

PIÈCE H

Évaluation économique et sociale du projet



| | | | |
|---|-----|---|-----|
| PRÉAMBULE | 416 | SITUATION DE RÉFÉRENCE | |
| Le cadre réglementaire | 416 | (EN L'ABSENCE DU PROJET DE LIAISON RD 30-RD 190)..... | 467 |
| Les enjeux du projet d'aménagement..... | 416 | Les documents de planification et de programmation..... | 467 |
| Les caractéristiques du projet soumis à l'enquête | 418 | L'Opération d'Intérêt National (OIN) Seine-Aval | 467 |
| Variantes des fuseaux pour la section RD 190 – RD 22..... | 419 | Le Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Équilibré des Yvelines..... | 467 |
| Comparaison des variantes pour la section RD 190 – RD 22..... | 421 | Le projet de territoire de la Communauté d'agglomération des 2 Rives de Seine | 469 |
| Variantes pour la section RD 22-RD 30 franchissant la Seine | 421 | Autres documents | |
| Comparaison des variantes pour la section RD 22 – RD 30 franchissant la Seine | 422 | Les potentialités de développement socio-économique..... | 470 |
| La variante retenue..... | 425 | Des perspectives de croissance démographique | 470 |
| Méthodologie générale de l'évaluation..... | 425 | Des perspectives d'accroissement du nombre de logements | 472 |
| CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA SITUATION ACTUELLE | 428 | Perspectives d'évolution économique générale | 473 |
| L'organisation de l'espace..... | 428 | Des projets phares sur la zone d'étude | 474 |
| Démographie | 430 | Les projets de transport et la demande de déplacements..... | 476 |
| Une croissance de la population moins importante dans la boucle | 431 | La situation de référence : résumé des enjeux..... | 482 |
| Une population jeune..... | 432 | ÉVALUATION DES EFFETS DU PROJET DE LIAISON RD 30 - RD 190 | 483 |
| Les logements | 433 | Les effets du chantier | 483 |
| Le nombre de logements a progressé | 433 | Les effets sur le système de transport et les déplacements | 483 |
| Le besoin de logements est lié au desserrement des ménages..... | 434 | À l'horizon 2032 | 486 |
| Une répartition contrastée entre habitats collectif et individuel | 435 | Les effets socio-économiques | 487 |
| Les emplois | 436 | Évaluation des créations d'emplois liées à la liaison RD 30-RD 190..... | 487 |
| Les zones d'activités | 443 | Effets sur l'environnement | 487 |
| Chanteloup-les-Vignes | 443 | Effets sur l'organisation du territoire et le cadre de vie | 488 |
| Carrières-sous-Poissy..... | 443 | Effets sur les activités économiques..... | 488 |
| Triel-sur-Seine..... | 443 | Calcul du bilan socio-économique | 489 |
| L'Écopôle | 443 | Méthodologie..... | 489 |
| Achères..... | 443 | Les prévisions de trafic : entrant du calcul économique | 489 |
| Andrésy | 444 | Gain des usagers..... | 490 |
| Poissy | 444 | Bilan des externalités environnementales et de sécurité routière..... | 494 |
| Vernouillet | 444 | Bilan de la puissance publique..... | 496 |
| Principaux équipements et loisirs..... | 445 | Bilan pour le gestionnaire de l'infrastructure..... | 497 |
| Les équipements publics..... | 445 | Bilan pour la collectivité | 497 |
| Tourisme et loisirs | 447 | Indicateur de rentabilité..... | 497 |
| Transports : les routes..... | 449 | | |
| Diagnostic du réseau routier départemental..... | 449 | | |
| Description du réseau routier de l'aire d'étude..... | 450 | | |
| Les trafics..... | 451 | | |
| Analyse des conditions de circulation concernant le site PSA de Poissy..... | 454 | | |
| Autres modes de transport | 455 | | |
| Le réseau ferré | 455 | | |
| Le réseau de bus | 457 | | |
| Les circulations douces..... | 457 | | |
| Analyse de la mobilité..... | 460 | | |
| Taux de motorisation | 460 | | |
| Les déplacements domicile-travail et domicile-études..... | 460 | | |
| Enquête sur les transports dans le secteur d'étude..... | 464 | | |
| L'accidentologie..... | 465 | | |
| La situation actuelle : résumé des enjeux..... | 466 | | |

Préambule

Le présent dossier d'étude préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) porte sur le projet de liaison routière entre la route départementale 30 (RD 30) et la route départementale 190 (RD 190) : Pont à Achères - Boucle de Chanteloup sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine, dans le département des Yvelines.

Le tracé présenté dans ce dossier a été retenu par l'Assemblée Départementale des Yvelines du 18 juin 2010.

Le cadre réglementaire

La loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 prévoit en son article 14 que les grands projets d'infrastructures font l'objet, avant leur adoption définitive, d'une évaluation de leurs effets sur le plan économique et social et, après réalisation, d'un bilan de leurs résultats économiques et sociaux.

Le décret n°84-617 du 17 juillet 1984, pris pour l'application de l'article 14 de la LOTI, a précisé le champ de cette évaluation et les principaux éléments qu'elle doit comporter. En particulier le décret précise que sont consi-

dérés comme grands projets d'infrastructures, entre autres, les projets d'infrastructure de transport dont le coût est supérieur à 83,08 millions d'euros.

Le dossier d'évaluation économique et sociale (également nommé « dossier LOTI ») est la forme réglementaire sous laquelle est présenté le résultat des études socio-économiques engagées depuis les premières esquisses du projet et qui ont conduit au choix de la solution retenue. Il est présenté dans le dossier d'enquête publique et constitue l'équivalent en matière socio-économique de l'étude d'impact sur le plan de l'environnement.

Lorsque les grands projets d'infrastructures sont réalisés avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public. C'est la forme réglementaire de présentation au public après mise en service des résultats économiques et sociaux de la solution d'aménagement retenue et réalisée. Il est réalisé à partir du suivi d'un certain nombre d'indicateurs économiques.

Les enjeux du projet d'aménagement

Le réseau viaire de la boucle de Chanteloup et de ses abords immédiats présente :

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

Le territoire de la boucle, du fait de son potentiel urbanisable, présente de forts enjeux de développement (SDRIF, OIN, projets de développement figurant au PLU des communes). Ces développements sont conditionnés par une bonne accessibilité. La liaison nouvelle permettra le désenclavement des espaces potentiellement urbanisables à Triel-sur-Seine et Chanteloup-les-Vignes.

La création d'un nouveau franchissement de

Seine permettra d'une part, d'améliorer les échanges entre les boucles de Chanteloup et de Saint-Germain et d'autre part, de désenclaver la boucle de Chanteloup par l'amélioration de son accessibilité.

