

Délibération affichée,  
rendue exécutoire,  
après transmission au  
Contrôle de la Légalité  
le :

## DEPARTEMENT DES YVELINES

**CONSEIL GENERAL****Séance du vendredi 23 juin 2006****VOIE NOUVELLE DÉPARTEMENTALE À SARTROUVILLE ET À MONTESSON  
BILAN DE LA CONCERTATION**

LE CONSEIL GENERAL,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme,

Vu la délibération du Conseil Général des Yvelines du 25 novembre 2005, approuvant le Dossier de Prise en Considération (DPC) du projet de voie nouvelle départementale à SARTROUVILLE et à MONTESSON ;

Vu la délibération du Conseil Général des Yvelines du 9 décembre 2005, approuvant, en accord avec les communes, les modalités de concertation publique ;

Vu les délibérations des Conseils Municipaux de MONTESSON et de SARTROUVILLE du 17 novembre 2005, approuvant les objectifs et les modalités de la concertation ;

Vu les observations consignées sur les registres mis à disposition du public lors de la concertation publique du 18 février au 6 mars 2006 sur les communes de SARTROUVILLE et de MONTESSON ;

Vu le rapport de Monsieur le Président du Conseil Général ;

Sa Commission Equipement entendue ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

-Prend acte du bilan de la concertation relative au projet de voie nouvelle départementale à SARTROUVILLE et à MONTESSON ;

- Rappelle que dans l'impossibilité d'élargir la RD 121 actuelle au Nord de MONTESSON et dans SARTROUVILLE, un fort report du trafic est constaté sur la voirie locale dans SARTROUVILLE et dans le quartier de la Borde à MONTESSON, entraînant une dégradation importante des conditions de circulation et de sécurité sur cette voirie ;

- Rappelle que les objectifs du projet de voie nouvelle sont les suivants :

**Dans SARTROUVILLE**

- soulager la RD 121 et le centre-ville de SARTROUVILLE,
- supprimer la circulation automobile de transit qui emprunte actuellement trois principaux axes : avenue de la

- République/Jaurès (RD 121), les quais de la Seine et Tobrouk/Convention,
- améliorer l'accès à la gare et au centre-ville de SARTROUVILLE et les circulations douces.

### **Dans SARTROUVILLE et MONTESSON**

- assurer de bonnes conditions de circulation (fluidité, sécurité) pour l'ensemble des déplacements sur la voie nouvelle départementale et à l'intérieur de SARTROUVILLE et de MONTESSON,
- préserver le cadre de vie des habitants et l'activité agricole (réalisation d'un passage souterrain).

### **Dans MONTESSON**

- diminuer et soulager le trafic sur le quartier de la Borde à MONTESSON,
  - limiter le trafic dans le centre de MONTESSON grâce à la création d'une voie de liaison au Sud d'A 14 reliant la route de Sartrouville à la RD 311,
  - faciliter l'accès aux commerces par une voirie appropriée,
  - poursuivre le développement du réseau cyclable.
- Décide d'apporter les réponses suivantes aux observations formulées dans les registres mis à disposition du public ;

#### **1) Sur l'étude de bruit**

Afin de déterminer les protections acoustiques à mettre en place, une campagne de mesures a été réalisée en avril 2004 afin de caractériser l'ambiance sonore préexistante au droit du projet. La majeure partie des abords de la future voirie est caractérisée par une ambiance sonore modérée. Seules les zones proches des deux voies ferrées et des axes routiers supportant un trafic important (RD 121, RD 308) présentent une ambiance sonore non modérée.

La contribution sonore du projet en façade des bâtiments doit, selon le décret du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 5 mai 1995 relatifs au bruit des infrastructures de transports terrestres, respecter des objectifs différents selon la nature et l'usage qui sont faits de ces locaux et l'ambiance sonore préexistante rappelés en annexe 1.

