



**Direction Générale des  
Services**

Direction des Routes et des Transports

DRT-Sous-Direction Maîtrise d'Ouvrage

Affaire suivie par : Mme Chivet  
Poste: 77.33

**2012-CG-2-3613**

**RAPPORT AU CONSEIL GENERAL**

Séance du vendredi 13 juillet 2012

**YVELINES SEINE**

**LIAISON RD 30 - RD 190 : PONT A ACHÈRES - BOUCLE DECHANTELOUP  
CONFIRMATION AU PRÉFET DES YVELINES DE LA POURSUITE DU PROJET  
APPROBATION DÉFINITIVE DU PROJET  
APRÈS ENQUÊTES PUBLIQUES ET DÉCLARATION DE PROJET**

**Politique A 03**

**Faciliter et sécuriser les déplacements dans les principes de la  
mobilité durable.**

Dans le cadre d'Yvelines Seine, le Conseil Général a choisi, aux côtés des acteurs et partenaires concernés, de poursuivre et d'accélérer son investissement sur un territoire stratégique pour le développement équilibré des Yvelines et la concrétisation du Grand Paris : l'axe Seine Paris-Les Yvelines-Rouen-Le Havre.

Pour le projet de liaison RD 30-RD 190, le Conseil général des Yvelines souhaite au travers de la présente délibération :

- répondre aux observations formulées par le commissaire enquêteur,
- approuver définitivement le projet,
- le déclarer d'intérêt général,
- réitérer à M. le Préfet la demande de prononcer la Déclaration d'Utilité Publique du projet de liaison RD 30-RD 190 malgré l'avis défavorable du commissaire enquêteur.

Par délibérations des 22 janvier 2009, 18 juin 2010 et 8 juillet 2011, le Conseil général des Yvelines a approuvé respectivement le dossier de prise en considération, le tracé après concertation et l'avant-projet avant enquête publique du projet de liaison RD 30-RD 190 : Pont à Achères – Boucle de Chanteloup.

Les enquêtes publiques relatives à ce projet ont été prescrites par arrêté préfectoral du 24 novembre 2011 pour la période du 2 au 30 janvier 2012. Elles ont été prolongées à la demande du commissaire enquêteur jusqu'au 15 février inclus, par arrêté préfectoral du 20 janvier 2012.

Elles ont été organisées sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Triel-sur-Seine et Poissy et ont porté sur :

- l'utilité publique du projet,
- la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine,
- le classement/déclassement des voiries réalisées ou modifiées dans le cadre du projet.

Le 10 mai 2012, M. le Préfet des Yvelines a transmis au Conseil général des Yvelines le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur datés du 07 mai 2012.

L'avis exprimé est défavorable concernant l'utilité publique du projet et favorable pour la mise en compatibilité des PLU et le classement/déclassement des voiries.

Le Conseil général des Yvelines prend acte de l'avis défavorable émis par le commissaire enquêteur sur l'utilité publique du projet de liaison entre la RD 30 et la RD 190 avec création d'un franchissement de la Seine par un pont à Achères – Boucle de Chanteloup.

Toutefois le Conseil général reste convaincu de l'utilité publique de ce projet qui contribuera au désenclavement de la boucle de Chanteloup les Vignes en permettant le développement des projets de ce territoire que ce soit en matière de développement économique et d'emploi, de logement et d'aménagement durable. Le Conseil général souhaite, au travers de ce rapport et de cette délibération :

- répondre aux observations formulées par le commissaire enquêteur afin de remédier aux remarques et craintes légitimes soulevées par les Yvelinois et leurs élus, qui n'apparaissent ni inconciliables, ni contradictoires avec l'ambition du projet,
- déclarer d'intérêt général le présent projet de liaison RD 30-RD 190 sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Triel-sur-Seine et Poissy,
- réitérer à M. le Préfet la demande de déclaration d'utilité publique du projet (article L. 123-12 du Code de l'environnement et à l'article R.11-13 du Code de l'expropriation).

#### **A - Demande à M. le Préfet la poursuite du projet.**

Conformément à l'article L.123-12 du Code de l'environnement et à l'article R.11-13 du Code de l'expropriation, le Département souhaite réitérer la demande de déclaration d'utilité publique, pour poursuivre le projet en l'état.

##### **1. Objet de l'opération.**

Le réseau viaire de la Boucle de Chanteloup et de ses abords immédiats est caractérisé par :

- deux franchissements de Seine : le pont de Triel et le pont de Poissy,
- un réseau de voiries interne orienté Nord / Sud (RD 190, RD 22, RD 55 et RD 30) essentiellement tourné vers ou depuis le Pont de Poissy,
- des difficultés de circulation principalement aux abords de Poissy dont les accès sont saturés aux heures de pointe du matin et du soir.

Le territoire de la Boucle, du fait de son potentiel urbanisable, présente de forts enjeux de développement (SDRIF, OIN Seine-Aval, projets de développement figurant au PLU des communes). Ces développements sont conditionnés par une bonne accessibilité.