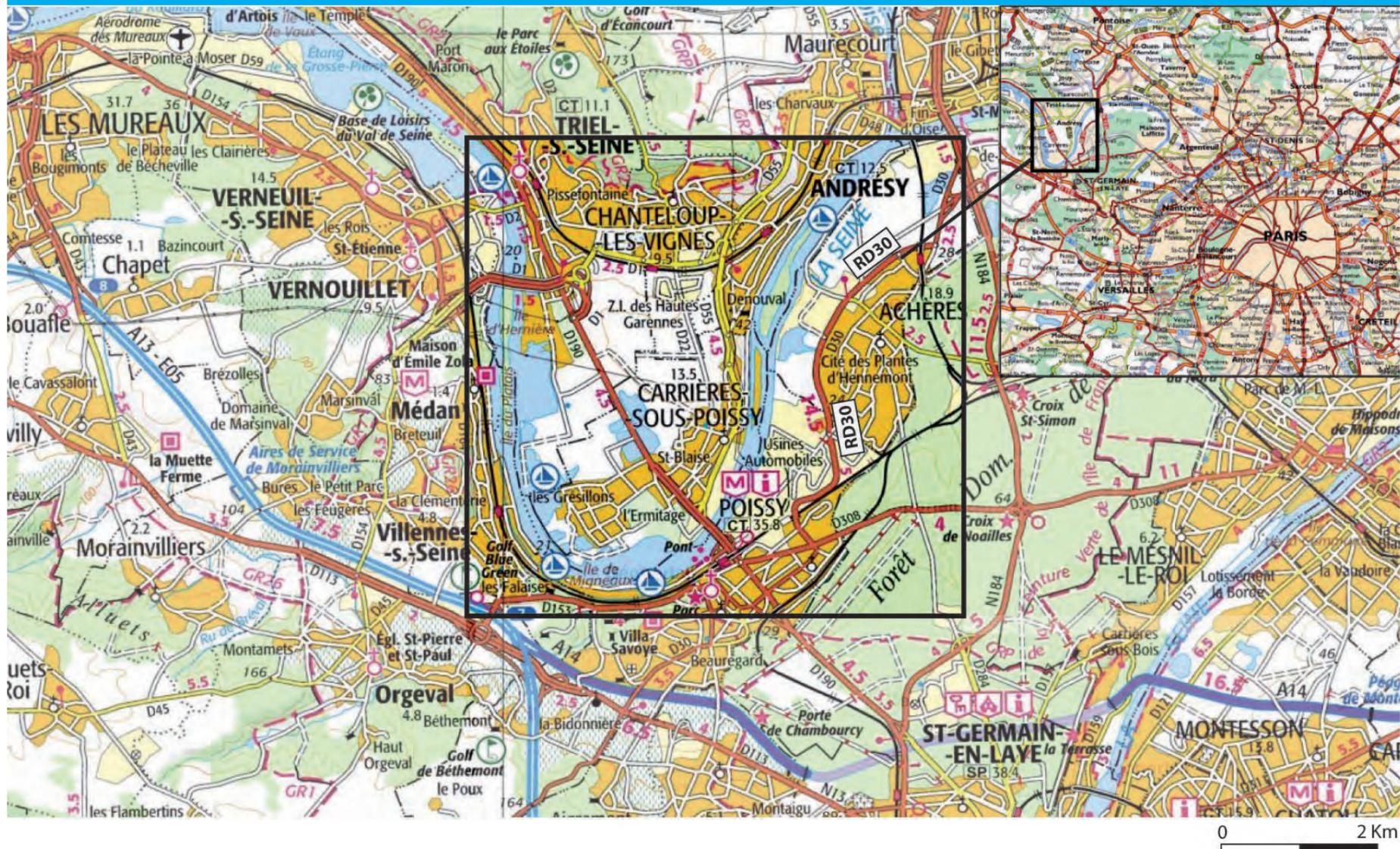
Plus précisément, le projet de liaison RD 30-RD 190 sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine permettra :

- 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.

Ce projet favorise également la réalisation des objectifs du plan d'appui à la filière automobile, approuvé par délibération du 12 mars 2009, en désenclavant les sites PSA de Poissy et Carrières-sous-Poissy en vue de leur préservation et de leur développement.

Il s'avère que le pont de Poissy, sur la RD 190, apparaît comme le point de passage majeur au sein de l'aire d'étude. Il représente en effet

PLAN DE SITUATION



LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

l'accès principal à la boucle de Chanteloup, au sein de laquelle les voiries sont orientées nord-sud et concentre en un même point de franchissement les trafics des différentes routes départementales irriguant la boucle de Chanteloup (en rive droite) et traversant l'agglomération de Poissy (en rive gauche). Ce franchissement de Seine est congestionné aux heures de pointe du matin et du soir.

En rive droite de la Seine, au sein de la boucle de Chanteloup, trois routes départementales desservent les différentes communes à partir du pont de Poissy. Il s'agit de la RD 190, vers Triel-sur-Seine, de la RD 22 vers Chanteloup-Vignes et de la RD 55 vers Andrésy. Ces axes se répartissent donc le trafic traversant la Seine par le pont de Poissy.

La RD 190 est l'axe le plus fréquenté des trois avec un trafic de l'ordre de 16 000 véhicules/jour entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy. Les trafics y sont importants le matin dans le sens nord/sud et le soir en sens sud/nord. Afin de favoriser l'écoulement de ce trafic, cet axe fait l'objet d'un projet de mise à 2x2 voies.

Les RD 22 et RD 55 accueillent quant à elles un trafic inférieur à 15 000 véhicules par jour. Toutefois, elles présentent des difficultés de circulation dans leur partie sud aux abords de la RD 190.

En rive gauche, les circulations sur les routes départementales sont majoritairement orientées parallèlement à la Seine. En effet, la RD 30 permet d'atteindre la RN184 au nord et la RD 153 au sud pour rejoindre l'A13. Ces deux axes convergent vers le pont de Poissy. Ces deux voies accueillent également des trafics importants sources d'engorgements aux heures de pointe.

Les divers projets d'aménagement au sein de la boucle de Chanteloup accentueront les problèmes d'écoulement de trafic au sein de ce secteur.

C'est dans ce contexte que le Département a réaffirmé par délibération du 16 février 2007, l'intérêt du projet de liaison RD 190 – RD 30 en soulignant que celui-ci n'a aucune vocation à se substituer à l'A104 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 fera par un pont.

La création d'un nouveau franchissement de Seine sera compatible avec le tracé de l'A104 (passage sous fluvial) adopté suite au débat public fin 2006.

Les caractéristiques du projet soumis à l'enquête

Le projet relie la RD 190 à la RD 30 en traversant la boucle de Chanteloup d'ouest en est, et franchit la Seine par un nouvel ouvrage de type pont. Le pont est localisé au droit de l'emplacement réservé pour ce dernier, figurant aux documents d'urbanisme des communes de Carrières-sous-Poissy et Achères. Au vu des trafics attendus sur la liaison, la RD 190 et la RD 30 font l'objet d'un aménagement en boulevard urbain à 2 x 2 voies sur une partie de leur linéaire.

Plusieurs variantes ont été prises en considération par le Conseil général des Yvelines. Toutefois, il n'y a pas de différence significative en termes de coût de l'opération selon les variantes, puisque le linéaire du tracé est quasi-identique pour un même profil en travers. Les variantes sont trop proches les unes des autres pour donner des résultats de trafic différents.

Dès lors, une évaluation socio-économique des effets de chacune des variantes n'apparaît pas nécessaire.

Le projet pris en considération (DPC) par l'Assemblée départementale le 22 janvier 2009 comporte une orientation globalement ouest-est, passe sous la RD 55, puis franchit la Seine avant de rejoindre la RD 30 en s'y connectant au moyen d'un giratoire à créer.

Au sud du giratoire et jusqu'à l'entrée de Poissy (giratoire Technoparc au droit de l'usine PSA), la RD 30 sera mise hors d'eau, (c'est-à-dire à la côte des Plus Hautes Eaux Connues - 20 cm) tout en conservant son profil à 2 x 1 voie.