Les protections acoustiques ont été calculées pour garantir le respect des objectifs réglementaires en tenant compte des trafics attendus à l'horizon 2024, des réflexions acoustiques, du profil en long du projet, des effets liés au vent et de la topographie du site. Les prévisions de trafics en 2024 ont été obtenues par interpolation de celles de 2015 issues des matrices de trafics de la Direction Régionale de l'Équipement de l'Ile de France (DREIF). Ces protections acoustiques peuvent être de nature différente : écran, merlon et couverture partielle du projet.

Le Département s'engage à une obligation de résultats.

L'étude acoustique et le dimensionnement des protections nécessaires prennent en compte uniquement le présent projet et non les nuisances et émissions sonores provenant des autres sources de bruit ( autres axes routiers ou ferroviaires). C'est pour cette raison qu'aucune protection n'est envisagée le long de la RD 308 ou de la RD 311.

#### **2) Sur les protections acoustiques spécifiques**

Le Département privilégiera les merlons acoustiques par rapport aux écrans chaque fois que les emprises disponibles le permettent.

Concernant l'accompagnement paysager des protections acoustiques, les merlons seront végétalisés et aménagés. Les écrans acoustiques feront l'objet d'une étude architecturale et une végétalisation devant ces derniers pourra être mise en œuvre afin d'éviter leur dégradation.

Sur la commune de SARTROUVILLE, du fait du passage en déblais et de la couverture de la voie depuis la rue Diderot jusqu'à la rue Fresnel, les nuisances sonores au droit de cette section seront réduites.

Afin de respecter le seuil des 60dB(A), des écrans seront mis en place en haut de talus au Nord de la rue Fresnel (en amont et en aval du passage sous la voie SNCF), ainsi qu'au Nord de la rue Galilée jusqu'aux environs de la RD 308.

#### **3) Sur les études de trafics et les hypothèses utilisées**

Le Conseil Général des Yvelines a réalisé ces études sur l'ensemble de la Boucle de Montesson (communes de CHATOU, CARRIERES-SUR-SEINE, HOUILLES, LE PECQ, LE VESINET, MONTESSON et SARTROUVILLE) afin d'avoir une vision globale de l'évolution des conditions de circulation en 2015 (horizon de référence pour la DREIF au moment où les études de trafics ont été réalisées), sans et avec aménagement de la voie nouvelle. Les résultats de cette étude figureront dans le dossier d'enquête publique.

Les prévisions de trafics pour 2015 prennent en compte la croissance annuelle et de l'augmentation liée au développement de la Région Ile de France et donc du secteur de la boucle de Montesson.

#### 4) Sur les inquiétudes liées à un éventuel report de trafic

Sans réalisation du projet, les conditions de circulation et de sécurité vont continuer à se dégrader.

Avec réalisation du projet, la majorité du trafic de transit sera captée par la voie nouvelle, permettant ainsi d'alléger les rues existantes et de garantir de bonnes conditions de circulation sur l'actuelle RD 121, l'avenue de Tobrouk, la rue du Colonel Fabien, l'avenue de la Convention, les quais du Pecq et George Sand, ainsi que l'avenue du Général de Gaulle.

#### 5) Sur la justification de la mise à 2 x 2 voies sur une section de 350 m

La voie nouvelle est à 2 x 1 voie, avec des ouvrages d'art conçus à 2 x 1 voie.

Seule une section de 350 m de la route de Sartrouville est prévue à 2 x 2 voies (entre le Chemin de l'Espérance et la rue du 11 novembre 1918 à MONTESSON) pour assurer la distribution de flux provenant du Sud (rue du 11 novembre 1918, route de Sartrouville requalifiée) et du Nord (chemin de l'Espérance, avenue de Tobrouk et Voie nouvelle). Près de 31 000 véhicules par jour circuleront sur cette section et nécessitent sa mise à 2 x 2 voies.

Il n'est pas envisageable de réduire cette section à 2 x 1 voie car cela créerait une saturation de la voie et des remontées de files importantes sur les giratoires en amont et en aval.

