

Délibération affichée,
rendue exécutoire,
après transmission au
Contrôle de la Légalité
le : 29/10/09

DEPARTEMENT DES YVELINES

AR n° : A078-227806460-20091023-37759-DE-1-1_0

CONSEIL GENERAL

Séance du vendredi 23 octobre 2009

**PROJET PONT À ACHÈRES - BOUCLE DE CHANTELOUP : LIAISON RD 30 - RD 190
SUR LES COMMUNES D'ACHÈRES, CHANTELOUP-LES-VIGNES,
CARRIÈRES-SOUS-POISSY, POISSY ET TRIEL-SUR-SEINE
BILAN DE LA CONCERTATION**

LE CONSEIL GENERAL,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme,

Vu le Code de l'Environnement,

Vu le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé par décret du 26 avril 1994,

Vu le Schéma de Déplacement des Yvelines, approuvé par délibération du Conseil général du 23 mars 2007,

Vu le projet de SDRIF adopté par délibération du Conseil Régional d'Ile-de-France du 25 septembre 2008,

Vu la délibération du Conseil général des Yvelines du 22 janvier 2009, approuvant le Dossier de Prise en Considération (DPC) du projet de liaison RD 190-RD 30 et création d'un nouveau franchissement de Seine à Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine,

Vu la délibération du Conseil général des Yvelines du 29 mai 2009, approuvant les objectifs et les modalités de concertation publique,

Vu les observations consignées sur les registres mis à disposition du public lors de la concertation publique du 15 juin au 10 juillet 2009 sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine,

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 du Pont à Achères – Boucle de Chanteloup : liaison RD 30 - RD 190 sur les territoires des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine,

RAPPELLE que les objectifs du projet sont :

- d'assurer un maillage des routes départementales,
- de créer une desserte routière Ouest-Est, avec un nouveau franchissement de la Seine,
- d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la Boucle de Chanteloup, en vue de faciliter son développement et accompagner le développement du territoire de l'OIN (Opération d'Intérêt National) Seine-Aval dont fait partie la boucle de Chanteloup.

DÉCIDE d'apporter les réponses suivantes aux observations formulées dans les registres mis à disposition du public (Cf annexe).

AUTORISE la poursuite des études relatives à ce projet.

I - ENVIRONNEMENT.

I- 1. Acoustique, air, intégration paysagère.

Observations :

De nombreuses questions portent de manière générale sur l'impact du projet sur l'environnement (dénaturation de l'île de Nancy, île de la Dérivation...) et vis-à-vis des habitants, en termes de pollution de l'air, sonore et visuelle. Les administrés regrettent qu'aucune étude ne soit présentée dans les panneaux d'exposition de la concertation (notamment sur l'évolution du trafic, des nuisances sonores,...).

Réponses :

La concertation, au titre de l'Article L 300.2 du Code de l'Urbanisme, est une première étape qui permet de présenter les grands principes du projet à la population, afin de recueillir ses observations. Cette étape a lieu avant de réaliser les études plus fines.

En effet, un dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique comportant une étude d'impact sera mise à disposition du public lors des enquêtes publiques.

L'étude d'impact présentera l'ensemble des thématiques environnementales et humaines : la situation actuelle, l'appréciation des impacts ou incidences du projet et les mesures correctives ou compensatoire destinées à améliorer l'insertion du projet dans son contexte environnemental ainsi que l'analyse des effets du projet sur la santé humaine et les mesures pour les atténuer.

Pour réaliser la partie situation initiale, des mesures acoustiques, air et des prospections faune-flore ont été réalisées sur le terrain depuis le début de l'année, sur une zone d'étude étendue.

Plus particulièrement concernant les volets acoustique et air, le maître d'ouvrage d'un projet routier est tenu de se conformer à :

- la réglementation relative à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres (Décret du 9 janvier 1995 et Arrêté du 5 mai 1995),
- la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Enfin, une étude d'intégration paysagère du projet sera lancée par le département et des propositions seront faites en concertation avec les élus locaux.

De plus, l'ouvrage de franchissement de Seine, fera l'objet d'un concours d'architectes après que la DUP aura été prononcée et que les contraintes techniques auront été évaluées au vu de l'étude hydraulique et des prescriptions du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de la Vallée de la Seine et de l'Oise.