La liaison départementale présentera 2 chaussées à 2 voies sur tout son linéaire. Cependant pour ce qui est de la section RD 190 - RD 22, les trafics attendus à la mise en service permettent un profil à 2x1 voie. Dans un souci d'homogénéité de profil sur l'ensemble de la liaison, le Conseil général et les collectivités concernées ont adopté cette section à 2x2 voies.

Pour le franchissement de la Seine, d'ouest en est, le projet franchit d'une part le bras de la dérivation qui est non navigable et compris entre la boucle de Chanteloup et l'île de La Dérivation, et d'autre part le bras principal de la Seine qui est navigable.

Ce projet a donné lieu à l'étude de plusieurs variantes sur deux sections distinctes :

- la section RD 190 - RD 22,

- la section RD 22-RD 30 correspondant au franchissement de la Seine.

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE

Variantes des fuseaux pour la section RD 190 - RD 22

Les variantes étudiées dans cette section l'ont été en termes de fuseaux de passage. Ainsi, compte tenu des enjeux du secteur, cinq fuseaux ont été déterminés et comparés afin d'identifier celui qui présentait le moins de contraintes en terme d'insertion du projet (zone urbanisée, conservation d'un cœur de boucle ouvert) et qui répondait aux besoins locaux (projet de développement, desserte, accessibilité..).

5 fuseaux ont fait l'objet d'une comparaison multicritère présentée aux communes concernées et à la CA2RS (Communauté d'agglomération des 2 Rives de la Seine) afin qu'elles disposent des éléments d'appréciation leur permettant de choisir le fuseau répondant au mieux aux attentes et besoins des territoires concernés.

Fuseau A : raccordement au plus près du pont à Triel

Ce fuseau, d'un linéaire d'environ 2,5 km, s'inscrit le plus au nord. Il se raccorde à la RD 190 au droit de l'échangeur avec la RD 1. D'un linéaire d'environ 2,5 km jusqu'à la RD 55, ce

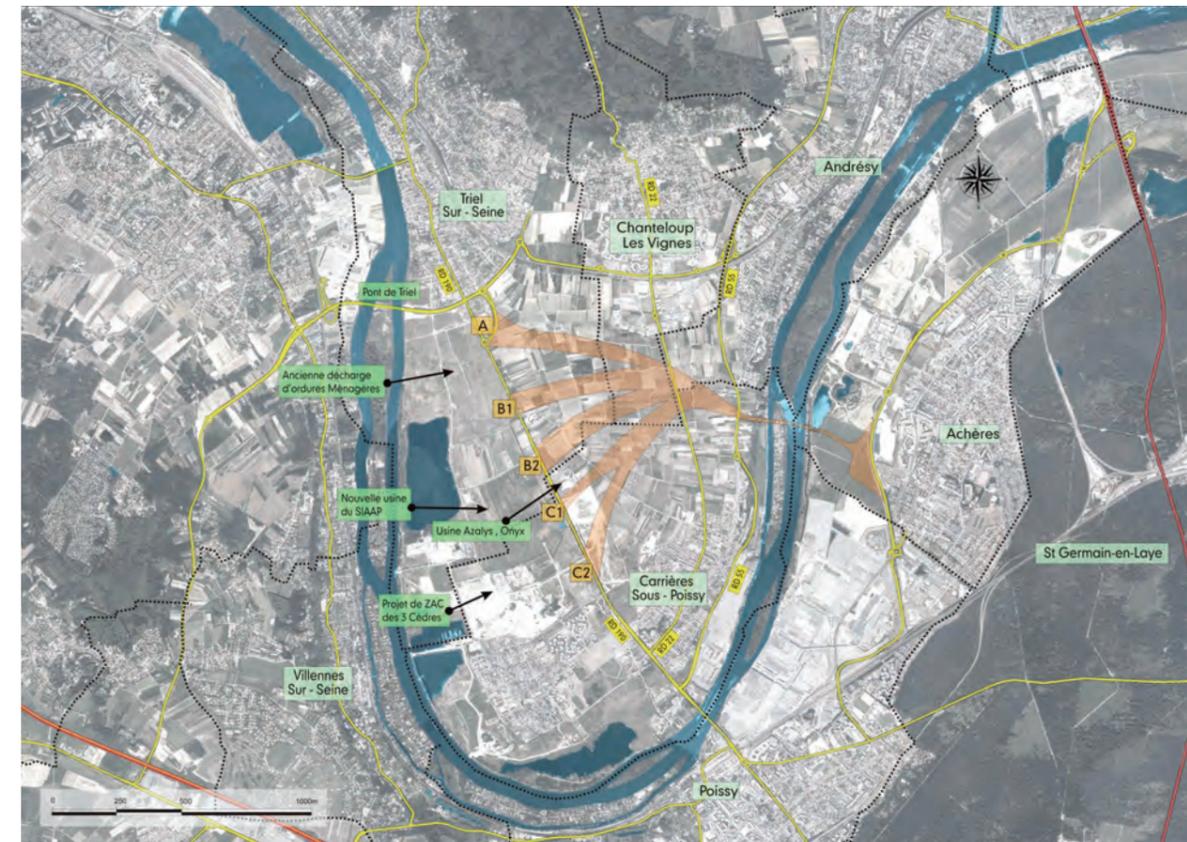
fuseau traverse toutefois une zone de développement communal à Andrésy ainsi que les périmètres de deux Zones d'Aménagement Concertées.

Fuseau B1 : raccordement intermédiaire à l'est de l'ancienne décharge d'ordures ménagères

Ce fuseau, d'un linéaire de 2,5 km environ entre la RD 190 et la RD 55, se raccorde à 1 km du franchissement de la Seine à Triel-sur-Seine et à 600 m du giratoire existant sur la RD 190 permettant de rejoindre la RD 1.

Ce fuseau traverse la zone de projets de développements communaux mais permet de structurer la future zone de développement au nord de la boucle de Chanteloup.

Compte tenu de la présence de l'ancienne décharge d'ordures ménagères à l'ouest de la RD 190 qui confère aux sols une qualité médiocre, la solution de raccordement via un giratoire nécessitant le moins d'emprises sur les terrains peu stables, paraît être la plus adaptée. Toutefois, cette solution entraîne la mise en place d'un nouveau giratoire, déjà nombreux sur l'itinéraire de la RD 1, au nord. Ce fuseau intercepte la ligne électrique RTE Très Haute Tension en projet à l'époque de la comparaison des variantes (2008).



| COMPARAISON MULTICRITÈRE DES VARIANTES DE FUSEAUX DE PASSAGE POUR LA SECTION RD 190 - RD 22 | | | | | | | |
|---|--|--|--|---|---|---|--|
| | Linéaire | Insertion du raccordement marges de manœuvre | Cohérence d'itinéraire | Attractivité | Contraintes environnementales | Contrainte projets d'urbanisation | Contraintes réseaux existants et projets |
| Fuseau A | | Raccordement triangulaire/ problème de lisibilité | Liaison directe entre Triel et Achères | Entrave la future zone de développement au nord de la boucle de Chanteloup | | Traverse 1 zone de développement communal à Andrézy + ZAC (Cettons II + Ceriseraie) | |
| Fuseau B1 | | Présence de la décharge conditionnant un raccordement par un nouveau giratoire | | Structure et dessert la future zone de développement au nord de la boucle de Chanteloup | | Compatible avec le projet de carrefour giratoire AZALYS/SIAAP Traverse une zone de développement communal à Andrézy | Intercepte la ligne RTE |
| Fuseau B2 | | | | Structure la future zone de développement au nord de la boucle de Chanteloup | Touche l'extrémité est de la ZNIEFF de Type 2 | Non compatible avec nouveau carrefour giratoire AZALYS/SIAAP | Intercepte émissaire du SIAAP (problème d'altimétrie) Intercepte une ligne électrique très haute tension |
| Fuseau C1 | Allongement de parcours pour rejoindre le pont à Triel | | | Ne permet pas la desserte des futures zones de développement au nord de la boucle | Touche l'extrémité est de la ZNIEFF de Type 2 | | Intercepte une ligne électrique très haute tension |
| Fuseau C2 | Allongement de parcours pour rejoindre le pont à Triel | | | Ne permet pas la desserte des futures zones de développement au nord de la boucle | Touche l'extrémité est de la ZNIEFF de Type 2 | Traverse zone d'urbanisation future | Intercepte une ligne électrique très haute tension |
| | Favorable | | Neutre ou très faible | | Défavorable | | |

