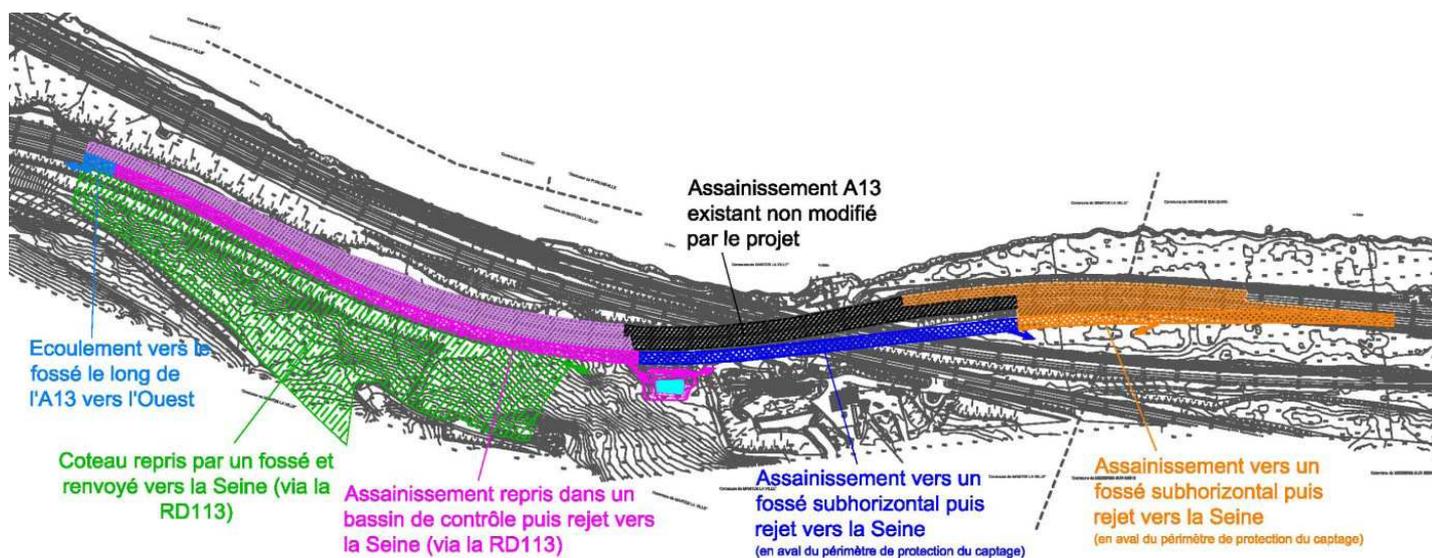
Après la période des travaux de réparation lourde des deux actuels tabliers<sup>11</sup>, le 3<sup>ème</sup> tablier comportera trois voies dans le sens province-Paris et une bande d'arrêt d'urgence. Le tablier Sud actuel comportera deux voies dans le sens Paris-province, avec une bande d'arrêt d'urgence, et le tablier Nord actuel (le plus à droite sur le schéma) deux voies dédiées aux véhicules lents dans le sens Paris-Province, avec une bande d'arrêt d'urgence. A l'intérieur des 2 km du projet, la voie de droite du sens Paris-province est en biseau pour s'élargir à deux voies pour véhicules lents avant la montée vers la province, puis les deux voies lentes se rejoignent au sommet de la montée pour se raccorder par un biseau à la voie de droite.

L'étude d'impact n'envisage pas d'augmentation de trafic liée à la création de ce nouveau tablier. L'Ae note cependant qu'à la fin des travaux de réparation des deux viaducs existants, les véhicules circulant dans le sens Paris-province disposeront de deux voies pour véhicules rapides et de deux voies pour véhicules lents, au lieu des trois voies actuelles (en montée).

Un réseau de collecte des eaux pluviales sera mis en place pour les eaux qui ruissellent sur le viaduc et les voiries de raccordement à l'A13. Le réseau de collecte sera dimensionné afin de permettre le transit des pluies décennales. Un ouvrage de confinement, stockage et traitement sera mis en place au sud du viaduc, du côté de la carrière de Guerville. Il récupèrera l'ensemble des eaux pluviales de l'A13 dans les deux sens de circulation (partie projet et voiries existantes), de 900m en amont du viaduc (point haut de l'autoroute) jusqu'au début du viaduc. Il aura comme fonctions le confinement des pollutions accidentelles, le traitement des pollutions chroniques, et l'écrêtement des eaux.

<sup>10</sup> Culée : appui d'extrémité d'un pont ; les culées comportent généralement un mur de front et des murs latéraux, dits en aile ou en retour suivant leur implantation.

<sup>11</sup> Période durant laquelle le 3<sup>ème</sup> tablier accueillera 2 voies dans chaque sens, sans bande d'arrêt d'urgence.