I- 2. Prise en compte des caractéristiques du sol.

Observations :

Des personnes demandent la réalisation d'une étude de dépollution du sol.

Réponses :

La plaine d'Achères ainsi que la plaine agricole de Chanteloup étaient destinées à l'épandage des eaux usées de la ville de Paris, ces zones sont partiellement polluées par des métaux lourds. La production de toutes cultures légumières et aromatiques en terre, destinées ou non à la commercialisation est interdite par arrêté préfectoral depuis le 31 mars 2000.

Dans le cadre de l'étude d'impact, afin de caractériser la qualité des sols sur le futur linéaire, des analyses et la recherche des éléments traces métalliques seront réalisées.

Pour l'ensemble des terrains correspondant à l'emprise des noues et des bassins d'infiltration, les premiers centimètres de terre seront décapés. Les terres polluées seront évacuées vers un centre de traitement adapté.

De manière plus générale, le département soumettra le projet pour avis à un hydrogéologue agréé. Cet avis sera consigné dans le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ainsi que dans le dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau.

I- 3. Grenelle de l'Environnement.

Observations :

Des personnes ont le sentiment que le projet n'est pas cohérent avec les engagements du Grenelle de l'Environnement (notamment par rapport à la pollution de l'air et au développement des transports alternatifs à la voiture).

Certaines pensent que le coût n'intègre pas les mesures de protection et souhaitent que soit présenté le coût global.

Réponses :

Le Grenelle de l'Environnement ne s'oppose pas à la création de nouvelles infrastructures routières, mais celles-ci doivent être « limitées au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement ».

La liaison permettra de fluidifier la circulation, réduire les temps de transport, renforcer les transports collectifs, et ainsi contribuer à la diminution de la pollution atmosphérique.

Dans le cadre du protocole de l'OIN Seine-Aval, l'organisation du développement de la boucle de Chanteloup constitue un enjeu majeur. En effet compte tenu des opportunités de développement, celui-ci ne doit pas se faire de manière anarchique mais reposer sur une stratégie cohérente. Celle-ci conjuguant les activités portuaires et éco-industrielles à Triel, un important projet d'activités agricoles adaptées au site, les activités présentes

(automobile, mécanique), des secteurs urbains (logements, équipements, commerces, services), sous réserve d'une amélioration des transports, dont la création du pont d'Achères fait partie (*cf protocole OIN Seine Aval*).

Le présent projet de liaison Est-Ouest est indispensable pour le désenclavement de la boucle et permettre le développement d'activités et d'emplois sur ce territoire ainsi que la construction de logements. Les déplacements des habitants et des personnes travaillant dans la boucle, y compris en transports en commun pour ceux qui utiliseront cette liaison, en seront facilités.

De manière générale le Grenelle indique qu'il faut privilégier les solutions respectueuses de l'environnement.

Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique présentera une analyse des différentes variantes étudiées pour ce projet sur tous les aspects dont la faisabilité technique, l'environnement et le coût.

Cette analyse devra prouver qu'une décision alternative au tracé présenté à l'enquête publique paraissant plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable.

Le Département mettra en œuvre tous les moyens pour réaliser un projet respectueux de l'environnement et des habitants.

A titre d'exemple, lors de la réalisation de la voie nouvelle, pourraient être privilégiés le recours à des matériaux recyclés et à des techniques respectueuses des principes de développement durable.

Pour le recours aux transports alternatifs, (Cf II.3 Circulations douces-transports alternatifs).

I- 4. Documents opposables.

Observations :

Des personnes interrogent le Département sur la compatibilité du projet avec le SDRIF par rapport à la protection des berges de la Seine (dénaturation des berges et des îles de la Seine, redoutée), ainsi qu'avec les documents opposables (tels que les PLU, PPRI).

Réponses :

Le SDRIF de 1994 identifie au sein de la boucle de Chanteloup et de la Plaine d'Achères de grandes superficies d'espaces urbanisables et partiellement urbanisables. Le présent projet est compatible avec le SDRIF de 1994.

Il l'est également avec le projet de SDRIF adopté par la Région en septembre 2008.