Fuseau B2 : raccordement intermédiaire en limite communale entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy

Ce fuseau, d'une longueur de 2,2 km environ s'insère en limite communale et permet, comme le fuseau B1 de structurer la future zone de développement nord de la boucle de Chanteloup.

En revanche, il impacte l'extrémité est d'une ZNIEFF de type 2 qui présente essentiellement un intérêt ornithologique, et intercepte l'émissaire d'eaux usées du SIAAP et une ligne électrique aérienne Très Haute Tension.

Deux sous variantes ont été envisagées permettant le raccordement au niveau de la ZAC des trois Cèdres. Toutes deux touchent la ZNIEFF de type 2 et interceptent la ligne électrique Très Haute Tension.

Fuseau C1 : raccordement à proximité sud de l'usine Azalys

Ce fuseau, par rapport aux précédents, présente une longueur de parcours plus importante pour rejoindre le pont à Triel et ne permet pas la desserte de la future zone de développement du nord de la boucle de Chanteloup.

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE

Fuseau C2 : raccordement au droit de la ZAC des trois Cèdres

Ce fuseau, contrairement au précédent, présente une bonne insertion de son raccordement ; toutefois, il présente également un allongement de parcours pour rejoindre le pont à Triel, ne permet pas la desserte de la future zone de développement du nord de la boucle de Chanteloup et traverse en outre une zone d'urbanisation future.

Comparaison des variantes pour la section RD 190 – RD 22

Les différents fuseaux ont fait l'objet, fin 2008, d'une analyse multicritère sur la base des principales contraintes du secteur d'aménagement et sur l'insertion du projet. Elle est présentée dans le tableau ci-après.

Au terme de la comparaison des différents fuseaux envisagés, les fuseaux B ont été retenus. Compte tenu des projets d'urbanisation future dans le secteur de la boucle de Chanteloup et de la présence de l'émissaire du SIAAP engendrant un problème d'altimétrie au droit du raccordement à la RD 190, le fuseau nord (B1) a été retenu en concertation avec les communes concernées et la CA2RS en novembre 2008.

Variantes pour la section RD 22-RD 30 franchissant la Seine

Un nouveau pont sur la Seine est envisagé au droit de la commune d'Achères et de l'île de la Dérivation à Carrières-sous-Poissy pour désenclaver la boucle de Chanteloup (liaison RD 30 – RD 190).

Le tracé présenté dans le Dossier de Prise en Considération (DPC) adopté par l'Assemblée Départementale du 22 janvier 2009 (solution de base), présente un franchissement de la Seine par un pont sur les Emplacements Réservés prévus à ce titre aux PLU d'Achères et de Carrières-sous-Poissy.

Au vue des échanges lors des réunions de travail avec les communes concernées fin 2008-mi 2009, le positionnement du pont n'était pas acté. Un fuseau d'études a alors été défini, dans lequel plusieurs solutions de franchissement ont été analysées. C'est ce fuseau qui était reporté sur les supports de la concertation publique à l'été 2009.

Lors de la concertation des observations portaient notamment sur la cohérence entre le projet de prolongement de l'A104 et le projet départemental et la possibilité de mutualiser ces deux franchissements pour en faire un seul, en sous fluvial.

Lors du Bilan de la concertation, acté par l'Assemblée départementale du 23 octobre 2009, le Département a reprecisé que ces deux projets étaient de nature différente mais que le Département était prêt à étudier avec l'Etat un scénario susceptible de les coupler.

Or, en juin 2010 l'Etat n'ayant toujours pas pu en apporter la garantie, un projet départemental distinct de l'A104 tant en termes de calendrier que d'objectifs, a été acté par l'Assemblée départementale le 18 juin.

Concernant le passage en sous fluvial pour le projet départemental, celui-ci n'est envisageable que de manière couplé avec l'A104 car le Département ne peut réaliser un tel projet seul. Le franchissement de la Seine par un tunnel est hors de sa portée, aussi bien financière que technique.

A ces coûts d'investissement il faudrait ajouter des coûts d'exploitation annuels bien supérieurs pour un tunnel par rapport à un pont. Accessoirement, en cas de passage du projet sous la Seine, les questions de desserte locale 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 de mieux structurer l'urbanisation du secteur.

De plus, la liaison RD 30-RD 190 via un pont permettra le développement du réseau des liaisons 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 deux roues.

C'est pour ces raisons que, sans garantie de l'Etat d'une mutualisation de l'ouvrage tant en terme de coût, que de calendrier et de technicité, le franchissement de la Seine du projet départemental de liaison RD 30-RD 190 se fera par un pont.

Les principales attentes des collectivités concernées pour le positionnement du pont étaient les suivantes :

- la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de la Seine, Carrières-sous-Poissy et Andrézy souhaitent que le tracé reste dans les emplacements réservés (ER) définis aux PLU de Carrières-sous-Poissy et d'Achères, tout en étant le plus éloigné possible des habitations de l'île de la Dérivation et des Coteaux d'Andrézy (quartier Denouval),
- la commune d'Achères souhaite que le pont soit le plus éloigné de l'étang des Bauches, lieu d'Achères plage durant l'été, et du projet d'aménagement de parc urbain attenant.

Les différentes variantes envisagées (variantes de vue en plan) ont pour points communs un passage en dénivelé de la RD 55 et un raccordement à la RD 30. Pour ce qui est du type d'ouvrage et de sa définition (nombre d'apuis,...) une étude préliminaire d'ouvrages

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE

d'art a été réalisée et l'ouvrage fera l'objet d'une définition plus précise au vue du résultat de l'étude hydraulique qui sera réalisée dans le cadre du Dossier loi sur l'eau.

Solution de base

La solution de base consiste à réaliser une voie nouvelle en remblai (pour être mise hors d'eau) depuis la RD 30 dans la plaine d'Achères. Cette voie passe ensuite en ouvrage à l'extrémité sud de l'étang des Bauches, puis franchit la Seine en traversant l'île de La Dérivation, en limite nord de la partie habitée. L'ouvrage d'art est prolongé jusqu'au coteau, puis la voie est implantée en déblai (5 m de hauteur environ) pour passer sous la RD 55, puis atteindre le plateau.

L'aménagement présente des caractéristiques géométriques conformes aux recommandations techniques.

L'ouvrage de franchissement de la Seine présente une longueur totale de 680 m environ. Cette solution a l'avantage de s'insérer dans l'emplacement réservé à Carrières-sous-Poissy et Achères.