Légende : système d'assainissement projeté (schéma issu de l'étude d'impact)

La description du projet ne semble actuellement pas complète. En effet les rapporteurs ont été informés oralement de la nécessité de réaménager sur une assez grande longueur (de l'ordre de 3 km) le chemin<sup>12</sup> qui longe la voie ferrée, entre le lieu du chantier et le « sentier des Gravois » (passage supérieur permettant le franchissement de la voie ferrée), afin de le rendre accessible aux camions du chantier. Il est indiqué (page 63), à propos de la variante Nord et pour une partie du chemin, que « *le chemin de halage représente une contrainte faible pour le projet car sa déviation est d'ores et déjà programmée pour laisser la place aux aménagements prévus dans le cadre du projet Eole.* ». Cependant, les travaux de réaménagement envisagés pour le présent projet ne sont pas précisément décrits, alors qu'ils sont indispensables à la bonne fin des travaux. **L'Ae recommande de compléter la description du projet par la nature des travaux de réaménagement du chemin qui longe la voie ferrée, entre le lieu du chantier et le « sentier des Gravois », et d'en décrire les impacts, y compris après la fin du chantier du viaduc.**

Au total la réalisation des travaux nécessitera :

- la création d'une base-travaux et d'une plate-forme (d'une longueur de 330 m) de lançage<sup>13</sup> du viaduc, toutes deux situées sur les terrains de l'entreprise Lafarge ;
- la création d'une aire de stockage temporaire de matériels et matériaux, située entre les voies ferrées et l'A 13 ;
- l'aménagement de voies d'accès au chantier, accessibles à des camions, d'une part au sein de l'ancienne carrière Lafarge, d'autre part sur des emplacements de chemins préexistants appartenant à Voies navigables de France (VNF) ou aux communes.

L'Ae note que les négociations avec l'entreprise Lafarge, concernant l'organisation et les implantations de chantiers, ainsi que la remise en état des lieux ne sont pas achevées ; néanmoins le maître d'ouvrage estime que les éléments figurant dans l'étude d'impact ne peuvent plus évoluer significativement. De même les négociations avec VNF et les communes sur les accès au chantier sont en cours.

Les travaux de réalisation du 3<sup>ème</sup> tablier sont prévus pour commencer en novembre 2015, par les défrichements, et permettre la mise en service en juin 2019. Les travaux de lançage du 3<sup>ème</sup> tablier, nécessitant l'interruption du trafic ferroviaire, auront nécessairement lieu sur moins de 48 heures durant le week-end de la Pentecôte 2018, selon le créneau fixé par la SNCF. La réfection des tabliers existants sera réalisée entre 2019 et 2021, pour aboutir à la configuration définitive des trois tabliers en 2021.

<sup>12</sup> Selon les informations données aux rapporteurs, ce chemin serait en partie communal et en partie la propriété de Voies navigables de France (VNF). Les accords des propriétaires sont en cours de négociation.

<sup>13</sup> la charpente du tablier y sera assemblée avant d'être poussée au-dessus de la RD113 et des voies ferrées. La plateforme doit être exactement dans l'axe de la position définitive du tablier.

### 1.3 Procédures relatives au projet

Sans être assujéti à l'article L.300-2 du code l'urbanisme (le projet n'étant pas situé dans une partie urbanisée), le projet a néanmoins fait l'objet, sur une base volontaire, d'une concertation organisée par la SAPN, dont le bilan est annoncé comme devant figurer en annexe 1 au dossier, ce qui n'est pas encore le cas dans le dossier communiqué à l'Ae.

Le projet est soumis à étude d'impact au titre de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, rubriques 6 (infrastructures routières : travaux de création, d'élargissement, ou d'allongement d'autoroutes, voies rapides, y compris échangeurs), 7 (ouvrage d'art : pont de plus de 100 m), et 48 (affouillement et exhaussement de sol : affouillements et exhaussements du sol dont la hauteur, s'il s'agit d'un exhaussement, ou la profondeur, dans le cas d'un affouillement, excède deux mètres et qui portent sur une superficie égale ou supérieure à deux hectares).

Le dossier objet du présent avis est établi en vue de l'enquête publique, envisagée au printemps 2015, et qui portera sur :

- la DUP<sup>14</sup>, qui sera prononcée par le préfet des Yvelines,
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des deux communes concernées (Guerville<sup>15</sup> et Mézières-sur-Seine<sup>16</sup>).

L'enquête parcellaire (menée au titre des articles L. 131-1 et R. 131-1 à R. 131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique) sera conduite conjointement.

En application de l'article R.122-6 II 4°, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L. 122-1 est la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable, s'agissant de projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements qui donnent lieu à une décision du ministre chargé de l'environnement ou à un décret pris sur son rapport.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences Natura 2000, au titre des articles L.414-4 et R.414-19 et suivants du code de l'environnement, les travaux liés au troisième tablier étant prévus partiellement dans le site Natura 2000 de la carrière de Guerville.

Le dossier fait état d'un « porter à connaissance » au titre de la loi sur l'eau<sup>17</sup>, permettant au préfet de faire savoir si le projet relève ou non d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau, et de fixer le cas échéant des prescriptions complémentaires à l'arrêté d'autorisation en date du 4 janvier 2002. Les rapporteurs ont été informés que le dossier correspondant à ce « porter à connaissance » devait être transmis au préfet des Yvelines fin janvier 2015. ***Pour la complète information du public, l'Ae recommande, dans toute la mesure du possible, de compléter le cas échéant le dossier mis à l'enquête publique en mentionnant les informations complémentaires figurant dans le « porter à connaissance » transmis au préfet des Yvelines, ainsi que les éventuelles prescriptions complémentaires envisagées par le préfet au titre de la loi sur l'eau.***

Le dossier mentionne l'élaboration en cours d'un dossier de demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces d'amphibiens, de reptiles, d'oiseaux et de chiroptères, en application du 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

---

<sup>14</sup> La création du troisième tablier est assimilable, selon le maître d'ouvrage, à un élargissement de l'autoroute, entrant dès lors dans le champ de la disposition de l'article R.121-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique qui ne retient pas le recours à un décret en Conseil d'Etat pour déclarer l'utilité publique, renvoyant à une décision préfectorale.