En effet :

- Le pont prévu dans le projet de liaison RD 30-RD 190 figure comme nouveau franchissement de Seine routier au SDRIF,
- Au sein de la boucle et du secteur Nord d'Achères figurent des secteurs d'urbanisation préférentielle dont l'accès sera facilité par le projet de liaison,
- Le projet s'attachera à ne pas entraver la coupure d'urbanisation inscrite au sein de la plaine de Chanteloup et n'impactera pas la rive droite de la Seine à l'ouest de la RD 190 afin qu'elle conserve un caractère naturel. Le projet tient compte des zones d'urbanisations futures prévues sur les communes

du nord de la boucle tout en conservant au sud un espace ouvert en cœur de boucle,

- La liaison verte le long des berges de Seine en rive droite sera confortée par le maillage avec la piste cyclable prévue au projet.

Par ailleurs, le Département est tenu de respecter les règlements des documents d'urbanisme tels que les PLU, ainsi que celui du PPRI.

Le cas échéant, une mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols (POS) ou Plan locaux d'Urbanisme (PLU) des communes peut s'avérer nécessaire en application de l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme.

Cette procédure de mise en compatibilité se réalise dans le cadre de l'enquête préalable à la DUP du projet.

Concernant l'application des dispositions du PPRI, un Plan Général d'Aménagement de la plaine d'Achères-Poissy (PGA) a été validé par le Préfet en 2004. Il permet la réalisation coordonnée dans le temps, d'aménagements en zone inondable (zone bleue A et verte A), pour les porteurs de différents projets (Département, ville d'Achères, PSA, PAP, Etat, EPAMSA).

I- 5. Foncier.

Observations :

Des personnes interrogent le département sur l'existence d'autres terrains préemptés pour le franchissement de Seine et sur les indemnités de relogement des habitants impactés.

Réponses :

D'une part, il convient de rappeler que le projet de création d'un pont à l'extrémité Nord de l'île de la Dérivation ne résulte pas d'une décision prise récemment, mais qu'il est prévu depuis de nombreuses années. Il est inscrit à ce titre dans les documents d'urbanisme d'Achères (POS de 1999) et de Carrières-sous-Poissy (POS de 1995 puis oté en 2001 et remis au PLU de 2005) par un emplacement réservé à cet effet. Le tracé de principe adopté en janvier 2009, franchit la Seine au droit de cet emplacement réservé.

D'autre part, simultanément à l'enquête publique préalable à la DUP, se déroulera une enquête parcellaire dont l'objet est la détermination précise des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, et l'établissement de l'identité des propriétaires, exploitants et ayants droit. Une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, le Département conduira une procédure d'expropriation pour acquérir les parcelles nécessaires au projet. En outre, à tout moment de la procédure, les propriétaires concernés pourront conclure des accords amiables avec le Département. 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.

II – OPPORTUNITE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET.

II- 1. Opportunité du projet.

Observations :

Des personnes regrettent l'absence d'étude de trafic et qu'aucune donnée chiffrée ne soit présentée lors de la concertation (mise en doute des difficultés de circulation sur et aux abords du pont de Poissy et conséquences de la mise en service d'une nouvelle infrastructure).

Des personnes s'interrogent sur la cohérence du projet avec celui de l'Etat de prolongement de l'A104 et sur l'opportunité de réaliser un pont et l'A104 en sous fluvial au même endroit.

Par ailleurs, les habitants craignent que si l'A104 ne se fait pas, le projet départemental fasse office d'autoroute. Certaines personnes préconisent d'attendre les conclusions de l'enquête publique de l'A104 avant d'aller au-delà dans le projet départemental.

Réponses :

Dans la boucle de Chanteloup, le réseau de voiries internes est orienté Nord/Sud et essentiellement tourné vers le pont de Poissy dont les accès sont saturés aux heures de pointe.

La création d'un nouveau franchissement de Seine et d'une liaison Est-Ouest va permettre d'améliorer les déplacements quotidiens des habitants comme des personnes travaillant dans la boucle de Chanteloup, en réduisant les temps de transports et en permettant ainsi un renforcement des transports collectifs et des circulations douces.

Une étude de trafic affinée est en cours. Elle sera intégrée au dossier d'enquête préalable à la DUP et permettra d'évaluer les impacts du projet en termes de trafic sur l'ensemble de la zone d'étude.