#### 6) Sur les circulations douces

Les aménagements proposés ont été définis en collaboration avec les communes de SARTROUVILLE et de MONTESSON, afin de s'inscrire dans une cohérence avec leur schéma directeur cyclable et avec les liaisons intercommunales des communes limitrophes et permettre ainsi une continuité des itinéraires cyclables.

Concernant la sécurité des usagers des pistes cyclables, le choix de piste cyclable bidirectionnelle permettra une séparation physique des cyclistes et des véhicules.

Afin d'assurer le franchissement du projet et la continuité avec la piste cyclable bidirectionnelle, un ouvrage permettra, en toute sécurité, aux piétons et aux cycles de passer sous le projet, sous l'actuelle rue du 8 mai 1945 (gabarit de 3 m) par le chemin des Cormeilles à MONTESSON.

Concernant la piste cyclable réalisée par la mairie de MONTESSON à l'Est de la route de Sartrouville en 2005, entre le giratoire de l'Espérance au Nord et l'A14 au Sud, son principe de liaison sera maintenu. Toutefois, elle ne pourra être conservée en l'état, car les aménagements de sécurité le long d'une route départementale qui a vocation au trafic interne, d'échange et de transit ne sont pas les mêmes que le long d'une route communale.

L'éclairage existant aujourd'hui le long des voies communales au sein de la Plaine de Montesson sera rétabli après la mise en service de la voie nouvelle.

Concernant la création d'une passerelle piétonne au-dessus de l'A14, elle n'est pas directement liée au projet et la réalisation de nouveaux franchissements de l'autoroute A 14 n'est pas du domaine d'intervention du Conseil Général des Yvelines.

Concernant le franchissement piétons des 2 voies ferrées sur la commune de SARTROUVILLE, ce dernier n'est pas directement lié au projet et le Conseil Général des Yvelines n'a pas compétence, pour réaliser des ouvrages de

franchissement de voies ferrées. Cette demande sera relayée par le Président du Conseil Général auprès de RFF. Un projet de franchissement piéton, sous la forme d'un passage souterrain entre la rue de Richebours et la Voie express est à l'étude par Réseau Ferré de France (RFF) dans le cadre du projet de liaison entre SARTROUVILLE et NOISY-LE-SEC : la tangentielle Nord.

7) Sur la réalisation de l'échangeur avec l'autoroute A14 et la prise en compte de l'impact de ce dernier sur le projet.

Dès octobre 2000, la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN) a étudié la faisabilité géométrique de différentes solutions d'échangeur avec leurs impacts respectifs, et les conditions de desserte au Nord et au Sud d'A 14. Cependant, en décembre 2001, la SAPN a fait part de ses craintes de saturation de l'échangeur A 14/A 86 en cas d'ouverture d'un échangeur dans la Plaine de Montesson.

Le choix de la réalisation ou non de cet échangeur par l'Etat n'est pas encore arrêté.

8) Sur l'organisation de la concertation.

Compte tenu du montant global de l'opération, le Code de l'Urbanisme prévoit la tenue d'une concertation publique sur le projet situé en partie urbanisée de la commune. Aussi, cette dernière a été organisée du 18 février au 6 mars 2006 sur les communes de MONTESSON et de SARTROUVILLE, communes sur lesquelles le projet est situé en partie urbanisée.

Au Sud de l'autoroute A 14, la voie de liaison prévue entre la route de Sartrouville et la RD 311 se raccorde à la RD 311 par un carrefour giratoire situé à MONTESSON. La RD 311, qui constitue la limite de communes entre MONTESSON et CARRIERES-SUR-SEINE, est bordée côté CARRIERES-SUR-SEINE par une zone à vocation naturelle et non urbaine au Plan d'Occupation des Sols, si bien que l'organisation de la concertation sur cette commune n'était pas requise.

9) Sur la mise en place d'aménagements complémentaires.