<sup>15</sup> Les modifications du plan d'occupation des sols de Guerville porte sur la mise en compatibilité de deux articles du règlement de la zone NC et de deux articles du règlement de la zone UM.

<sup>16</sup> Les modifications du plan local d'urbanisme (PLU) de Mézières-sur-Seine portent d'une part sur la modification du préambule du règlement pour intégrer explicitement le projet dans les constructions nécessaires aux services d'intérêt collectif, d'autre part sur la modification du plan de zonage pour déclasser les espaces boisés classés (EBC) situés dans la zone NF traversée par le projet.

<sup>17</sup> L'article R.214-18 du code de l'environnement indique qu'en cas de modification d'un projet autorisé le porteur de projet doit informer (porter à connaissance) le préfet du projet et de ses conséquences. L'Ae note que le dossier qui lui a été communiqué ne mentionne pas certains éléments comme les débits de fuite vers le réseau de la RD 113 ou vers la Seine (et leur justification par rapport au débit de fuite préconisé par la SDAGE), ni la justification du dimensionnement du bassin de stockage, ni le système d'assainissement des eaux pluviales et des eaux usées en phase travaux,...

La direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France a informé le maître d'ouvrage par lettre en date du 10 juillet 2014 qu'aucune prescription d'archéologie préventive ne sera formulée, sous réserve du signalement de toute découverte fortuite.

Le périmètre du projet est en partie situé sur le périmètre d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) du groupe Lafarge. Cette ICPE a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 9 août 2006 instaurant notamment deux servitudes d'utilité publique (SUP) : d'une part une servitude d'accès protégé, limitant la circulation des personnes, d'autre part une servitude non aedificandi, interdisant toute construction, même temporaire. Le projet du 3ème tablier du viaduc de Guerville interfère sur l'emprise de ces servitudes en phase chantier et en phase exploitation. Conformément à l'article 6 de cet arrêté, le dossier fait état d'une demande ultérieure de modification du périmètre de cette servitude qui sera adressée au préfet, accompagnée d'une étude de danger non encore disponible. L'Ae note que cette modification de périmètre de la servitude conditionne la faisabilité du présent projet et que le maître d'ouvrage ne s'est pas mis en position d'incorporer dans la présente enquête publique la modification de la servitude d'utilité publique.

La poursuite de l'exploitation de la carrière de Guerville et son remblaiement ont été autorisés par arrêté préfectoral en date du 9 août 2006. Le projet de troisième tablier comprenant des emprises dans le périmètre autorisé, le dossier précise que les modifications des conditions d'exploitation seront portées par l'exploitant à la connaissance du préfet en vue de modifier l'arrêté pour en ressortir les parcelles concernées, ce qui ne pénalise pas les travaux de remblaiement en cours par l'exploitant de la carrière (cf. point 2.1.1.).

Le dossier mentionne enfin (pièce A, page 11) que la SAPN étant un concessionnaire autoroutier agissant pour le compte de l'État, la réalisation d'une autorisation de défrichement<sup>18</sup> n'est pas requise, sur la base d'une interprétation de la circulaire DGPAAT/SDFB/C201-3060 du 28 mai 2013 que l'Ae n'a pas comprise. Les rapporteurs ont été informés qu'il existerait une pratique constante et générale, exonérant les concessionnaires d'autoroute de toute demande d'autorisation de défrichement, même pour des terrains n'appartenant pas à l'Etat.

**L'Ae recommande :**

- **de préciser si les parcelles expropriées seront propriété de l'Etat, justifiant alors l'exonération de demande d'autorisation de défrichement ;**
- **à défaut, de vérifier avec le ministère chargé des forêts la bonne interprétation des dispositions du code forestier concernant les défrichements effectués par des concessionnaires autoroutiers dans le cadre d'une DUP.**

## **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Le maître d'ouvrage indique (page 66) que les principaux enjeux environnementaux sont la zone Natura 2000, les zones d'inondation et la proximité des berges de la Seine.

L'Ae estime que les principaux enjeux environnementaux sont les suivants :

- La prise en compte des risques naturels et technologiques liés à l'ancienne carrière, à la possible présence de sols pollués, au travail sous les lignes THT<sup>19</sup>, aux contraintes imposées par la ligne ferroviaire, à l'implantation de piliers en zone d'expansion de crues,...
- le bon état de conservation du sisymbre couché<sup>20</sup> (*Sisymbrium supinum*) et des pelouses sèches sur marne qui ont justifié la désignation du site Natura 2000 de la carrière de Guerville ou qui sont situées à proximité immédiate du site ;
- La présence de certaines espèces protégées ;
- la remise en état paysagère à l'issue des travaux, supposant un accord entre la SAPN et le groupe Lafarge, notamment sur la destination des 150 000 m<sup>3</sup> de déblais excédentaires.

<sup>18</sup> Concernant 9,5 ha dont 1,9 ha en EBC (page 35 de la pièce D)

<sup>19</sup> THT : très haute tension : plus de 230 kV

<sup>20</sup> Le sisymbre couché, ou raya couchée (*Sisymbrium supinum* L.), est une plante annuelle de la famille des crucifères (brassicacées), originaire d'Europe occidentale, devenue rare en dehors des rives de la mer Baltique, et présumée disparue au Benelux et en Allemagne.