C'est dans ce contexte que le Département a réaffirmé, par délibération du 16 février 2007, l'intérêt du projet de liaison RD 30 - RD 190, en soulignant que celui-ci n'a aucune vocation à se substituer à l'A 104 mais est complémentaire et absolument nécessaire pour la desserte de la boucle de Chanteloup. Il a alors été décidé que le nouveau franchissement de Seine se ferait par un pont.

Le projet de liaison RD 30 – RD 190 sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine permettra :

- 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.

##### **2. Avis du commissaire enquêteur.**

Le Commissaire enquêteur a émis un avis favorable :

- à la mise en compatibilité des PLU des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine,
- au classement/déclassement des voiries réalisées ou modifiées dans le cadre du projet.

Cependant, il a émis un avis défavorable sur l'utilité publique du projet.

### **3. Réponse aux observations formulées par le Commissaire enquêteur.**

#### **3.1. Sur la constitution du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :**

Le commissaire enquêteur a examiné chaque partie du dossier d'enquête préalable à la DUP, pour lesquelles il a donné un avis rappelé ci-dessous (en italique) :

- pièce A : Objet de l'enquête – informations juridiques et administratives.

*L'objet de l'enquête est bien décrit. Les différentes étapes sont bien expliquées. L'environnement administratif lié au projet de la Francilienne est bien souligné.*

- pièce B : Plan de situation.

*Ces deux cartes permettent bien de positionner le projet et montrent bien que la majorité des voies sont orientées « Nord-Sud ».*

- pièce C : Notice explicative.

*Ce chapitre est bien traité, le point qui me semble le plus important porte sur la justification du projet maintenant : on verra que c'est le point essentiel. Comment peut-on faire un pont si on pense que douze ans (2032-2020) plus tard on fera un passage sous fluvial au même endroit.*

Réponse :

Sur le sujet de l'A 104, le Département y répond dans le présent rapport au chapitre « 3.2. Sur l'utilité publique du projet », « 11-Incidence sur les autres projets locaux ».

- pièce D : Plan général des travaux.

Aucune observation du commissaire enquêteur.

- pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.

Aucune observation du commissaire enquêteur.

- pièce F : Appréciation sommaire des dépenses.

*Ces 3 chapitres sont essentiellement techniques. Il est bien indiqué qu'en règle générale les circulations « douces » sont décrites pour les cyclistes qui bénéficient de « vraies pistes cyclables » protégées (sauf pour la partie de la RD 30 en direction d'Achères où il n'y aura que des « bandes » cyclables pour rejoindre celles existantes actuellement). Les cheminements piétons ne sont pas indiqués.*

Réponse :

Hors agglomération et en accord avec l'article L 131-2 et 141-7 du code de la voirie routière, la présence d'un cheminement dédié aux piétons n'est pas rendue obligatoire. Aussi, comme sur l'ensemble du territoire, et selon le code de la route (article R412-35 et 36), les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires. Ils seront donc autorisés à circuler sur les bandes ou pistes cyclables lorsqu'il n'existe pas d'accotement praticable.

- pièce G : Etude d'impact

De manière générale, le commissaire enquêteur rappelle que l'autorité environnementale chargée par le code de l'Environnement de donner son avis sur cette étude l'a trouvée « complète et de bonne qualité ».

Avis sur l'état initial : *L'état des lieux initial de la zone d'étude a été bien étudié.*

Avis sur les impacts du projet sur l'environnement et la santé et mesures « compensatoires » envisagées :

-Effets temporaires sur l'environnement et mesures correctives adoptées : *Les mesures prévues pour prévenir, afin de les éviter au maximum, les nuisances dues au chantier me semblent avoir été particulièrement bien étudiées. On peut noter que l'autorité environnementale a apprécié le fait qu'il soit prévu que la plate-forme des installations de chantier soit étanche. On peut aussi noter que le fait de conserver la circulation en dépit de l'exécution d'une modification de la voirie est une disposition qui sera appréciée car un certain nombre de résidents étaient inquiets de la coupure d'une voie comme la RD 30 par exemple.*

-Effets permanents sur l'environnement et mesures correctives adoptées :

1/ Effets sur les eaux superficielles : la préconisation d'un réseau séparatif est une très bonne disposition qui permet de soulager les réseaux reliés aux dispositifs de traitement des eaux.

2/ Effets sur l'air : Les résultats obtenus lors de l'étude complémentaire réalisée à la demande de l'autorité environnementale, indiquent des concentrations inférieures aux seuils admissibles.

3/ Effets sur la faune : Beaucoup de dispositions sont prises pour éviter au maximum de perturber ou détruire la faune et la flore. Les continuités de boisements qui sont annoncées sous le viaduc méritent d'être soulignées. L'exposé des dispositions à prendre au niveau administratif pour obtenir une dérogation sur quelques sujets d'espèces protégées montre bien le souci que l'on doit avoir pour conserver ces espèces.

On pourra noter aussi que la présence de sources lumineuses sera réduite au strict besoin de sécurité. De même, il est prévu de privilégier les murs anti-bruits non transparents pour éviter les collisions avec des oiseaux.

4/ Effets sur le paysage :

Hors viaduc, on peut regretter qu'il n'y ait que des vues indiquant la voirie longitudinalement. En particulier sur la RD 30 réaménagée, on ne se rend pas suffisamment compte de l'impact des écrans anti-bruit (que l'on devine sur la vue n°7). On ne se rend pas compte de la dénivellation liée à la mise hors d'eau de la voirie.