Variante 1

Cette variante présente le même point d'insertion sur la RD 30 (giratoire à créer) que la solution de base. Elle bifurque ensuite vers le

nord afin de permettre de traverser la Seine de manière pratiquement perpendiculaire aux berges en traversant l'extrémité sud de l'île d'En-Bas et l'extrémité nord de l'île de la Dérivation et évite les habitations de l'île de la Dérivation.

Elle bifurque ensuite vers le sud pour franchir la RD 55 pratiquement au même point que la solution de base.

La longueur d'ouvrage d'art nécessaire au franchissement de la Seine (760 m) est plus importante que celle de la solution de base, car la variante 1 franchit l'étang des Bauches dans sa partie centrale, relativement large.

Variante 1bis

Cette solution se distingue de la variante 1 par son tracé passant plus au nord (par l'île d'En-Bas) et évitant totalement l'île de la Dérivation.

Elle présente les mêmes points d'insertion sur la RD 30 et sur la RD 22 (giratoires à créer). En revanche, le point de franchissement de la RD 55 est localisé plus au nord, compte tenu des contraintes de conception géométrique de la voie. Toutefois, un franchissement inférieur à la RD 55 reste envisageable, mais nécessitera un rehaussement plus important pour laisser le gabarit nécessaire au projet de liaison.

Cette variante empiète sur la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) d'Andrésey (Ile d'En Bas)

et franchit l'étang des Bauches dans sa partie centrale. La longueur d'ouvrage d'art nécessaire au franchissement de la Seine est de 690 m.

Variante 2

La variante 2 passe au sud de l'étang des Bauches, puis à l'extrémité nord de l'île de la Dérivation. Son extrémité est se connecte sur la RD 30 plus au sud que la solution de base, la variante 1 et la variante 1bis.

La longueur d'ouvrage d'art nécessaire au franchissement de la Seine est de 690 m.

L'aménagement est partiellement localisé sur les emplacements réservés aux plans locaux d'urbanisme d'Achères et de Carrières-sous-Poissy. Cette variante ne touche pas la ZPPAUP d'Andrésey.

Variante 3

La variante 3 passe au sud de l'étang des Bauches, puis à l'extrémité nord de l'île de la Dérivation. Ses extrémités présentent un tracé commun avec la solution de base.

La longueur d'ouvrage d'art nécessaire au franchissement de la Seine est de 620 m.

L'aménagement est localisé sur les emplacements réservés figurant au plan local d'urbanisme de la commune de Carrières-sous-Poissy, et en partie sur ceux qui figurent au plan local d'urbanisme de la commune d'Achères (mis à jour depuis cette comparaison de variantes de 2009).

Comparaison des variantes pour la section RD 22 - RD 30 franchissant la Seine

Les différents tracés étudiés pour la section RD 22-RD 30 franchissant la Seine, ont fait l'objet d'une comparaison en mai 2009. Le tableau de comparaison est présenté page suivante.

Toutes les solutions d'aménagement proposées sont conçues pour permettre une circulation des véhicules à 90 km/h.

L'ensemble des ouvrages proposés présente des contraintes techniques relativement similaires : portée, présence de dépôts d'ordures ménagères au droit de la butte Nicolle, passage en déblai au niveau de la RD 55

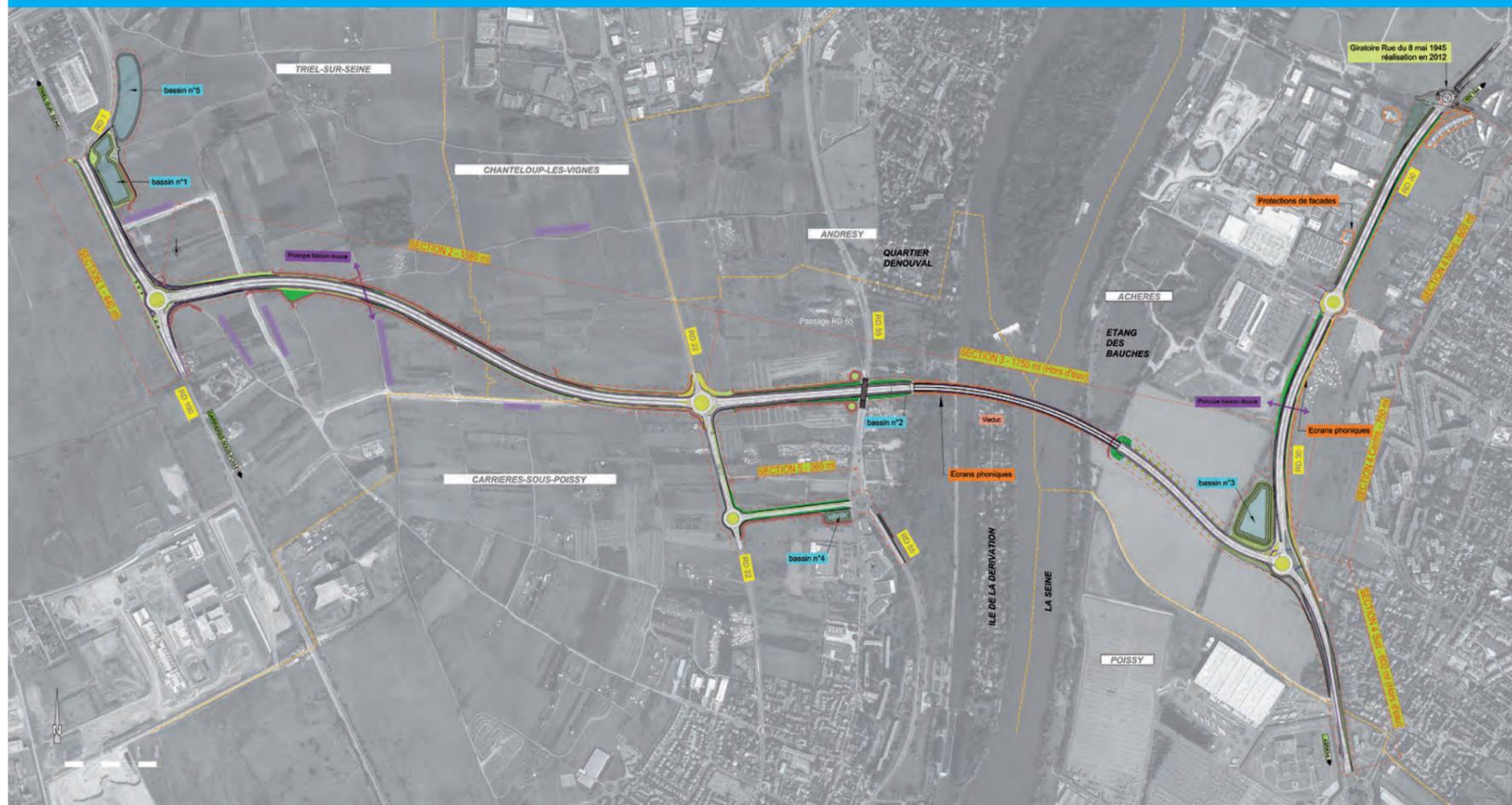
Le projet d'autoroute A104 traverse la Seine en sous fluviale au droit du projet de franchissement RD 30 - RD 190. Il est impératif de ne pas réaliser d'appuis de l'ouvrage d'art de franchissement de la Seine pour la liaison RD 30- RD 190 au droit de l'ouvrage sous-fluvial de l'A104. De ce fait, certains des projets proposés ne sont pas compatibles avec le tracé indicatif de l'A104 et nécessiteront soit un décalage du franchissement, soit un décalage de l'A104.