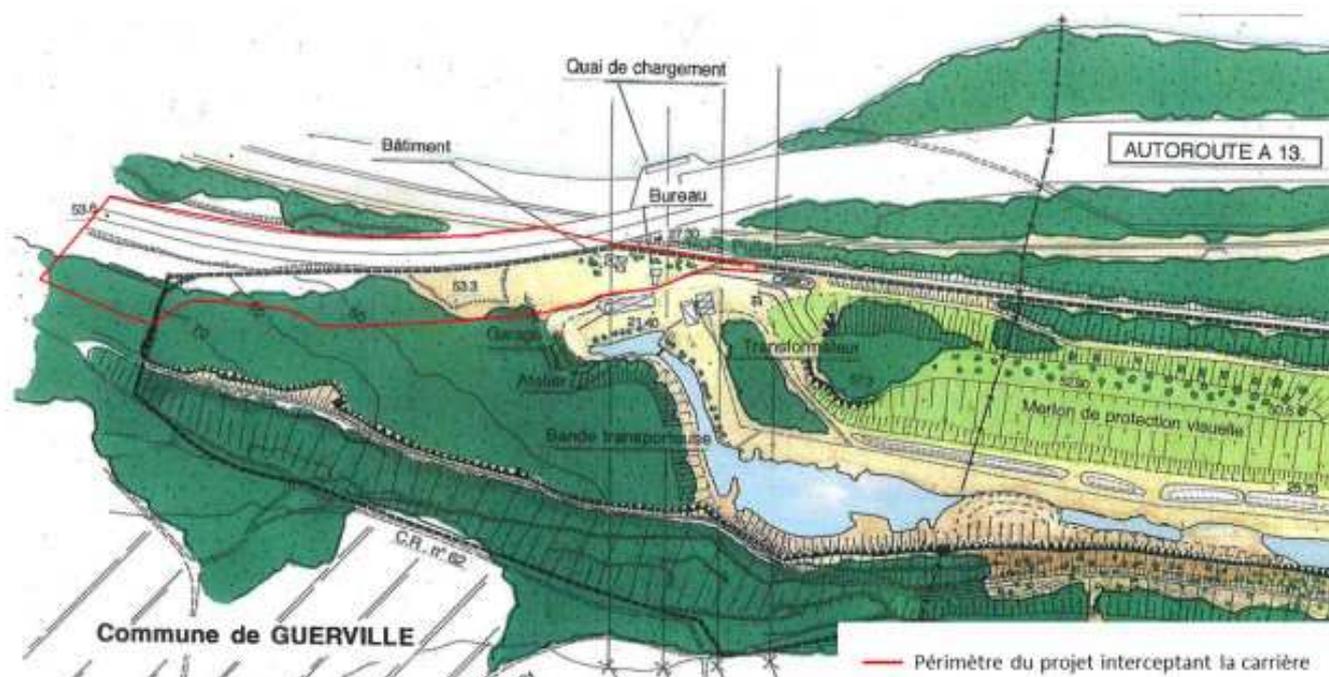
## 2 Analyse de l'étude d'impact

Nonobstant les quelques faiblesses identifiées dans le présent avis, l'étude d'impact est satisfaisante, globalement bien documentée et argumentée. Elle est abondamment illustrée, ce qui la rend claire et didactique, même si les légendes ne sont pas toujours très lisibles.

### 2.1 Analyse de l'état initial

L'analyse de l'état initial n'appelle pas de commentaire, à l'exception des points suivants :

#### 2.1.1 Risques industriels



*légende : plan de l'état actuel de la carrière Lafarge ( source : étude d'impact p. 162)*

La carrière a été exploitée de 1948 à 1975 pour sa partie ouest et jusqu'en 1995 pour sa partie est. La craie a été extraite par des explosifs jusque dans les années 1970. Aujourd'hui, la carrière est caractérisée par des fronts de taille importants qui peuvent atteindre de 70 à 82 mètres de hauteur et qui présentent un fort risque de mouvements de terrain, confirmé par plusieurs études de stabilité et par l'effondrement d'une partie du front de taille en 2001. Suite à cet accident, l'arrêté préfectoral du 9 août 2006 a suivi les prescriptions de l'INERIS<sup>21</sup> et instauré les servitudes d'utilité publique (SUP) suivantes :

- création d'une zone « non aedificandi » dans laquelle « toute construction ou extension de construction, au sens de l'article L.111-1-2 du code de l'urbanisme, même temporaire, est interdite » ;
- création d'une zone d'accès protégé, où la circulation de personnes est interdite.

Aujourd'hui, l'exploitation de la craie a cessé et la carrière est en cours de réaménagement, conformément à l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter n°06-072DD du 9 août 2006 qui prévoit le remblaiement de la carrière en quatre phases échelonnées de 2011 à 2026.

La fosse de la carrière est en cours de remblaiement, afin de réduire la hauteur de la falaise résiduelle à 20 m par rapport à la cote du merlon final. La zone ouest de la carrière a déjà été réaménagée et restera en l'état.