Quand au viaduc, il est très présent dans le paysage et il n'y a pas de mesures qui puissent compenser cette sensation. Il faudrait que le projet final soit tout à fait exceptionnel genre «viaduc de Millau» pour que la phrase qui figure dans le texte descriptif soit justifiée « il faut appréhender cet ouvrage avec modestie tout en gardant à l'esprit la définition d'un parti qui crée une identité ».

Réponse :

Le Département prend acte de ces remarques et comme rappelé dans le dossier d'enquête publique, le viaduc fera l'objet d'une étude d'intégration architecturale lorsque certaines caractéristiques techniques auront été précisées (en particulier suite à l'étude hydraulique). Une attention particulière sera portée à l'insertion du projet dans son environnement et il n'apparaît pas que l'exemple du viaduc de Millau soit le plus adapté à l'environnement du présent projet. Dans sa réponse à l'autorité environnementale, le Département s'est engagé à produire des esquisses de l'ouvrage permettant également de visualiser les ouvrages de décharges hydrauliques créés dans le remblai d'accès au pont. Ces esquisses seront présentées d'une part dans le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et d'autre part via le site internet du Conseil général lors de l'avancement du projet.

Concernant la représentation des écrans anti-bruit, ils figurent sur le photomontage (vue 7) page 366 du dossier d'enquête publique. Le long de la RD 30 en particulier, pour répondre à la demande de la commune d'Achères, les écrans ont été représentés plantés à leur pied avec des arbustes, afin de minimiser l'impact visuel depuis la voie.

5/Effets sur le bruit :

D'une façon générale il y a dégradation des conditions sonores même si on reste dans les normes réglementaires.

Si on regarde ce qui se passe pour l'île de la dérivation, on passe de 50,7 dB à environ 57,5 dB avec les protections par écrans sur le viaduc. On peut dire que l'on est presque deux fois moins sonore que la réglementation, mais on peut aussi dire que le niveau sonore, qui était bas, a été multiplié par plus de 4.

Réponse : La réalisation de ce projet améliorera les conditions de circulation dans l'ensemble de la zone d'étude et en particulier sur les secteurs situés au Sud du projet. En effet la création de cette nouvelle voie Est-Ouest permettra notamment de diminuer le trafic sur la RD 190 Sud, à Triel-sur-Seine et en traversée de Carrières-sous-Poissy, sur la RD 22, la RD 55 en traversée de Carrières-sous-Poissy et la RD 30 dans Poissy. Les habitations existantes et à venir situées au droit de ces voies verront donc une amélioration de leurs conditions sonores par rapport à la situation appelée fil de l'eau, c'est à dire sans mise en service du projet départemental, mais avec la réalisation des projets d'aménagement de la boucle. Les dispositifs anti-bruit présentés dans le dossier d'enquête publique permettent au Département de respecter les valeurs réglementaires.

L'impact du projet sur l'acoustique a été étudié à partir des données trafics à l'horizon 2032, sans la réalisation de l'A 104. En effet, c'est à cet horizon que le trafic sur le projet sera le plus élevé et donc le plus « pénalisant » en terme d'impact acoustique. Le fait de ne pas prendre en compte la réalisation de l'A 104 est plutôt favorable pour la population car plus pessimiste en terme de nuisance (embouteillage).

## 6/ Effets sur la santé :

- Pollution de l'air : *D'une façon générale il y a dégradation importante des conditions de qualité de l'air même si on reste dans les normes réglementaires.*

Réponse : De la même façon que pour l'acoustique, la réalisation de ce projet améliorera de manière générale les conditions de circulation dans le secteur, comparé à la situation « fil de l'eau » (sans projet mais avec les développements prévus à ce jour dans le secteur). La réalisation du projet permettra notamment d'améliorer la qualité de l'air sur certains quartiers de Poissy et Carrières-sous-Poissy, initialement exposés aux pollutions d'origine routière, par la diminution du trafic attendu sur les voies situées de manière générale au Sud du projet.

Toutefois, d'autres quartiers, tels que les quartiers Sud d'Andrésy et l'île de la Dérivation subissent une détérioration de leur Indice d'Exposition de la Population à la Pollution (IPP), mais ces derniers restent faibles comparés au secteur de Poissy ou d'Achères.

Il convient de rappeler que les normes réglementaires de santé sont toujours respectées.

- Pollution des eaux et nuisances dues aux bruits d'origine routière :

*Les dispositions déjà prises, pour le traitement des eaux de ruissellement en particulier, me paraissent tout à fait satisfaisantes.*

*En ce qui concerne les nuisances sonores, on peut dire que les niveaux restent à l'intérieur du cadre de la réglementation, donc il ne devrait pas y avoir d'atteinte à la santé des personnes exposées. Par contre on ne peut nier qu'il y aura pour certaines personnes qui bénéficient actuellement d'un calme important, une dégradation certaine de leur environnement sonore.*

Réponse : cf. 5/Effets sur le bruit.