| TABLEAU DE COMPARAISON MULTICRITÈRE DES VARIANTES POUR LA SECTION RD 22- RD 30 | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| Critère | Solution de base | Variante 1 | Variante 1bis | Variante 2 | Variante 3 |
| Compatibilité avec les emplacements réservés | Oui | Non | Non | Non | à Carrières seulement |
| Longueur de la section RD 30 / RD 22 | 1620 m | 1750 m | 1800 m | 1850 m | 1800 m |
| Longueur de l'ouvrage de franchissement de la Seine | 680 m | 760 m | 690 m | 690 m | 620 m |
| Conditions de rétablissement de la RD 55 | Pas de modification du profil en long de la RD 55 – bonne visibilité pour la voie nouvelle | Pas de modification du profil en long de la RD 55 – voie nouvelle en courbe | Pas de modification du profil en long de la RD 55 – voie nouvelle en courbe | Pas de modification du profil en long de la RD 55 – voie nouvelle en courbe | Pas de modification du profil en long de la RD 55 – bonne visibilité pour la voie nouvelle |
| Insertion paysagère | Ouvrage quasiment en alignement droit | Tracé de l'ouvrage en courbe |
| Impacts sur le bâti | 2 bâtiments impactés (dans les Emplacements Réservés de Carrières) | Tracé implanté à quelques mètres de 2 bâtiments (Carrières-ss-P.) | 1 habitation directement impactée Passe à proximité de 2 bâtiments | Tracé implanté à quelques mètres de 2 bâtiments (Carrières-ss-P.) | 2 bâtiments impactés (dans les Emplacements Réservés de Carrières) |
| Impacts acoustiques | Impact modéré sur le nord de l'île de La Dérivation (hauteur importante de la voie par rapport au bâti) | Impact moyen sur les habitations du coteau d'Andrézy | Impact fort sur les habitations du coteau d'Andrézy | Impact moyen sur les habitations du coteau d'Andrézy | Impact modéré sur le nord de l'île de La Dérivation (hauteur importante de la voie par rapport au bâti) |
| Compatibilité avec l'A104 (tracé vert acté par le Ministre le 24/10/2006) | Oui | Non | Non | Non | Oui |
| Visibilité et sécurité | Bonnes | Bonnes* | Bonnes* | Bonnes* | Bonnes* |
| Compatibilité avec les droits à remblais du PPRI | Oui | Oui | Oui | Non** | Non** |
| Impacts sur la ZPPAUP d'Andrézy | Non | Oui | Oui | Non | Non |
| Impacts sur Achères Plage | Extrémité sud | Partie centrale | Partie centrale | Non | Non |
| Impact foncier (superficie des terrains impactés) | 35 000 m ² env. | 35 000 m ² env. | 35 000 m ² env. | 40 000 m ² env. | 40 000 m ² env. |
| | Favorable | Neutre ou très faible | Défavorable | Très défavorable | |

* Sur l'ouvrage, un léger élargissement du tablier pourrait être nécessaire pour conserver une distance de visibilité compatible avec les vitesses pratiquées.

** Des mesures peuvent être prises (ouvrages d'arts complémentaires, raidissement de talus, etc.) pour limiter l'impact des remblais. De plus, la mise hors d'eau de la RD 30 est réalisée sur une distance plus faible que pour les autres solutions, donc présente un impact moindre.

CARTE 1 - PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT DE LA LAISON RD 190 - RD 30



LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Les principales attentes des collectivités concernées pour le positionnement du pont étaient que le tracé reste dans les emprises des emplacements réservés définis aux PLU de Carrières-sous-Poissy et Achères, tout en étant le plus éloigné possible des habitations de l'île de la Dérivation, du quartier Denouval à Andrésy et de l'étang des Bauches à Achères.

Suite à la comparaison des variantes et aux réunions en communes en mai 2009, les variantes 1 et 1bis non situées dans l'emplacement réservé de Carrières-sous-Poissy et Achères et ayant un impact important sur l'étang des Bauches ont été écartées.

Le Département a alors décidé de lancer une simulation acoustique au droit du franchissement de la Seine sur les 3 variantes restantes (DPC, 2 et 3) afin de mieux appréhender, selon les variantes envisagées la zone d'influence acoustique et l'impact sur les riverains (île de la Dérivation et quartier Denouval)

Tous les enjeux ayant été pris en compte, la variante 3 a été retenue par la CA2RS et la commune d'Achères.

Le tracé du projet prenant en compte la variante 3 pour le franchissement de Seine est alors adopté lors de l'Assemblée départementale du 18 juin 2010. C'est sur ce tracé que le Département a poursuivi les études (Avant Projet Sommaire et Étude Préliminaire d'Ouvrage d'Art) en vue d'élaborer le présent dossier d'enquête publique.

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

La variante retenue

Le projet de liaison RD 190–RD 30 retenu correspond au choix :

- du fuseau B1 sur la section RD 190 - RD 22
- de la variante 3 sur la section RD 22-RD 30.

Le projet comporte 5 sections,

- **Section 1** : Aménagement de la RD 190 en boulevard urbain à 2x2 voies sur environ 440 m depuis le carrefour giratoire existant RD 1-RD 190 jusqu'au carrefour giratoire RD 190-liaison départementale à créer, sur la commune de Triel-sur-Seine.

- **Section 2** : tracé neuf sur environ 1 560 m depuis la RD 190 jusqu'au raccordement avec la RD 22, via un carrefour giratoire à créer, sur les communes de Triel-sur-Seine, Carrières-sous-Poissy et Chanteloup-les-Vignes. Le choix du tracé de cette section

permet de répondre au mieux au Schéma d'Aménagement et de Développement Structuré de la Boucle,

- **Section 3** : tracé neuf sur 1 750 m depuis la RD 22 jusqu'à la RD 30, en passant sous la RD 55 : l'implantation de cette section est fixée par l'emplacement réservé figurant au document d'urbanisme des villes de Carrières-sous-Poissy et Achères.

- **Section 4** :

- nord (environ 600 m) : aménagement en boulevard urbain de la RD 30 à 2 x 2 voies depuis le carrefour giratoire du centre commercial Leclerc et le futur carrefour giratoire RD 30/8 mai 1945 (réalisation prévue en 2012),

- centre (environ 750 m) : aménagement en boulevard urbain de la RD 30 à 2 x 2 voies depuis le centre commercial Leclerc et le futur giratoire avec la liaison départementale (accès pont),

- sud (environ 600 m) : mise hors d'eau de la RD 30 depuis le carrefour giratoire avec la liaison départementale (accès au pont) jusqu'en amont du giratoire existant du Technoparc, afin de garantir un accès au pont par le sud en cas de forte crue..

- **Section 5** (environ 360 m) : voie de liaison RD 22-RD 55 à 2 x 1 voie au sud du tracé principal qui permet le raccordement du projet à la RD 55 via la RD 22. La section 5 permet d'éviter un échange consommateur d'emprise au droit de la RD 55, préjudiciable à la volonté

locale de reconquête des berges de Seine ; la liaison départementale passera donc sous la RD 55, sans échange.

Des échanges directs, via des carrefours giratoires à créer, sont prévus entre la liaison départementale et la RD 190, la RD 22 et la RD 30.