<sup>21</sup> Institut de l'environnement industriel et des risques

Le périmètre du projet correspond partiellement au périmètre à l'intérieur duquel la carrière a été ou est en cours de remblaiement par des matériaux inertes de nature inconnue, comme le signale l'étude d'impact.

La partie centrale du périmètre du projet, au sud ouest du viaduc, est située dans la zone « non aedificandi ». Outre le risque d'effondrement, l'étude d'impact indique que le risque de présence d'explosifs est suspecté.

La carrière est recensée dans la base de données BASIAS<sup>22</sup>, qui indique que des ordures ménagères ont été déposées dans sa partie nord en 1976 et 1977, puis recouvertes de Chemfix (produit de traitement). L'étude d'impact indique page 168 qu'« une analyse des eaux du lessivat a mis en évidence la présence d'eaux polluées ». Elle précise également que l'étude d'impact de la remise en état de la carrière indique qu'un échantillon d'eau a été prélevé au niveau de la station de pompage de la carrière en 2001 et qu'aucune pollution n'a été mise en évidence par ces analyses.

***L'Ae recommande de préciser la nature des matériaux de remblaiement de la carrière situés dans le périmètre du projet et de fournir des éléments complémentaires concernant les risques actuels d'effondrement du front de taille et de présence suspectée d'explosifs sur ce même périmètre.***

L'étude d'impact ne rappelle pas que le projet est situé dans la zone des effets irréversibles liés aux flux thermiques susceptibles d'être générés par le « boil over<sup>23</sup> » des réservoirs de fioul de la centrale thermique de Porcheville.

### 2.1.1 Espaces naturels et habitats

La carrière de craie présente un fort intérêt écologique :

- S'y trouve le site d'importance communautaire (SIC) au titre de la directive européenne 92/43/CE<sup>24</sup> « carrière de Guerville », dont la désignation au sein du réseau Natura 2000 est justifiée par :
  - le Sisymbre couché (*Sisymbrium supinum*) qui a pu se développer sur les éboulis de la carrière, au niveau des zones remblayées et à remblayer mais qui n'a pas été recensé dans le périmètre du projet<sup>25</sup>.
  - la pelouse calcicole marneuse : deux zones de développement se trouvent à cinquante mètres du viaduc, sur le périmètre du projet mais en dehors du périmètre du site Natura 2000. Ces pelouses sont riches en espèces végétales patrimoniales.
- Le site de la carrière de Guerville est considéré comme un réservoir de biodiversité dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France<sup>26</sup>.

Les inventaires faune et flore, échelonnés entre juin 2013 et août 2014, sont très complets. Pour la flore, ils ont permis de recenser notamment la Zanichellie des marais, espèce protégée en Ile-de-France<sup>27</sup>, près du viaduc mais en dehors du périmètre du projet, ainsi que deux espèces exotiques envahissantes : le Sénéçon sud-africain et le Buddleja de David.

<sup>22</sup> La base de données BASIAS recense les anciens sites industriels et d'activités de service

<sup>23</sup> L'explosion par vaporisation, dite « boil over », est un phénomène explosif qui peut se rencontrer dans la lutte contre les incendies d'hydrocarbures, et des distillats en général. Pour voir apparaître ce phénomène, il faut plusieurs conditions simultanées. Il faut tout d'abord qu'il y ait de l'eau dans le fond d'un réservoir qui a pris feu. Cette eau peut être présente dans le bac suite aux précipitations, dans le cadre de la lutte contre un incendie ou pour une autre raison. Du fait de la différence de densité entre l'eau et les hydrocarbures, l'eau étant plus lourde elle s'accumule dans le fond d'un bac. En cas de feu dans le bac et au bout d'un temps assez important, la chaleur dégagée par l'incendie pourra vaporiser l'eau, projetant des gouttelettes d'hydrocarbure enflammées, sous la forme d'une boule de feu. (source Wikipedia)

<sup>24</sup> Directive 92/43/CEE du Conseil concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages

<sup>25</sup> Cette espèce présentant un enjeu de conservation très fort à l'échelle européenne a fortement régressé en Ile-de-France. La carrière présente actuellement de nombreux habitats secondaires qui lui sont favorables, mais qui seront en grande partie détruits par les remblaiements prévus dans la carrière. Un programme de restauration de l'espèce sur les espaces où les conditions écologiques sont favorables a été présenté par le CBNP et Lafarge.

<sup>26</sup> La fonctionnalité est extrêmement réduite du fait de la présence des infrastructures (voies ferrées, autoroute et route départementale très fréquentées) qui fragmentent le territoire.

<sup>27</sup> Espèce figurant dans l'annexe de l'arrêté ministériel du 11 mars 1991 relatif à la liste des espèces végétales protégées en région IdF complétant la liste nationale.

De nombreuses espèces de faune protégée sont recensées : trois espèces d'insectes<sup>28</sup>, six d'amphibiens, une de reptile, 31 espèces d'oiseaux, cinq de chiroptères. Les enjeux se concentrent sur la carrière de Guerville, ainsi que sur les pelouses sèches et pionnières dans le cas des insectes.

## 2.1.2 Eau

Le projet s'inscrit dans le périmètre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (S-DAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands approuvé le 29 novembre 2009 pour la période 2010-2015, qui comprend entre autres la mesure n° 139 : « compenser les remblais autorisés permettant de conserver les conditions d'expansion des crues ». Le périmètre du projet ne s'inscrit pas dans celui d'un schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).