## 7/ Analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et avantages induits pour la collectivité, évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet :

*Les conclusions de ce chapitre sont très étonnantes. On aurait pu penser que la réalisation de cette infrastructure créée pour «désengorger» certains points comme les abords du pont de Poissy et «mailler» le territoire de la Boucle de Chanteloup aurait fait diminuer les coûts collectifs liés à «l'automobile» (consommation automobile et effet de serre).*

Réponse :

L'analyse des coûts des pollutions et des nuisances du projet a été réalisée par le Département en respectant les règles édictées par l'instruction cadre du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005.

Les coûts liés à la pollution de l'air suivent l'augmentation des distances parcourues sur le secteur. Le projet permettant de fluidifier la circulation et d'augmenter de manière absolue, sur le même secteur, le nombre de kilomètres parcourus, les coûts liés à la pollution de l'air suivent la même tendance.

## PIECE H : Évaluation économique et sociale du projet

*Les conclusions de ce chapitre sont très étonnantes. Il faut bien noter que dans ce chiffre de 2 216 M€ il y a 2 136 M€ qui correspondent à du «temps» gagné par les usagers et 38 M€ qui correspondent à du «confort».*

*On peut aussi noter que les chiffres qui ont servi pour cette partie de l'étude sont très souvent des chiffres de 2007 ou même 2006. Je pense qu'il faut prendre ces chiffres avec beaucoup de prudence.*

Réponse :

Le calcul de la rentabilité économique du projet a été réalisé par le Département en respectant les règles édictées par l'instruction cadre du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer relative aux méthodes d'évaluation des grands projets d'infra de transport, dite loi de Robien du 25 mars 2004 et mise à jour le 27 mai 2005. Les différentes valeurs tutélaires retenues et utilisées sont celles préconisées dans cette instruction cadre, soit dans sa déclinaison routière : l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbaines de mai 2007, ce qui explique que les chiffres soient de 2006-2007.

L'évaluation socio-économiques consiste à estimer et monétariser les coûts et gains générés par le projet par rapport à la situation de référence, c'est-à-dire une situation sans réalisation du projet.

Les gains de temps pour les usagers représentent le poste d'avantage le plus important du bilan. Suite à la mise en service du projet de liaison RD 30-RD 190, deux types d'usagers bénéficient de gains de temps :

- les usagers qui empruntent la nouvelle infrastructure gagnent du temps pour effectuer un trajet donné par rapport à l'ancien itinéraire qu'ils empruntaient,

- les usagers des voiries existantes gagnent du temps, du fait d'une baisse de la congestion sur le réseau suite à la mise en service de la nouvelle infrastructure.

Globalement le soir, ce sont les habitants qui travaillent à Achères ou qui habitent à l'intérieur de la boucle de Chanteloup qui gagneront du temps.

Les gains en terme de confort des usagers proviennent d'une part de la baisse des kilomètres parcourus permise par le projet pour ces mêmes usagers, et d'autre part du report de trafic vers des voies pour lesquelles le malus d'inconfort est moins important. Ainsi, le projet permet une hausse des trafics sur les voiries primaires (type route départementale) en faveur des voies tertiaires ou secondaires qu'il permet de décharger et dont le malus d'inconfort est plus élevé.

#### PIECE I : Classement / déclassement des voiries

Pas de remarque du commissaire enquêteur.

#### PIECE J : Dossiers de mise en compatibilité du PLU

Pas de remarque du commissaire enquêteur.

### **3.2 Sur l'utilité publique du projet :**

Les conclusions du commissaire enquêteur sur l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement qui lui ont permis de se prononcer sur l'utilité publique du projet sont classées par thématique.

Je vous propose d'apporter des éléments de réponses aux observations du commissaire enquêteur sur l'utilité publique du projet, sachant que ces dernières ne sont pas affichées comme réserves ou recommandations.

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

Le commissaire enquêteur qualifie de *faibles les incidences du projet tant sur la tenue du sous-sol que sur les eaux souterraines et superficielles grâce aux dispositions préconisées dans le dossier.*

#### 2. Incidences sur les inondations.

Le commissaire enquêteur précise que *le Conseil général a pris l'engagement de respecter toutes les contraintes exprimées dans le PPRI et le Plan Global d'Aménagement.*

Réponse :

Ainsi, un dossier loi sur l'eau sera réalisé après la Déclaration d'Utilité Publique, et permettra de définir plus précisément les impacts du projet et de proposer les mesures qui permettront de s'assurer du respect des dispositions réglementaires.

#### 3. Incidences sur le milieu naturel.

Le commissaire enquêteur précise que *les mesures compensatoires prévues par le Conseil général dans le dossier de DUP permettront d'avoir une incidence faible sur le milieu naturel. Il souligne que les dispositions prévues au dossier pendant la phase chantier sont très importantes, elles devront être parfaitement suivies tant pour la flore que surtout pour la faune afin que les nombreux animaux sauvages qui peuplent certains endroits (je pense à l'île de la Dérivation) restent sur place grâce aux précautions qui auront été prises.*

Réponse :

Dans sa réponse à l'autorité environnementale, le Conseil général s'est engagé, dans le cadre des études de détails et du dossier loi sur l'eau, à réaliser des inventaires complémentaires (oiseaux migrateurs et hivernants, les chauves souris, mollusques au droit du viaduc).