Concernant les échanges sur la voie nouvelle, l'intégralité de ces derniers est assurée par des carrefours giratoires. Seul le carrefour entre la Voie nouvelle et la rue M. Berteaux (RD 308) sera équipé de feux tricolores afin de gérer de façon satisfaisante les flux importants entre la RD 308 et la voie nouvelle et dans de bonnes conditions de sécurité. D'autres types de carrefours ont été étudiés et écartés (giratoire, giratoire dénivelé), car ils n'assurent pas à la fois un fonctionnement fluide et des conditions de sécurité satisfaisantes.

Concernant la viabilité du carrefour giratoire entre la RD 311 et l'avenue du Général de Gaulle, sur la commune de MONTESSON, le Conseil Général des Yvelines a réalisé des études prospectives de trafic à l'horizon 2015 afin de connaître l'impact de la voie nouvelle sur l'ensemble du réseau routier environnant. Il apparaît que le giratoire entre la RD 311 et l'avenue du Général de Gaulle garde des réserves de capacité permettant de garantir le bon fonctionnement et sera donc conservé en l'état.

Le raccordement de la voie nouvelle à la RD 311 sur MONTESSON se fera par un carrefour giratoire qui sera de dimension comparable à celui cité précédemment. Le tracé de la RD 311 sera légèrement modifié afin de préserver l'entreprise " les pépinières de Chine ".

Concernant la mise en place de support publicitaire le long de la voie nouvelle, elle sera conforme au règlement de voirie départementale ainsi qu'à ceux des communes de SARTROUVILLE et de MONTESSON.

Concernant la demande de liaison de la voie nouvelle vers la RD 321, celle-ci a une fonction de desserte locale et donc n'est pas de la compétence départementale.

Concernant les équipements de sécurité, tels que les protections à mettre en place sur les ouvrages d'art afin d'éviter des jets de projectiles en contrebas, ces derniers ne sont pas encore définis au stade actuel des études. Ces aménagements complémentaires seront pris en compte dans les études ultérieures.

Concernant l'accès au Centre Commercial de MONTESSON, la signalétique mise en place dans le cadre du réaménagement du carrefour entre la RD 121 et la rue du 8 mai 1945, permettra de privilégier l'accès par la voie

nouvelle.

Concernant la création d'un parking le long de la rue de la Paix qui est une voie communale, sur la commune de SARTROUVILLE, elle n'est pas du domaine d'intervention du Conseil Général des Yvelines. Il s'agit d'aménagements communaux qui relèvent donc de la ville de Sartrouville.

Concernant la création d'une voie de desserte entre la RD 311 et l'avenue de l'Europe à CHATOU, ce n'est pas la vocation d'une route départementale mais celle d'une voie communale, et donc relevant des compétences des communes de MONTESSON et de CHATOU.

Concernant le projet intercommunal de réaménagement de la RD 311 depuis le carrefour giratoire avec l'avenue du Général de Gaulle à MONTESSON jusqu'à la gare de HOUILLES, il n'est pas lié au projet de Voie nouvelle. Ce projet est en cours d'étude et n'a pas de date de réalisation arrêtée.

La rue du 11 novembre 1918 conserve un intérêt de desserte aux parcelles et hangars agricoles des exploitants de la plaine de Montesson et d'accès au centre-ville de la commune de MONTESSON. La mise en impasse de cette voie n'est pas envisageable, elle sera donc conservée et gardera son statut actuel de voie communale.

#### 10) Sur l'intégration paysagère du projet au sein des différents paysages traversés.

Les orientations paysagères suivantes ont été définies fin 2004 en accord avec les communes de SARTROUVILLE et de MONTESSON:

- la plaine de Montesson doit rester ouverte, sans obstacle. Aussi, pour ne pas souligner la voie nouvelle ni gêner l'activité agricole, aucun arbre ne sera implanté en bord de voie. Seuls quelques buissons pourront être envisagés afin de souligner les changements d'orientation de l'itinéraire,
- un alignement d'arbres et de buissons hauts persistants pourra être aménagé le long de la rue du 8 mai 1945, qui traverse une zone avec des activités de part et d'autre. Ce paysagement peut également être réalisé le long de la voie de liaison au Sud de l'A 14,
- sur la section entre les deux voies ferrées, la couverture de 260 mètres pourra faire l'objet d'un aménagement urbain par la commune,
- sur la section allant de la rue de la Paix à la rue Parmentier, le bâti est dense et proche des emprises du projet. Une végétalisation importante des abords de la voirie sera réalisée.