De plus dans le cadre du protocole de l'OIN Seine-Aval, l'organisation du développement de la boucle de Chanteloup constitue un enjeu majeur. En effet compte tenu des opportunités de développement, celui-ci ne doit pas se faire de manière anarchique mais il doit reposer sur une stratégie cohérente sous réserve d'une amélioration des transports dont la création du pont d'Achères fait partie.

Le projet de liaison Est-Ouest permettra de garantir un bon développement de la boucle de Chanteloup par une meilleure desserte dans des délais maîtrisés.

Le projet favorisera également la réalisation des objectifs du plan d'appui à la filière automobile qu'à lancé le Département, en participant au désenclavement des sites PSA de Poissy et Carrières-sous-Poissy en vue de leur préservation et de leur développement (délibération du 12 mars 2009).

Par ailleurs, par rapport au projet de l'Etat de prolongement d'A104, il peut sembler judicieux de coupler les traversées de la Seine nationales et départementales afin d'économiser les deniers publics. Toutefois, la situation actuelle des finances nationales ne laisse pas présager une réalisation immédiate du projet d'A104 et la boucle de Chanteloup ne peut pas attendre indéfiniment. L'Etat dans le cadre du Grand Paris souhaite réaliser au plus tôt les infrastructures ayant déjà fait l'objet de concertation. Lors de l'Assemblée Départementale du 25 septembre 2009, Madame la Préfète des Yvelines a confirmé la volonté de l'Etat de réaliser ce prolongement

de la Francilienne. Lors du Comité de Pilotage de l'OIN Seine Aval du 28 septembre 2009, Monsieur le Préfet de Région a confirmé cette même volonté.

Lors de ces deux assemblées, le Président du Conseil Général a confirmé que le CG entend poursuivre son projet de franchissement de la Seine à Achères dans le but de relier les RD 30 et 190 afin de garantir le désenclavement de la Boucle de Chanteloup tout en fluidifiant les circulations locales. Il s'agit donc bien de deux projets de nature différente mais le Département est prêt à étudier avec l'Etat un scénario susceptible de les coupler. Ceci ne peut cependant s'envisager que si l'Etat est en mesure, à brève échéance, de nous apporter une garantie formelle quant au calendrier et au financement de réalisation de l'A104.

Par ailleurs, la continuité des liaisons douces ne peut se réaliser en « sous fluviale » et nécessiterait de toute façon un franchissement de Seine aérien.

Dans l'immédiat, un projet départemental distinct de l'A104 tant en termes de calendrier que d'objectifs, a été mis au point, le projet de liaison ayant uniquement vocation à créer une nouvelle desserte pour favoriser le développement de la boucle de Chanteloup tout en fluidifiant les circulations locales.

Le Département a néanmoins réalisé une étude de faisabilité technique, sur la base du tracé de l'A104 retenu après le débat public fin 2006, afin de s'assurer que le projet de voie départementale est compatible avec l'A104.

II- 2. Géométrie.

Observations :

- Il est proposé que soit privilégié un franchissement de Seine en sous-fluvial.
- Quelques personnes craignent que le tracé (positionnement du pont) soit déjà arrêté.
- Certaines personnes ne comprennent pas la différence entre le projet de liaison RD 22-RD 55 présenté dans le bulletin municipal et celui présenté lors de l'exposition, et s'interrogent sur le fait de ne pas raccorder directement la RD 55 au pont.
- Une personne craint que le doublement de la RD 30 coupe l'accès à la Seine.
- Des personnes s'interrogent sur la vitesse qui sera autorisée sur la voie nouvelle.

Réponses :

En ce qui concerne la proposition de franchissement en sous-fluvial, il faut distinguer deux cas de figure. Soit comme indiqué au point précédent (II-1) le Département obtient les garanties de l'Etat quant à la faisabilité technique, au calendrier et au financement de l'A104 et alors une traversée conjointe en sous-fluvial pourrait être envisagée, soit le Département n'obtient pas rapidement ces garanties et alors une traversée uniquement départementale en sous-fluvial ne serait pas réalisable pour les raisons suivantes :

* La traversée en sous fluviale comme envisagée pour l'A 104, n'est pas faisable pour l'ouvrage départemental. En effet, outre le coût d'investissement et d'exploitation, une liaison sous-fluviale répondrait plus difficilement à des enjeux de desserte locale, compte tenu des distances nécessaires pour remonter au niveau du terrain naturel. En particulier, elle demanderait des études complémentaires pour les liaisons nécessaires avec la voirie locale (accès Carrières-sous-Poissy et Zone d'activité en développement des Cettons à Chanteloup-les-Vignes).