Au vu des résultats de ces inventaires, la proposition ou la définition plus précise de mesures compensatoires pourront éventuellement être faites.

#### 4. Incidences sur l'activité économique régionale.

Le commissaire enquêteur souligne que *les incidences positives sur l'activité économique de la région sont importantes. Il évoque également que les incidences sur la circulation permettront un développement amélioré de la Boucle de Chanteloup et des gains de temps appréciables pour les utilisateurs.*

Réponse :

En effet, la réalisation de ce projet permettra 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 Seine-Aval.

En désenclavant la boucle, le projet donnera davantage la possibilité aux habitants d'accéder plus aisément aux emplois proposés aux alentours. En parallèle les entreprises déjà implantées dans la boucle de Chanteloup ou ayant l'intention de le faire, bénéficieront de bonnes conditions de desserte.

5. Incidences sur le paysage.

Le commissaire enquêteur mentionne que *les incidences sur le paysage sont plutôt négatives, malgré la prise en compte du paysage dans la plaine.*

Il souligne *l'absence de mesures compensatoires pour l'insertion du viaduc, et les murs anti-bruits qui sont implantés en bordure de la RD 30.*

Réponse :

Dans le dossier d'enquête publique figurent (page 368) les photomontages présentant des principes de franchissement de Seine, afin d'avoir une idée de l'insertion du projet dans le site, à ce stade du projet. De plus, le choix de l'ouvrage de franchissement n'est à ce jour pas figé. Ainsi le viaduc fera l'objet d'une étude d'intégration architecturale lorsque ses caractéristiques techniques auront été fixées en fonction des contraintes du site et en particulier des études hydrauliques qui seront réalisées dans le cadre du dossier loi sur l'eau.

Dans sa réponse à l'autorité environnementale, le Conseil général s'est engagé à produire des esquisses de l'ouvrage qui seront présentées d'une part dans le dossier loi sur l'eau et d'autre part via son site internet lors de l'avancement du projet.

Concernant la représentation des écrans anti-bruit, ils figurent sur le photomontage (vue 7) page 366 du dossier d'enquête publique. En particulier le long de la RD 30, pour répondre à la demande de la commune d'Achères, les écrans ont été représentés plantés avec des arbustes à leur pied, afin de minimiser l'impact visuel depuis la voie.

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

Le commissaire enquêteur souligne, *la problématique de la RD 30, qui représenterait une barrière difficilement franchissable.*

Réponse :

Le projet départemental prévoit de part et d'autre du projet des aménagements cyclables uni directionnels, ce qui permet d'améliorer la situation actuelle.

Un principe de continuité de liaison douce est également prévu de part et d'autre de la RD 30 avec un franchissement dénivelé pour éviter cette coupure. Le projet sera affiné avec la commune d'Achères au vu de son projet de parc paysager non encore précisément arrêté.

7. Incidences sur la sécurité.

Le commissaire enquêteur ne mentionne que des incidences positives sur la sécurité de la circulation régionale.

8. Incidences sur la pollution atmosphérique.

Le commissaire enquêteur précise *que les mesures et les projections modélisées font apparaître partout des taux inférieurs aux normes de santé.*

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

*Il est très facile de comprendre que si l'on part d'un niveau très faible de pollution (on aura le même phénomène avec les niveaux sonores), l'introduction d'un équipement tel que le viaduc (même avec un trafic « départemental ») fait augmenter d'un pourcentage considérable la valeur initiale qui était très faible.*

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

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

Réponse :

La réalisation de ce projet améliorera de manière générale les conditions de circulation dans le secteur, comparé à la situation fil de l'eau (sans projet mais avec les développements prévus à ce jour dans le secteur). La réalisation du projet permettra notamment d'améliorer la qualité de l'air sur certains quartiers de Poissy et Carrières-sous-Poissy, initialement exposés aux pollutions d'origine routière, par la diminution du trafic attendus sur les voies situées de manière générale au Sud du projet.

En revanche, d'autres quartiers, tels que les quartiers sud d'Andrézy et l'île de la Dérivation subissent une détérioration de leur Indice d'Exposition de la Population à la Pollution (IPP), mais ces derniers restent faibles comparés au secteur de Poissy ou Achères.

Les normes réglementaires de santé sont toujours respectées.

#### 9. Incidences sur la pollution sonore.

Le commissaire enquêteur précise que *grâce aux mesures compensatoires, on trouve sur l'ensemble de la zone concernée des mesures qui sont inférieures aux niveaux des normes réglementaires.*

*Mais des lieux qui étaient à l'origine très calme subissent une augmentation très importante de leur ambiance sonore. Pour cette raison, le commissaire enquêteur pense que les incidences du projet sur la pollution sonore sont négatives.*

Réponse :

La réalisation de ce projet améliorera les conditions de circulation dans l'ensemble de la zone d'étude et en particulier sur les secteurs situés au Sud du projet. En effet la réalisation du projet permettra notamment de diminuer le trafic sur la RD 190 Sud, à Triel-sur-Seine et en traversée de Carrières-sous-Poissy, sur la RD 22, la RD 55 en traversée de Carrières-sous-Poissy et la RD 30 dans Poissy. Les habitations existantes et à venir situées au droit de ces voies verront donc une amélioration de leurs conditions sonores par rapport à la situation appelée fil de l'eau, c'est à dire sans mise en service du projet départemental mais avec la réalisation des projets de développement de la boucle.