Deux nappes principales sont présentes en surface au niveau du périmètre du projet. Il s'agit, à l'ouest, de la nappe de la Craie et à l'est, de la nappe alluviale, en relation avec la nappe de la Craie. Elles sont considérées comme vulnérables aux pollutions potentielles issues des activités industrielles et agricoles de la vallée de la Seine. On trouve également deux autres nappes au niveau du périmètre du projet, qui sont peu vulnérables.

La partie est du projet se trouve dans une zone à risque de remontée de nappes (nappe alluviale sub-affleurante) et dans le périmètre de protection éloigné du champ captant d'Aubergenville pour l'alimentation en eau potable, déclaré d'utilité publique par l'arrêté préfectoral du 7 juillet 1976. Le forage le plus proche du périmètre du projet se trouve à 1,3 kilomètre.

Le périmètre du projet se trouve en zone verte<sup>29</sup> du plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la Seine et de l'Oise. C'est un secteur non constructible, qui doit conserver sa fonction de champ d'expansion des crues de la Seine. Le PPRI de la Seine et de l'Oise prévoit que les travaux ne sont autorisés dans cette zone qu'à la condition que le maintien des fonctions hydrauliques du fleuve soit garanti. Ainsi, il impose la compensation des remblais réalisés dans les zones inondables<sup>30</sup>, ce que le dossier fait de manière assez satisfaisante (à l'exception de la phase travaux, non abordée), bien que peu détaillée<sup>31</sup>. ***L'Ae recommande de compléter le dossier en analysant l'obstacle à l'écoulement découlant de la zone de stockage temporaire en zone inondable, et en proposant les mesures de réduction et de compensation d'impact nécessaires.***

## 2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Différentes variantes du projet sont étudiées et exposées dans l'étude d'impact. Il s'agit :

- de la variante « ne rien faire », qui consiste à conserver les ouvrages existants dans leur configuration actuelle, sans aménagement particulier » (page 60 de l'étude d'impact),
- de la variante sud, qui permet de construire le troisième tablier au sud des existants, côté carrière Lafarge ;
- de la variante nord, qui permet d'inscrire le tracé du troisième tablier au nord des existants, côté Seine.

---

<sup>28</sup> La présentation des espèces protégées d'insectes mériterait d'être clarifiée page 127, car dans l'état actuel de ce que le lecteur peut comprendre, l'inventaire identifie en fait 6 espèces protégées, même si l'étude d'impact ne mentionne pas la protection du « Flambé » (lépidoptère) et du « Grand Diable » (odonate), et ne paraît pas prendre en compte la protection pourtant mentionnée du Conocéphale gracieux (orthoptère). Pour la bonne information du public, il serait donc nécessaire de préciser le mode de protection différent selon les espèces, et les conséquences tirées pour le présent chantier.

<sup>29</sup> Les zones vertes sont l'ensemble des terrains non bâtis, au bâti dispersé ou obsolète soumis à des aléas modérés à très fort

<sup>30</sup> Concernant les déblais et remblais, le PPRI de la Seine et de l'Oise prévoit les compensations suivantes :

- « tout remblaiement ou volume étanche d'emprise inférieure à 400 m<sup>3</sup> doit être intégralement compensé, pour la partie comprise entre la cote du terrain naturel et la cote des Plus Hautes Eaux Connues (PHEC), par un déblai équivalent en volume ;
- tout remblaiement ou volume étanche d'emprise supérieure à 400 m<sup>3</sup> doit être intégralement compensé, pour la partie comprise entre la cote du terrain naturel et la cote des PHEC, par un déblai équivalent en volume, en surface et en altitude de fonctionnement ;
- les déblais compensatoires doivent être trouvés sur l'unité foncière supportant l'opération et situés à une altitude comprise entre la cote de la retenue normale et celle de la cote des PHEC. ».

<sup>31</sup> L'analyse des déblais-remblais en zone inondable n'est pas faite de manière précise en surface, volume et altimétrie par tranche de 50 cm, et l'étude hydraulique demandée par le plan de prévention du risque inondation n'est pas jointe au dossier.

Les variantes sud et nord sont étudiées et comparées de manière approfondie, à l'issue d'une analyse multicritères qui intègre la prise en compte des thématiques environnementales importantes pour le dossier (relief, zone inondable, aléa retrait-gonflement des argiles, ressource en eau, zone Natura 2000, zones boisées). Cette étude préliminaire a fait l'objet d'un accord de principe dans une décision du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie du 25 mars 2013, qui n'est pas intégrée au dossier.

En revanche, la variante « ne rien faire » n'est pas suffisamment étayée. Au regard de l'évaluation globale du trafic et des enjeux de sécurité, la solution retenue semble justifiée. Cependant, le dossier aurait pu démontrer la nécessité absolue des réparations prévues, puis celle de la création d'un ouvrage supplémentaire permettant d'éviter l'arrêt prolongé de la circulation sur une partie des voies du viaduc de l'A13.

***Sans méconnaître les enjeux de sécurité routière, étant donné l'importance des impacts environnementaux induits par la nécessité de créer un viaduc pour réparer les viaducs existants, l'Ae recommande de mieux justifier la nécessité de créer un troisième tablier en démontrant que les réparations nécessaires ne sont pas techniquement réalisables par arrêt temporaire de la circulation sur un viaduc, puis sur l'autre, du fait des perturbations du trafic qui en résulteraient.***

L'étude d'impact précise que le projet est également justifié par la réduction du risque d'accidents sur le tronçon, par ailleurs dépourvu de bandes d'arrêt d'urgence. Mais les données chiffrées présentées ne permettent pas au public de bien comprendre quelle est sa dangerosité par rapport à des tronçons similaires de l'A13 ou d'autres autoroutes, ni si d'autres solutions ne permettraient pas de diminuer le nombre et la gravité des accidents.