* La liaison RD 190-RD 30 via un pont permettra le développement du réseau de circulations douces d'une rive à l'autre de la Seine, contrairement à un tracé sous-fluvial qui, pour des raisons de sécurité, devrait être interdit aux piétons et aux deux roues. Ainsi, en cas de passage unique en sous-fluvial, les circulations douces devront être étudiées afin de trouver des solutions alternatives.

* De plus, une traversée départementale sous-fluviale représente un coût de réalisation supérieur de l'ordre de 350 % par rapport à un pont (longueur de voirie créée supérieure, création d'un tube en sous-fluvial,...). Le pont serait déjà un investissement très important pour le Département. Une sous-fluviale serait hors de sa portée, aussi bien financière que technique. Les travaux pour la réalisation d'un tel ouvrage sont de haute technicité, avec de nombreux aléas (financiers et dans le temps).

* A ces coûts d'investissement, il faudrait ajouter des coûts d'exploitation annuels très supérieurs pour une sous-fluviale par rapport à un pont. En effet, l'exploitation d'un tunnel routier nécessite la mise en place d'une organisation spécifique et permanente sur site qui mobilise 24h/24 des équipes d'intervention et de surveillance.

Concernant l'étude du pont, le Département travaille en étroite collaboration avec les élus locaux concernés, à une optimisation **du positionnement du pont** notamment. Cette étude prend en compte les contraintes techniques, les enjeux locaux et les coûts.

Au vu de cette étude, il n'est pas possible techniquement d'éviter totalement l'Île de la Dérivation, car un appui intermédiaire pour l'ouvrage d'art sur l'île est nécessaire, pour maîtriser raisonnablement les coûts pour le contribuable.

De plus le projet après avoir franchi la Seine, passe sous la RD 55 en rive droite. La localisation de ce passage est contrainte par la topographie de la RD et la proximité du carrefour giratoire RD 55 / rue Général Leclerc. Le fait d'éviter l'Île de la Dérivation ne permettra pas de franchir dans de bonnes conditions de sécurité la RD 55. En effet, plus le positionnement du pont est au Nord, plus il est biais côté Ouest pour rejoindre le point d'échange prévu sur la RD22. Cela a pour conséquence un passage sous la RD55 plus long et courbe, ce qui ne garantit pas de bonnes conditions de sécurité.

En outre, le passage sur l'Île dite d'en-Bas ou de Nancy classée en Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP), représente une contrainte environnementale importante. Les travaux de construction, de démolition, de déboisement, de transformation et de modification de l'aspect des immeubles nus ou bâtis (y compris les espaces publics) compris dans le périmètre de la Z.P.P.A.U.P sont soumis à autorisation spéciale accordée après avis de l'architecte des bâtiments de France qui vérifie la conformité du projet avec les dispositions de la Z.P.P.A.U.P.

Par ailleurs, le projet prévoit trois **échanges** directs via des carrefours giratoires à niveau avec les RD 190, RD 22 et RD 30.

L'échange avec la RD 55 ne sera pas direct car le projet passe sous la route. Afin de permettre les échanges entre la RD 55 et le pont, la réalisation d'une voie de liaison (2 x 1

voie) au Sud de la liaison départementale RD 190-RD 30 est prévue dans le projet. Cette liaison RD 22-RD 55 se raccorde au carrefour giratoire existant RD 55/route d'Andrésey, qui sera modifié. L'intérêt de la positionner au sud de la liaison RD 190-RD 30 est :

- de l'éloigner des habitations (notamment d'Andrésey),
- d'utiliser un giratoire existant de bonne capacité.

Concernant le doublement de la RD 30 (section allant du carrefour avec RD 30 / rue du 8 mai 1945 au nouveau giratoire d'accès au pont), la RD sera aménagée en "boulevard urbain" à 2x2 voies. De cette façon, l'intégration de cette voie sera améliorée et sera traitée de façon à sécuriser la circulation des piétons et des cycles.