#### 11) Sur l'impact du projet sur la pollution de l'air.

La limitation de vitesse à 70 km/h, l'amélioration des conditions de circulation dans les centres-villes et plusieurs quartiers fortement urbanisés auront un impact globalement positif sur la pollution atmosphérique.

Dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, une étude air spécifique sera réalisée afin d'évaluer l'impact du projet routier sur la pollution de l'air et la santé des populations. Cette étude permettra également d'évaluer les risques sanitaires individuels et collectifs auxquels seront soumis les personnes et population afin de proposer d'éventuelles mesures de lutte contre la pollution atmosphérique.

Dans le cadre de ce volet air, une campagne de mesures ayant pour objectif de caractériser la qualité de l'air avant l'aménagement de la voie nouvelle a été réalisée en mai 2006. Cette campagne de mesures servira de référence et de point de comparaison dans les années qui suivront la construction et la mise en service de la voie nouvelle.

#### 12) Sur le dispositif de traitement des eaux de la plate-forme routière.

L'assainissement du projet se fera conformément aux dispositions de la Loi sur l'Eau. Les eaux de ruissellement de la plate-forme routière seront recueillies et traitées avant rejet par infiltration.

Dans la zone urbanisée de SARTROUVILLE, le projet est en fort déblais pour passer sous les voies ferrées. Cette configuration ne permet pas un écoulement des eaux de ruissellement de la plate forme de manière gravitaire. Le projet prévoit donc de réaliser une bache de stockage de rétention des eaux associée à une station de pompage. Cette station

permettra de refouler les eaux collectées par une canalisation vers le bassin d'infiltration situé au droit du giratoire de l'Espérance.

### 13) Sur la géométrie du projet.

Concernant l'emplacement précis du projet par rapport aux habitations, il n'est pas complètement défini et peut être amené à évoluer, car le projet est encore en phase d'études préliminaires. Cependant, la voie nouvelle à 2 x 1 voie restera dans l'emplacement réservé prévu au Plan d'Occupation des Sols de la commune de SARTROUVILLE.

Concernant l'altimétrie du projet, il sera au niveau des routes existantes réutilisées dans la plaine de Montesson (environ 72 % du linéaire de la voie nouvelle dans la plaine). Le projet sera en déblais dans la section urbanisée de SARTROUVILLE, avec un point bas situé à environ -11m du niveau actuel à proximité de la voie SNCF Paris – Le Havre.

Concernant les revêtements de chaussées, ils seront définis au niveau des études de détails, afin d'obtenir les meilleures performances en terme d'évacuation des eaux pluviales, d'entretien et d'absorption du bruit en vue de protéger davantage les riverains.

Concernant la crainte d'une coupure urbaine au sein de SARTROUVILLE, les liaisons entre quartiers seront préservées par le rétablissement des voies communales interceptées. De plus, la couverture prévue entre les rues Fresnel et Diderot participera à recoudre le tissu urbain là où la tranchée est la plus profonde. L'emplacement réservé dans SARTROUVILLE, actuellement en friche, sera mis en valeur aux abords du projet par des aménagements paysagers de qualité, facilitant l'intégration de la voie nouvelle.

De plus la voie nouvelle facilitera les conditions de circulation en ville ainsi que la circulation inter-quartiers par une meilleure accessibilité des quartiers.

Concernant le carrefour giratoire de l'Espérance, il conservera son fonctionnement actuel. Ses caractéristiques géométriques seront adaptées du fait de la mise à 2 x 2 voies de la route de Sartrouville sur 350 m et du raccordement de la voie nouvelle à ce giratoire. De plus, une voie de tourne-à-droite directe depuis la route de Sartrouville vers la Voie nouvelle est prévue pour faciliter ce mouvement et éviter ainsi la surcharge du giratoire aux heures de pointe.