***L'Ae recommande de rendre les données fournies sur l'accidentologie plus compréhensibles en précisant le niveau relatif d'accidentologie de la section d'autoroute A13 concernée par rapport à des sections comparables, et en indiquant quelle est l'ambition raisonnable de réduction du nombre d'accidents que se fixe le maître d'ouvrage du fait de la nouvelle configuration des voies.***

Il est bien noté dans le dossier que les orientations du plan de déplacement urbain d'Ile de France (PDUIF) et du schéma régional climat air énergie (SRCAE) « ne privilégient pas le développement du réseau routier ». De plus, la possibilité de réserver la nouvelle voie de l'A13 créée sur le troisième tablier du viaduc à des modes de déplacements collectifs n'est pas évoquée dans le dossier alors que l'étude d'impact souligne que le SRCAE « encourage la création de voies réservées sur l'autoroute pour les bus, les taxis et le covoiturage afin de développer les modes de déplacements collectifs ». Malgré cela, l'étude d'impact conclut que le projet est compatible avec le PDUIF et le SRCAE.

***L'Ae recommande de mieux justifier la compatibilité du projet avec le plan de déplacement urbain d'Ile de France (PDUIF) et le schéma régional climat air énergie (SRCAE) et de présenter les raisons pour lesquelles la création de voies réservées sur l'autoroute pour les bus, les taxis et le covoiturage n'a pas été retenue dans le projet.***

## **2.3 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts**

### **2.3.1 Topographie et création de déblais-remblais**

Du fait du relief escarpé sur le secteur ouest, il est prévu des travaux de déblais et de remblais très importants. Des déblais, qui pourront atteindre localement 30 mètres de hauteur, sont nécessaires pour permettre le raccordement des voies du nouveau viaduc à la section courante, à l'ouest du viaduc. Les voies nouvelles à l'est nécessiteront la mise en œuvre de remblais, de 8 à 9 mètres de hauteur. La création de la plate-forme de lancement au sud du viaduc, impliquera de déblayer la zone remblayée de la carrière Lafarge et de supprimer un éperon rocheux. Les volumes de déblais sont estimés à près de 205 000 m<sup>3</sup>, et les volumes de remblais à 58 000 m<sup>3</sup>. Compte tenu des réemplois possibles sur le chantier et de certains besoins en matériaux spécifiques, le dossier précise qu'il sera nécessaire

d'évacuer environ 150 000 m<sup>3</sup>, sans que la destination soit encore connue<sup>32</sup>, alors même que l'Ae constate que le remblaiement de l'ancienne carrière Lafarge est en cours<sup>33</sup>.

***Au vu de l'importance des déblais excédentaires et de la proximité de l'entreprise Lafarge, qui a l'obligation de continuer à remblayer une partie de la carrière<sup>34</sup>, l'Ae recommande de rechercher une coordination avec l'entreprise pour réutiliser les déblais excédentaires sur place et éviter ainsi le trafic de camions, et à défaut de préciser son plan de gestion des matériaux excédentaires.***

***S'il s'avérait que des sols pollués par le dépôt des ordures ménagères ou autre source de pollution fussent être remaniés, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'indiquer plus clairement quelles seraient ses intentions concernant la gestion de ces sols.***

Une étude géotechnique en cours de finalisation vise à vérifier la composition et la stabilité des substrats géologiques sur lesquels reposeront le viaduc et les voies de raccordement, afin d'adapter le cas échéant les techniques constructives et les pentes de talus à la qualité géotechnique des terrains. Les rapporteurs ont été informés que les résultats d'ores et déjà disponibles ne conduisent pas à remettre en cause les options prises exposées dans l'étude d'impact.

***L'Ae recommande de joindre, si possible, au dossier l'étude géotechnique, à tout le moins une synthèse des résultats déjà disponibles.***

### 2.3.2 Risques liés à l'exploitation de la carrière

La plate-forme de lancement se situe dans l'enceinte de l'installation classée pour la protection de l'environnement, la carrière Lafarge granulats Seine Nord.

La localisation de la base-travaux pressentie se situe le long de la R D113, dans l'enceinte de la carrière. L'accès se fera depuis la RD 113 mais sera dissocié de l'entrée principale du site de Lafarge. Le projet prévoit que la base-travaux restera en dehors de la zone *non aedificandi* instituée par la servitude d'utilité publique (SUP) sur le site de Lafarge, après modification du périmètre de la SUP.

La partie ouest du projet, où se trouvera la plate-forme de lancement, est située dans les zones de servitude *non aedificandi* et d'accès protégé de la carrière. Des terrassements sont prévus pour la création de déblais et de remblais dans les zones déjà remblayées de la carrière.

Les risques industriels sont à prendre en compte durant la phase travaux : le site de la plate-forme de lancement se trouve au niveau de l'éperon rocheux contenant des galeries où la présence d'explosifs est suspectée. De plus, le front de taille peut présenter des risques d'effondrement. Enfin, les travaux réalisés dans l'enceinte de la carrière sont susceptibles d'interférer avec les activités de remblaiement de la carrière (trafic de camions, notamment).