Enfin, la géométrie de la voie nouvelle permettra une circulation à 90km/h comme sur toute route départementale hors agglomération, mais la vitesse autorisée pourra être réduite sur la section plus urbaine d'Achères.

II- 3. Trafics.

Observations :

Des personnes regrettent l'absence d'étude de trafic et qu'aucune donnée chiffrée ne soit présentée lors de la concertation (mise en doute des difficultés de circulation sur et aux abords du pont de Poissy et conséquences de la mise en service d'une nouvelle infrastructure).

Réponses :

Dans la boucle de Chanteloup, le réseau de voiries interne est orienté Nord/Sud et essentiellement tourné vers le pont de Poissy dont les accès sont saturés aux heures de pointe.

Des études de trafics affinées sont en cours. Elles consistent notamment en des simulations réalisées sur la base d'hypothèses de développements attendus dans le secteur et sur les différents projets d'infrastructures de transport (conditions de trafics à l'horizon 2020 et 2030).

L'aire d'étude pour ce type de simulation comprend un territoire plus large que les seules communes concernées par le projet. Elles intègrent notamment la RD 154 en rive gauche de la Seine. Cette étude permettra d'avoir une vision globale de l'évolution des conditions de circulation en 2020 et 2030, sans et avec aménagement de la liaison départementale RD 30-RD 190.

Les résultats de cette étude figureront dans le dossier d'enquêtes publiques préalables à la DUP.

II- 4. Coût du projet.

Observations :

Des personnes se demandent si le coût présenté inclut les mesures compensatoires et si le projet présente vraiment un intérêt public.

Réponses :

Le coût du projet est estimé à environ 100 M€ T.T.C. (valeur 2008). Dans ce montant sont prévues à hauteur d'environ 10% les mesures d'accompagnement (protections acoustiques et aménagements paysagers).

Au fil de l'avancée des études, de la prise en compte des remarques du commissaire enquêteur lors des enquêtes publiques et du résultat du concours d'architecte pour le pont, des adaptations du projet seront apportées et le coût sera affiné.

Dans le cadre du dossier d'enquêtes préalables à la DUP, une évaluation économique et sociale sera réalisée. L'objectif est de tirer le bilan socio-économique du projet en évaluant de manière chiffrée un certain nombre d'effets positifs et négatifs du projet, de voir comment ces différents effets s'équilibrent et de hiérarchiser le projet parmi d'autres selon son efficacité économique et sociale.

L'analyse coûts-avantages comporte en particulier le calcul d'indicateurs qui permettent de tirer des conclusions quand à l'opportunité du projet, à l'urgence de sa réalisation et à sa priorité par rapport à d'autres projets. Cette analyse permettra de comparer plusieurs variantes significatives du projet.

III – CIRCULATIONS DOUCES-TRANSPORTS ALTERNATIFS.

III- 1. Les circulations douces.

Observations :

- Les personnes qui se sont exprimées souhaitent que les circulations douces se développent dans la zone d'étude, qu'elles soient attractives et qu'un maillage soit assuré avec les berges de Seine.
- La mise en place d'une piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre de la chaussée est évoquée.
- Plusieurs interrogations portent sur le type d'aménagement envisagé pour la « liaison verte » de traversée de la RD30 à Achères.

Réponses :

Le projet via le pont, permettra le développement du réseau de circulations douces d'une rive à l'autre de la Seine. En effet, le projet comprend un aménagement cyclable, qui à ce stade des études, s'oriente vers une piste cyclable bidirectionnelle sur tout le linéaire de la voie nouvelle.

Ce type d'aménagement permet une séparation physique des cyclistes et des véhicules. De plus, pour un gain d'emprise et pour des raisons de sécurité (éviter les traversées "sauvages" de la voie nouvelle), il paraît plus opportun de prévoir une piste bidirectionnelle d'un seul côté (celui le plus cohérent par rapport au maillage existant), plutôt qu'une piste unidirectionnelle de part et d'autre de la chaussée.

L'emplacement de cette piste cyclable (au Nord ou au Sud du projet) sera calé avec les communes concernées afin d'être cohérent avec les réseaux de circulations douces existants ou projetés par les communes (berges de Seine, raccordement aux aménagements communaux,..) et de l'occupation du sol.