Concernant le croisement des poids lourds dans la Plaine de Montesson, il sera sécurisé par la largeur des voies (7m de chaussée sur l'ensemble du projet).

### 14) Sur le rétablissement des chemins agricoles.

Dans la plaine agricole, le projet réutilise majoritairement les voiries existantes : la rue du 8 mai 1945 sur 1000 m et la route de Sartrouville sur 1200 m.

Concernant les chemins ruraux existants, ils seront rétablis et pour des raisons de sécurité, ne déboucheront pas directement sur la voie nouvelle. Des voies de désenclavement, raccordées sur le réseau routier à partir des différents carrefours giratoires, permettront le rétablissement des cheminements les plus utilisés par les agriculteurs et la desserte de toutes les parcelles. Leur définition a fait l'objet d'une pré-étude d'aménagement foncier en 2005 avec les agriculteurs.

Pour ce qui est du chemin du Fossé Turquant, le Conseil Général des Yvelines s'engage à le rétablir. Des propositions d'aménagements sont en cours.

Afin de faciliter les activités agricoles de part et d'autre de la route de Sartrouville, un passage souterrain sous cette route sera réalisé au droit du chemin Fourchu, pour une traversée facilitée des engins agricoles et maraîchers en toute sécurité.

### 15) Sur le lien entre le projet et la liaison A14-A15.

En 1976, l'Etat avait inscrit au Schéma Directeur de l'Aménagement et de l'Urbanisme d'île de France (SDAURIF) un projet d'autoroute, alors nommée A 87, dont l'objectif était de relier les autoroutes A 14 et A 15. Ce projet a été

abandonné en 1984 par l'Etat.

Par délibération du 24 janvier 1986, le Conseil Général des Yvelines a retenu le principe d'une nouvelle voie, dont le tracé, à 2 x 2 voies, reprenait, dans SARTROUVILLE, les emprises de l'ex A 87. Ce projet a été abandonné en 1995.

Le projet présenté à la concertation consiste en un projet local ayant comme principale vocation de soulager les axes de circulation communaux, en particulier les axes Tobrouk/Convention, l'actuelle RD 121 et la rue du Colonel Fabien.

16) Sur le prolongement de la couverture prévue entre les rues Fresnel et Diderot.

Avec des dispositifs de conception traditionnels (tranchée ouverte, protections acoustiques...), il est possible de respecter les niveaux acoustiques réglementaires et d'insertion du projet dans l'environnement.

Toutefois, là où la voie est la plus profonde et là où la densité de population est la plus forte, le Conseil Général des Yvelines a proposé en accord avec la ville la mise en place d'une tranchée couverte, entre les rues Diderot et Fresnel. Cet ouvrage de couverture sera contigu aux ouvrages d'art de rétablissement de ligne SNCF Paris – Le Havre et de la rue de la Paix, ce qui offre une longueur totale couverte de 260 m environ au sens du Décret n° 2005-701 du 24 juin 2005 relatif à la sécurité d'ouvrages du réseau routier.

En référence au dossier pilote des tunnels du Centre d'Etudes des Tunnels (CETU) relatif aux équipements de ventilation, le présent ouvrage de moins de 300 m ne nécessitera pas de dispositif spécifique de ventilation ; le courant d'air existant naturellement dans l'ouvrage sera suffisant.

Compte tenu des nouvelles normes liées aux tunnels (équipements de sécurité dans les sections couvertes de plus de 300 m), le prolongement de cette couverture serait hors de portée financière et avec des emprises plus importantes, notamment pour la création des accès de secours.

17) Sur le schéma de circulation de la rue Brisson.

Compte tenu de l'altimétrie du projet, la rue Henri Brisson est interrompue au droit de la voie nouvelle. Toutefois la rue Brisson sera reliée au réseau communal par une liaison nouvelle avec la rue Galilée, au droit de sa jonction avec la rue Fulton. Ainsi toutes les circulations réalisables actuellement seront maintenues (*cf plan en annexe 2*)

18) Sur les voies communales au nord de la RD 308.