Des mesures de réduction de ces risques sont prévues par l'étude d'impact. Ainsi, elle indique qu'une équipe de démineurs passera sur le chantier avant les travaux, pour vérifier la présence d'explosifs dans les galeries. Si des risques étaient avérés, des opérations de déminage seraient réalisées pour sécuriser le site.

Elle précise également qu'une étude de dangers sera réalisée par l'INERIS afin de modifier le périmètre des servitudes d'utilité publique et de prescrire les mesures nécessaires pour prévenir tout risque pour les personnes travaillant sur le chantier. ***L'Ae recommande de joindre l'étude de dangers commandée à l'INERIS, ou à défaut de préciser quelles sont les mesures de mise en sécurité du chantier par rapport aux risques d'effondrement.***

<sup>32</sup> Le dossier indique que les matériaux excédentaires « seront envoyés vers une filière agréée à proximité du chantier ».

<sup>33</sup> SAPN a indiqué aux rapporteurs que cette option, incontestablement optimale du point de vue de l'environnement, suppose néanmoins l'accord de l'entreprise Lafarge, non encore acquis à ce jour.

<sup>34</sup> L'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter n° 06-072DD du 9 août 2006 prévoit le remblaiement de la carrière

### 2.3.2 Espaces naturels et habitats

La pelouse sèche sur marnes présente sur le site Natura 2000 et ayant conduit à la désignation du site se trouve au sommet du front de taille et ne devrait pas être touchée par les poussières et les pollutions éventuelles du chantier située en contrebas.

Même si le Sisymbre couché n'a pas été identifié au sein de l'aire d'étude des inventaires écologiques en 2013, les travaux pourraient favoriser l'expansion des espèces exotiques envahissantes comme le Buddleja de David (*Buddleia davidii*), en concurrence directe avec le Sisymbre couché. Le projet prévoit des mesures spécifiques pour éviter leur propagation: un repérage des plantes invasives en amont du démarrage des travaux par un écologue, l'éradication des stations les plus localisées, la prévention de la dispersion en phase chantier, la revégétalisation rapide des terrains mis à nu.

L'étude d'impact conclut que le projet n'est pas susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation de l'habitat « pelouse sèche sur marnes » et du Sisymbre couché, qui ont justifié la désignation du site Natura 2000.

Cependant, il aura des impacts sur deux habitats de pelouses sèches (pelouses sèches sur marnes et corniches) situés à l'extérieur du site Natura 2000 et sur une superficie de 240 m<sup>2</sup>. Une mesure compensatoire est prévue pour reconstituer un habitat de pelouse sèche à proximité immédiate de l'habitat détruit par le projet, sur laquelle l'Ae n'a pas de commentaires à faire.

### 2.3.3 Nuisances liées au bruit, à la pollution de l'air, aux vibrations

Emettant l'hypothèse que le projet n'entraînera pas d'augmentation du trafic, l'étude d'impact conclut qu'il n'aura pas d'impact en phase exploitation en matière de nuisances sonores, de vibrations, de poussières, de pollution atmosphérique et d'émissions de gaz à effet de serre. Aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation de ces nuisances n'est donc prévue. Les seuls effets prévisibles retenus par l'étude d'impact sont ceux de la phase chantier, dus notamment au trafic de poids lourds. Les rapporteurs ont été informés:

- que les bouchons actuellement constatés sur l'A13 en direction de Paris aux heures de pointe sont situés plus loin vers Paris ;
- qu'il n'est pas envisagé de travaux d'élargissement de l'A13, ni sur le tronçon entre les entrées-sorties de Mantes-ville et d'Epone (au sein duquel se situe le projet), ni au-delà.

L'Ae note néanmoins qu'une fois les tabliers réparés, l'augmentation du nombre de voies dans le sens de Paris-province aura inévitablement des effets induits que l'étude d'impact doit donc analyser.

**L'Ae recommande :**

- ***d'établir que la section d'autoroute A13 concernée par le projet ne constitue pas actuellement un goulot d'étranglement ;***
- ***de fournir une évaluation des trafics, après les travaux, ainsi que de ses conséquences en terme d'impact.***

### 2.3.4 Réseaux

Des mesures de protection des réseaux existants sont mises en place. : le profil en long a été calé en fonctions des lignes THT. Lorsqu'il est impossible de les éviter, le projet prévoit que les réseaux affectés seront déviés. Un pylône de ligne ERDF HT devrait être déplacé, ainsi qu'une canalisation de gaz haute pression et le réseau « servitude de télécommunication » placés sous une pile du nouveau viaduc.

Le dossier précise également que les engins de chantier et le matériel seront adaptés à la hauteur des lignes THT, selon les prescriptions d'ERDF et RTE.

***L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de préciser quelles sont les dispositions du chantier visant à prendre en compte les contraintes liées à la présence des réseaux THT.***

## **2.4 Suivi des mesures et de leurs effets**

Le suivi des mesures et de leurs effets est présenté, mais certains points pourraient être précisés, comme le suivi des mesures de gestion des matériaux déplacés, éventuellement composés en partie de sols pollués, dont une production importante est attendue sur le chantier.

## **2.5 Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair et bien illustré. La correspondance directe entre l'état initial, les effets et les mesures est didactique.

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***