En outre, le franchissement des voies par les piétons ou les cycles se fera de manière sécurisée au droit des carrefours giratoires. En particulier, la RD 30 réaménagée en boulevard urbain comportera des franchissements piétons via des traversées aménagées au droit des carrefours giratoires.

De plus, à la demande de la commune d'Achères, le Département s'est engagé à étudier une « **liaison verte** », permettant de relier le futur parc urbain de part et d'autre de la RD 30, et particulièrement les zones habitées côté Est et la zone de loisirs Achères plage côté Ouest.

Le type de liaison qui sera réalisé est actuellement à l'étude en concertation avec la commune. Le projet comprenant le doublement de la RD 30 sera compatible avec le projet de liaison verte.

III- 2. Les transports en commun et les transports alternatifs à la voiture.

Observations :

Plusieurs personnes souhaitent que des solutions alternatives à la route ainsi que les transports en commun, se développent dans le secteur.

L'intégration au projet d'un site propre pour les bus est abordée.

Réponses :

Le projet ouvrira des opportunités d'amélioration des transports collectifs routiers dans la zone desservie. Leur déplacement et notamment le rabattement vers les gares (Achères,...) et vers les projets de transports collectifs ferrés (Tangentielle Ouest - TGO), se trouveront facilités par l'amélioration des conditions de circulation, sans nécessiter de voie spécifique pour les bus.

Le pont permettra d'accéder plus facilement et dans de bonnes conditions de sécurité aux transports collectifs ferrés (gares et TGO notamment) et favorisera ainsi l'utilisation des modes de transports collectifs.

En outre, dans l'étude de trafics qui sera intégrée au dossier d'enquête préalable à la DUP, les trafics prévisionnels en 2020 et 2030, prennent en compte les reports vers les modes alternatifs à la voiture de sorte d'être complémentaires (projets par voie fluviale tel que le projet du Port Autonome de Paris (PAP) sur Achères et par voie ferrée tels que TGO et la liaison Mantes-La défense),

Concernant les transports ferrés, le Conseil général des Yvelines n'est pas autorité organisatrice de transports, mission dévolue au STIF. Il contribue toutefois au budget du STIF et participe ponctuellement à certaines opérations de transport en commun lourd tels que TGO (part du Conseil général 78 : 100 M€) et s'attache à accompagner au mieux l'accès aux transports collectifs.

De plus, le Département est partenaire du STIF et de l'EPAMSA dans le cadre d'une réflexion sur le développement des transports en commun sur l'ensemble du territoire de l'OIN Seine-Aval, ayant pour objectif de définir pour l'horizon 2020, un réseau structurant bus.

IV – REMARQUES DIVERSES.

IV- 1. Avis sur la concertation.

Observations :

Des personnes considèrent la concertation trop courte et souhaitent que celle-ci se fasse de manière plus directe avec la population.

Réponses :

La concertation qui a eu lieu du 15 juin au 10 juillet 2009 au titre de l'article L 300.2 du code de l'urbanisme a permis au travers une exposition dans les six mairies des communes concernées (Achères, Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine) de présenter le projet et de recueillir l'avis de la population.

Ces observations recueillies font l'objet du présent bilan qui est présenté à l'Assemblée départementale et qui décidera si des adaptations du projet sont souhaitables.

La durée de la concertation est conforme à la réglementation en vigueur.

En effet, la participation du public est prévue lors :

- de la concertation publique : article L300-2 du code de l'urbanisme,
- des enquêtes publiques préalables à la DUP, par la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

Les enquêtes publiques seront organisées par Mme la Préfète des Yvelines en 2011, donnant de nouveau l'occasion au public de faire part de ses observations.

De plus, le Département travaille en lien étroit avec les élus locaux.

IV- 2. "Y-a-t'il un garant pour le projet de la boucle ?"

Observations :

L'ADRUP 154 demande qui est garant du projet.

Réponses :

L'organisation de la concertation publique est conforme à la charte de la concertation du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement publiée en 1996, dont des extraits sont joints au registre. Le Conseil général 78 se porte garant de la concertation comme du projet.

Lors de l'enquête publique qui aura lieu une fois les études plus avancées, un commissaire enquêteur sera désigné par le Tribunal Administratif à la demande de la Préfecture, conformément à la réglementation.