Une piste cyclable unidirectionnelle est prévue tout au long du linéaire de la liaison créée entre la RD 30 et la RD 190, de part et d'autre de la chaussée, ainsi que sur la section de la RD 190 aménagée à 2 x 2 voies.

Quant à la section de la RD 30 aménagée, des bandes cyclables seront mises en place pour conserver l'itinéraire actuel.

Par ailleurs, à Achères et à Triel-sur-Seine, il est prévu deux principes de rétablissements pour assurer la continuité des circulations douces de part et d'autre du projet.

Méthodologie générale de l'évaluation

L'étude s'appuie sur les éléments suivants :

- les documents officiels de planification des collectivités publiques opérant sur le territoire du projet : protocole de l'OIN Seine-Aval, schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines, projet de territoire de la communauté d'agglomération des 2 rives de Seine, plans locaux d'urbanisme des communes de la zone d'étude ;

- l'analyse et évaluation des zones d'activités économiques par l'Agence d'Urbanisme et de Développement de Seine-Aval (AUDAS) et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles ;

- les documents d'études publiés par l'AUDAS concernant le logement et les marchés immobiliers sur le territoire de Seine-Aval ;

- les données provenant du groupe PSA concernant les sites de Poissy et Carrières-sous-Poissy ;

- les informations fournies par Ports de Paris concernant les projets de ports de Triel-sur-

AIRE D'ÉTUDE



MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION

Seine et d'Achères, à travers leur site Internet et des entretiens avec les responsables de ces projets ;

- les statistiques de l'INSEE dans les domaines démographique, de l'emploi et des déplacements sur le territoire de l'aire d'étude.

Les études sur lesquelles s'appuient plus particulièrement ce dossier sont les suivantes :

- études d'Avant Projet Sommaire
- étude de trafic sur la base du modèle Davi-sum de la DRIEA

Une série d'entretiens a été conduite et a permis au travers de cette étude :

- de définir les enjeux de développement économique et d'aménagement des territoires concernés par le projet d'aménagement ou présentant des relations avec ceux-ci, ainsi que les attentes des collectivités territoriales,

- d'esquisser les devenir possibles des territoires desservis à l'horizon de l'aménagement et à long terme, avec et sans réalisation du projet,

- d'identifier les grands projets, priorités et stratégies des acteurs du territoire en matière de développement,

La zone d'étude restreinte s'étend sur l'aire délimitée sur la carte ci-contre. Pour les statistiques socio-économiques, la zone d'étude correspond à l'ensemble des communes présentées sur la carte contre dans la totalité de leur surface. Enfin, en ce qui concerne les déplacements, les analyses ont également porté sur les principales communes adjacentes.

Par ailleurs, l'étude comporte l'analyse de **trois situations différentes** :

- la situation actuelle (2007 pour la plupart des statistiques INSEE, 2009 pour les zones d'activité de la zone d'étude) ;

- la situation de référence : il s'agit de la situation à la date de la mise en service du projet de liaison, mais en son absence. Elle sert de situation de comparaison à la situation de projet à cet horizon (2020) et après (2032) ;

- la situation de projet à la réalisation de l'aménagement en 2020 et en 2032.

La prise en compte de l'état actuel vise à décrire le contexte socio-économique dans lequel s'inscrit le projet et à présenter les enjeux de développement des territoires desservis.

Le diagnostic du territoire a porté sur les thèmes suivants :

- organisation spatiale ;
- démographie,
- logements et marché de l'immobilier,
- emplois et tissu d'entreprises,
- zones d'activités,
- principaux équipements et pôles générateurs de trafic,
- offre de transport routier,
- offre de transport sur la zone d'étude,
- autres modes de transports,
- analyse de la mobilité.

L'objectif de cette partie est de repérer les principaux enjeux économiques et d'aménagement du territoire liés au projet.

La démarche d'évaluation doit impérativement être précédée d'une présentation de la **situation de référence aux horizons 2020 et 2032**.

L'élaboration d'une situation de référence permet d'apprécier une hypothétique situation future si le projet n'était pas réalisé.

Il s'agit de présenter les perspectives d'évolution et d'aménagement de l'aire d'étude, ainsi que ses capacités et atouts en termes de développement, sans réalisation de la liaison RD 30-RD 190.

Les thèmes suivants ont été traités :

- orientations des documents de planification concernant le territoire ;
- partie socio-économique :
 - perspectives d'évolution démographique,
 - perspectives d'évolution en matière de logement,
 - perspectives d'évolution de l'emploi,
 - perspectives d'évolution économique générale,
 - coups de projecteur sur les projets phares de la zone ;
- partie transport-traffic : perspectives de déplacements aux horizons 2020 et 2032.

La mise en perspective en situation de référence permet d'évaluer au regard des stratégies et projets des acteurs du territoire, le rôle que pourra jouer à l'horizon de l'aménagement le projet de liaison départementale RD 30-RD 190 dans l'organisation et le fonctionnement du territoire.

La description de l'état futur (situation de projet, présente :

- les conséquences de l'aménagement projeté à l'horizon de la mise en service et en 2032 ;
- l'évaluation des effets monétarisés et non monétarisés du projet d'aménagement.

Contexte socio-économique de la situation actuelle

L'organisation de l'espace

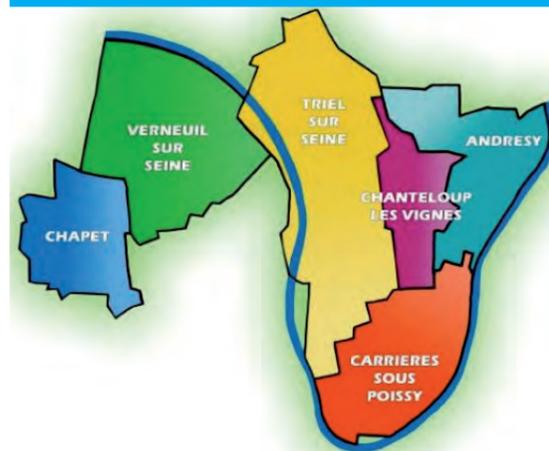
L'observation de la zone d'étude fait rapidement apparaître le caractère quasi insulaire de la boucle de Chanteloup, coupée du reste de l'Île-de-France au sud, est et ouest par la Seine, avec de rares passages au nord par le massif de l'Hautil.

Les ponts de Triel-sur-Seine et de Poissy permettent le lien de la boucle de Chanteloup à la rive opposée de la Seine.

La vocation d'une part importante des terrains de la boucle de Chanteloup était agricole jusqu'à une date récente. Des arrêtés préfectoraux d'interdiction de cultiver ont été pris en 2000 en raison des effets de l'épandage des eaux usées de la ville de Paris dans la boucle de Chanteloup. La pollution des sols par des métaux lourds qui en a résulté a rendu les terrains impropres à la culture alimentaire. Des zones étendues sont donc aujourd'hui en attente d'une nouvelle affectation.