Les dispositifs anti-bruit présentés dans le dossier de DUP, permettent au Département de respecter les valeurs réglementaires.

L'impact du projet sur l'acoustique a été étudié à partir des données trafics à l'horizon 2032, sans la réalisation de l'A 104. En effet, c'est à cet horizon que le trafic sur le projet sera le plus élevé et donc le plus « pénalisant » en terme d'impact acoustique. Le fait de ne pas prendre en compte la réalisation de l'A 104 est plutôt favorable pour la population car il conduit à dimensionner les protections sur les bases les plus pessimistes en terme de nuisance (embouteillages).

#### 10. Incidences sur la pollution lumineuse.

Il n'y a pas d'éclairage de prévu sur le projet. Pas d'incidence.

#### 11. Incidences sur les autres projets locaux.

*Le Commissaire enquêteur souligne que la réalisation de ce projet est d'une très grande importance pour les autres projets régionaux de cette partie du territoire (développement de la boucle de Chanteloup, OIN Seine Aval, Ports de Paris..). C'est d'ailleurs la justification du Conseil général qui a décidé de lancer ce projet malgré et même à cause de l'incertitude de l'Etat sur le devenir de l'A104.*

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

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

*Pour compliquer encore un peu plus les choses, certaines déclarations (séance Assemblée départementale du 8 juillet 2011), « si l'A 104 s'arrête à Achères, il n'y aura pas de pont ». Les avis des maires de la région qui m'ont été transmis reflètent bien cette problématique.*

Réponse :

En ce qui concerne les références au projet de bouclage de la Francilienne (A 104), tel qu'adopté par le Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer en octobre 2006, l'Etat, représenté par M. le Préfet de Région, a réaffirmé le 4 juillet 2011 que *“les deux projets répondaient à des objectifs différents : le projet d'A104 est un ouvrage autoroutier dédié au trafic de transit et d'échange, le projet de liaison départementale est un ouvrage destiné aux usagers locaux, y compris les cycles, permettant de désenclaver et desservir finement la boucle de Chanteloup”*. De plus, dans son courrier du 8 mars 2012, M. le Préfet de Région a réaffirmé que *“le bouclage de l'A 104 constitue un élément indispensable au fonctionnement du réseau francilien”*.

Aussi, les moyens engagés pour réaliser ces deux ouvrages sont bien sûr de nature différente, et un passage en sous-fluviale de la liaison départementale ne peut s'envisager si l'on veut avoir une desserte fine du territoire avec un maillage sur le réseau départemental existant et éviter que la circulation de transit ne charge inutilement cet itinéraire départemental.

En outre, comme rappelé dans le bilan de la concertation pris par l'Assemblée départementale en octobre 2009, le Département, n'est pas en mesure de réaliser un tel ouvrage.

En effet, outre le coût d'investissement et d'exploitation d'une liaison sous-fluviale qui serait trop élevé, il y a les questions de desserte locale qui devraient être revues, compte tenu des distances nécessaires pour remonter au niveau du terrain naturel. A contrario, une liaison d'intérêt départemental, permettra par un pont, de créer des échanges plus simples et ainsi mieux structurer l'urbanisation du secteur.

La liaison RD 190-RD 30 via un pont permettra également le développement du réseau de circulations douces d'une rive à l'autre de la Seine, contrairement à un tracé souterrain qui, pour des raisons de sécurité, devrait être interdit aux piétons et aux deux roues. Une traversée départementale en sous-fluviale nécessiterait donc en sus, la création d'une passerelle mode doux, avec potentiellement des contraintes d'insertion environnementale.

De plus, une sous-fluviale représente un coût de réalisation bien supérieur par rapport à un pont qui serait déjà un investissement très important pour le Département. Un franchissement sous-fluvial 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.

Enfin, dans l'hypothèse où l'A 104 ne serait pas réalisée, ou de façon partielle, la liaison RD 190 - RD 30 comporte des caractéristiques géométriques non compatibles avec un statut autoroutier et la voie départementale ne pourra pas écouler le trafic dédié à l'A104 (Terre Plein Central végétalisé, échanges à niveau, pistes cyclables...). La liaison sera une route départementale destinée à écouler un trafic local.

Concernant la remarque du commissaire enquêteur sur la position du Conseil général des Yvelines, le Département a toujours affirmé qu'il avançait sur le projet de pont en l'absence d'engagement formel de l'Etat sur l'A 104. Les propos rapportés de l'Assemblée départementale du 08 juillet 2011, étaient ceux d'un conseiller général participant au débat et n'engagent nullement la position départementale rappelée en séance par le Président qui a alors réprécisé « *qu'il était important de pouvoir aboutir et ce pont sera l'un des grands projets portés par le Département dans les années à venir* ».