Les conditions de circulation au Nord de la RD 308 sont en cours d'examen.

De façon plus générale, du fait de l'allègement attendu du trafic sur les voiries locales avec le projet de voie nouvelle, la commune pourra requalifier ses voies communales (réduction des largeurs de voies, aménagements de stationnement, d'îlots paysagers...).

19) Sur l'indemnisation des biens immobiliers.

Concernant les biens immobiliers indemnisés, seuls ceux concernés par une acquisition par le Département donnent droit à une indemnisation financière. Le montant proposé aux propriétaires par le Département pour ces acquisitions sera basé sur les estimations faites par le service des Domaines qui prennent en compte le marché de l'immobilier se pratiquant un mois avant la tenue de l'enquête publique

20) Sur le devenir de l'emplacement réservé au POS de SARTROUVILLE.

L'emplacement réservé inscrit au POS actuel de la commune de SARTROUVILLE, pour la création de la voie nouvelle, est basé sur le précédent projet pour lequel l'aménagement se poursuivait au Nord de la RD 308 jusqu'à l'avenue Robert Schuman. Dans le présent projet, il est prévu une mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de SARTROUVILLE et MONTESSON. Sur la commune de SARTROUVILLE, le nouvel emplacement réservé sera alors calé sur le projet qui sera soumis à enquête publique préalable à la DUP.

21) Sur le prolongement du projet au Nord de la RD 308.

Un précédent projet, à 2 x 2 voies, avait été mis à l'enquête publique en 1994 et se prolongeait jusqu'à l'avenue Schumann à SARTROUVILLE. Depuis 1996, le projet du Département a pour objectif de soulager les voiries locales (Tobrouk, Convention,..) et n'a pas vocation de liaison A14-A15 pour le trafic de transit. Le présent projet présenté à la concertation publique a pour extrémité Nord définitive la rue M. Berteaux (RD 308).

Le prolongement au Nord de la RD 308 aurait un impact important du fait de la proximité et de la densité de l'habitat collectif. Par ailleurs dans le cadre de la révision de son document d'urbanisme, la commune de SARTROUVILLE envisage de prendre à son bénéfice la partie de l'emplacement réservé à la voie de liaison située au Nord de la RD 308 dans l'objectif de créer une coulée verte.

#### 22) Sur les nuisances en phase travaux.

Concernant l'apparition de fissures due au travaux, avant le démarrage de ces derniers, une expertise des habitations les plus proches de la voie nouvelle sera réalisée par un huissier indépendant et rétribué par le Département. Cette expertise permettra de conclure si les dégâts signalés après les travaux sont dus ou non à ces derniers.

Concernant les nuisances sonores, Le Département veillera à ce que les entreprises de travaux utilisent du matériel respectant les normes en vigueur en matière de bruit. Les riverains seront informés sur les périodes et le phasage des travaux. Le Département, autant que faire se peut, réalisera les travaux entre 7h et 20h. Il n'y aura pas de travaux les dimanches et jours fériés. Si des travaux de nuit sont à envisager, le Département devra obtenir une dérogation auprès des mairies concernées.

#### 23) Sur la réalisation d'une maquette.

Dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, une étude paysagère sera réalisée et proposera des esquisses et des photomontages permettant d'avoir une bonne compréhension et perception de l'intégration de la voie nouvelle au sein de la plaine agricole et de la zone urbaine de SARTROUVILLE.

#### 24) Sur l'importance du coût du projet.

Le coût du présent projet est estimé à environ 93,30 Millions d'euros T.T.C. (valeur 2005). Plus d'un tiers de ce montant correspond à la réalisation d'ouvrages d'art pour le maintien des circulations riveraines ainsi qu'à la perte d'exploitation relative aux deux voies ferrées (ligne Paris – Le Havre et la Grande Ceinture) pour la SNCF.

Cette opération est inscrite au Contrat de Plan Région/Département 2000 – 2006.