En tout état de cause, le projet de liaison RD 190 – RD 30 tel que prévu par le Conseil général des Yvelines, apportera déjà un bénéfice important à l'organisation du territoire au sein de l'aire d'étude. En effet, la diminution du trafic sur la RD 190 Sud liée à la mise en service du nouveau franchissement de Seine permettra de développer plus aisément un cœur d'agglomération à Carrières-sous-Poissy. Les nuisances sonores et la pollution liées à la circulation routière seront effectivement amoindries par rapport à la situation au fil de l'eau (développement urbain et économique sans réalisation d'infrastructure routière adaptée).

Le trafic moindre qu'enregistrera la RD 55 le long de la rive droite de la Seine à Carrières-sous-Poissy devrait également favoriser sa vocation d'espace de promenade et de loisirs.

La liaison s'avèrera enfin très favorable à l'emploi des habitants de la boucle de Chanteloup en facilitant leurs accès aux postes proposés hors de leurs lieux d'habitation et en favorisant l'installation d'entreprises au sein même du territoire.

## 12. Incidences sur les finances publiques.

Le commissaire enquêteur mentionne que *l'étude socio-économique fait apparaître un bilan qui semblait très positif. L'importance des «recettes» des usagers représente une masse très importante pour la partie «temps économisé». Il émet des doutes sur ce résultat, sans fondement apparent.*

Le calcul de la rentabilité économique du projet a été réalisé par le Département en respectant les règles édictées par l'instruction cadre du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport du 25 mars 2004 et mise à jour le 27 mai 2005.

## Conclusions :

Ces précisions apportées, il apparaît que les remarques du rapport ne sont pas de nature à justifier, à notre sens, un avis défavorable tel qu'exprimé par le commissaire enquêteur.

De plus, le Conseil général tient à rappeler que ce projet d'envergure et d'intérêt général concerne la survie économique même de ce territoire par la création d'un axe local devenu aujourd'hui indispensable au développement de l'emploi et de l'habitat.

C'est pourquoi, considérant que ce projet demeure pleinement d'utilité publique, le Conseil général veille à apporter les améliorations répondant aux éléments soulevés par le rapport du commissaire-enquêteur afin de demander à l'Etat de maintenir ce projet de liaison routière.

## **B – Approbation définitive du projet après enquêtes publiques et déclaration de projet.**

### **1. Avis de l'autorité environnementale.**

Conformément à l'article L.126-1 du Code de l'environnement, la déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (DRIEE pour le présent projet) et le résultat des enquêtes publiques.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile de France a rendu son avis le 7 octobre 2011, conformément à la directive 85/337/CEE, du 27 juin 1985 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Le Conseil général prend acte du fait que l'Autorité environnementale reconnaît la bonne qualité et la complétude de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique.

Les observations de l'autorité environnementale seront prises en compte dans le cadre des études détaillées post DUP et des procédures complémentaires (enquête publique relative à la « loi sur l'eau » et enquête publique parcellaire notamment) afin de parfaire le projet.

Le Conseil général s'y est engagé dans sa réponse à l'avis, qui a été portée à la connaissance du public durant l'enquête publique, via l'ajout aux dossiers d'enquête, d'une « note d'information complémentaire suite à l'avis de l'autorité environnementale ».

### **2. Réponses aux observations formulées par la population et retranscrits par le Commissaire enquêteur.**

Le Conseil général entend donc apporter les réponses suivantes, afin de remédier aux remarques et craintes légitimes soulevées par les Yvelinois qui n'apparaissent ni inconciliables ni contradictoires avec l'ambition du projet :

- Le projet départemental sera favorable pour le développement de la boucle de Chanteloup et donc indirectement aux habitants, notamment au regard des entreprises susceptibles de s'y implanter, alors que la boucle est actuellement mal desservie car enclavée. Or, les projets d'aménagement de la boucle, qu'ils soient de nature économique (création d'entreprises et donc d'emplois), ou urbanistique (création de logements, requalification de la centralité de Carrières-sous-Poissy) ne sont réalisables et viables que dans l'hypothèse d'un accès suffisant à ce territoire. C'est donc l'ensemble des perspectives d'évolution de la boucle de Chanteloup qui devrait être redéfini si le projet de pont départemental n'est pas réalisé.
- Le projet n'est en outre pas incompatible avec les qualités environnementales et paysagères du site. Au contraire, même si à ce stade du projet, les représentations du futur pont ne sont qu'esquissées, il est bien prévu dans la suite des études de lancer une étude d'intégration architecturale, afin que cet ouvrage soit remarquable par son intégration dans l'environnement.

En outre, le Département participe à des projets de requalification paysagère de la boucle de Chanteloup (aménagement d'un parc départemental au Sud de boucle de Chanteloup). Il soutient également le projet de Cœur vert de la Communauté d'agglomération des 2 rives de la Seine (CA2RS), qui permet par l'exploitation de Miscanthus de relancer l'activité agricole et économique de 150 ha de friche de la plaine pollués et impropres à toute production alimentaire depuis plusieurs décennies.

On peut également ajouter que le Conseil général est bien conscient de l'impact visuel du Pont de Triel, dont la conception est bien antérieure (même si sa réalisation est relativement « récente »), et qu'il a tiré des enseignements qui seront bénéfiques au futur pont d'Achères.

- En outre, concernant le tracé à proprement parlé, il a été défini suite à de nombreux échanges avec les collectivités locales, afin de prendre en considération les enjeux de tous (Achères plage, préservation de la qualité de vie sur l'île de la dérivation, emplacement réservé aux documents d'urbanisme d'Achères et Carrières-sous-Poissy, environnement sonore du coteau d'Andrésey, perspectives d'aménagement du territoire,...)

- Concernant la prise en compte des milieux naturels, un diagnostic écologique (sur la faune et la flore) a été réalisé et sera complété, afin de mettre en place toutes les mesures compensatoires permettant au milieu naturel d'être non seulement préservé mais de pouvoir s'enrichir (création de nouveaux habitats).

Le projet de liaison RD 190-RD 30 est en outre compatible avec les projets du Conseil général des Yvelines de protection et d'aménagement des berges. Il participera en effet à une mise en valeur du site par son aménagement réfléchi globalement à l'échelle des besoins du territoire, tout en favorisant les circulations douces. En effet, le projet de voie nouvelle intègre également des aménagements cyclables qui participeront au maillage créé avec les aménagements prévus sur les chemins de halage.

- Par ailleurs, l'étude de trafic a été réalisée sur un périmètre d'étude élargi pour réellement prendre en compte tous les impacts (y compris les impacts positifs) sur le trafic alentour (RD 154, RD 190, RD 55).

L'horizon de référence choisi est 2032, horizon auquel le projet de port Seine Métropole d'Achères sera réalisé (et donc les poids lourds générés sont inclus), et les projets de développement de la boucle seront également achevés.

A noter que pour l'étude acoustique, au même horizon, l'hypothèse que l'A 104 ne serait pas réalisée a été prise en compte afin de prévoir les protections acoustiques maximales, ce qui est plus favorable aux riverains.

Il est vrai que seule l'A 104 permet de soulager le secteur de façon plus durable (notamment avec la réalisation du port Seine Métropole d'Achères). Toutefois, les améliorations que le pont départemental apportera représentent un bénéfice certain et non négligeable même sans l'A 104.

- Beaucoup d'habitants s'inquiètent du doublement de la RD 30 : il a été prévu dans le projet de concert avec la commune d'Achères, de créer une liaison pour les circulations douces de part et d'autre de la RD 30. Ce projet n'est pas défini précisément car les projets communaux le long de la RD 30 ne sont pas encore mûrs, mais le Département s'y est engagé.

De plus, la RD 30 sera réaménagée en boulevard urbain, et sera plus agréable pour tous. Il convient de préciser que comme l'ensemble du projet, ses caractéristiques seront bien urbaines et ne permettront pas une circulation « autoroutière » (l'objectif est même de dissuader ce trafic de transit).

Concernant la RD 30, des questions portent sur l'opportunité de la mettre "hors d'eau", c'est-à-dire en remblai, compte tenu du site inondable. D'une part, seule la section entre le giratoire d'accès au pont et celui du Technoparc est concernée (linéaire de 600 m), l'objectif étant de permettre l'accès au pont par le Sud en cas de crue. A noter que cette section n'est prévue qu'à 2x1 voie ce qui minimise les remblais. D'autre part, ce volume de remblai, comme l'ensemble des remblais prévus dans le projet départemental, est intégré au volume alloué au Département dans le cadre du Plan Général d'Aménagement d'Achères (PGA). Le PGA permet d'équilibrer les volumes de remblai / déblai entre les différents maîtres d'ouvrage de la zone comprise dans le PPRI (zone inondable), afin d'assurer une transparence hydraulique. A ce jour, le Département a prévu un volume de remblai "maximum" qui pourra être revu à la baisse, selon le type de pont.

- Concernant le coût du projet, autant le Département serait bien incapable d'assumer le coût d'une sous-fluviale (coût d'investissement et d'exploitation), autant, bien conscient de ce que représentent les 120 M d'euros, la réalisation du pont est envisageable. Le Département en fait même une des ses priorités, compte tenu des enjeux de développement de ce territoire et au vu du fait que l'Etat ne s'est pas formellement engagé concernant le projet d'A 104, en terme de calendrier et de financement.

### **3. Coût du projet**

Le coût du projet acté lors de la délibération de l'Assemblée départementale du 8 juillet 2011 et présenté lors des enquêtes publiques reste inchangé. Il est estimé à 101 millions d'euros HT soit 120 millions d'euros TTC (valeur mai 2011, TVA 19,6 %) dont 3 millions pour les acquisitions foncières (estimées par le service des Domaines).

### **4. Procédures à venir**

Deux autres enquêtes publiques seront menées ultérieurement (2013 - 2014) :

- l'enquête relative aux incidences du projet sur la ressource en eau et le milieu aquatique,
- l'enquête dite parcellaire (dans le cadre de la procédure d'expropriation), 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.

En prenant en compte les acquisitions foncières et le diagnostic archéologique, le démarrage des travaux pourrait être envisagé en 2017 pour une mise en service en 2020.

En conclusion, je vous propose de déclarer d'intérêt général le projet de liaison RD 30 – RD 190 et de demander à M. le Préfet des Yvelines la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

*En conséquence, si ces propositions vous agréent, je vous prie de bien vouloir adopter les termes de la délibération suivante :*