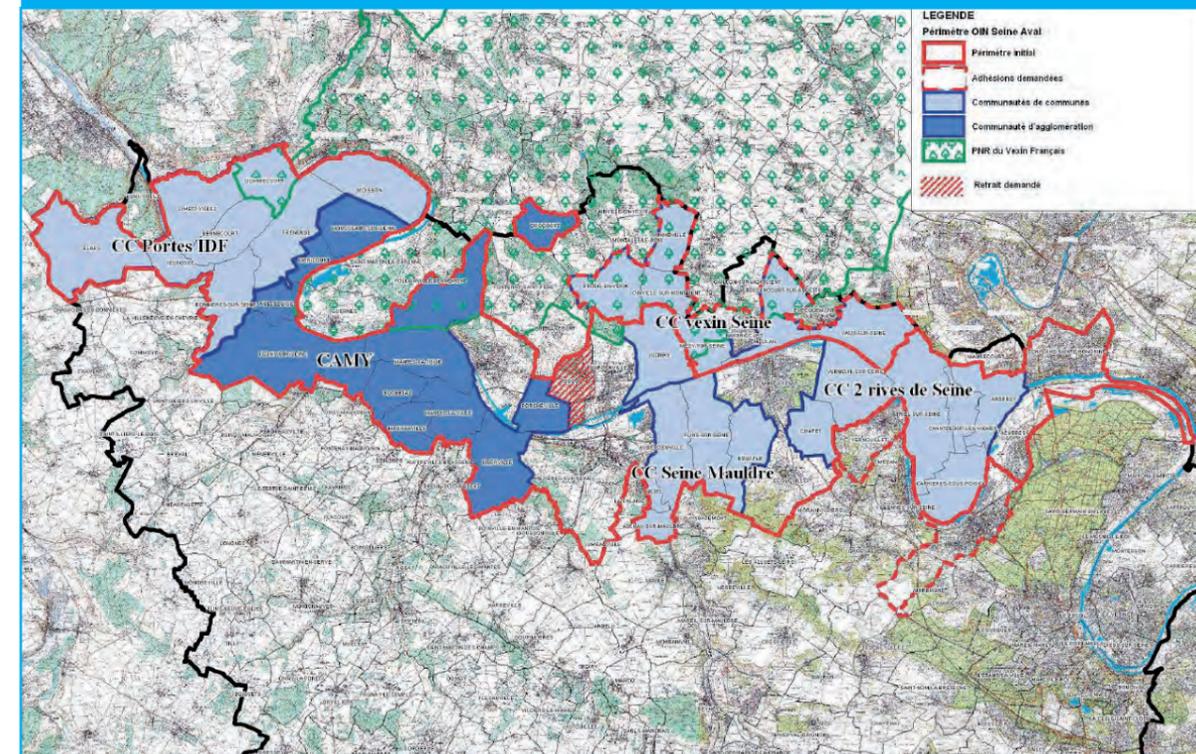
L'exploitation de carrières de graviers a conduit à la création, après épuisement des gisements, de vastes plans d'eau qui sont pour certains retournés à un état quasi-naturel. Ils constituent des zones de développement potentiel des activités de loisirs.

CARTE 2 - LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DES 2 RIVES DE SEINE (CA2RS)



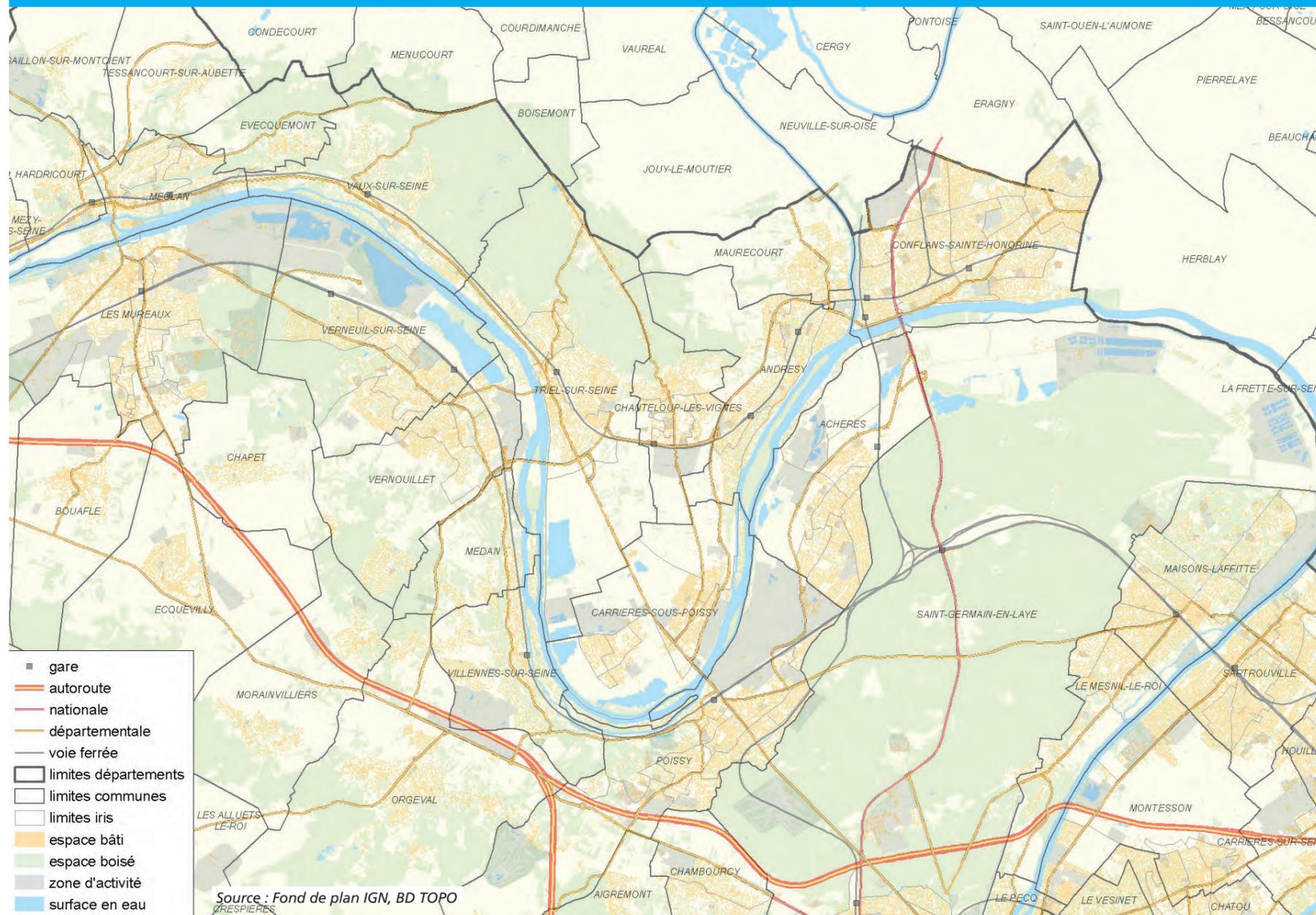
La géographie et l'histoire ont conduit la boucle de Chanteloup à un développement multipolaire, les communes présentes étant séparées notamment par les anciens secteurs agricoles ou les carrières. L'un des objectifs de la Communauté d'agglomération des 2 rives de Seine (CA2RS) consiste à créer une articulation plus harmonieuse des pôles du territoire et à développer une continuité urbaine qui fait actuellement défaut.

CARTE 3 - L'OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL SEINE-AVAL



Source : Deuxième rapport du Préfet d'Île-de-France au Premier Ministre, Opération d'Intérêt National « Seine-Aval », 18 juillet 2006

CARTE 4 - PLAN DE SITUATION



Démographie

La zone d'étude concerne six communes : Achères, Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Triel-sur-Seine et Poissy. L'évolution démographique de ces communes est présentée dans le tableau ci-après :

La population des communes de l'aire d'étude a connu une croissance rapide dans les années 1960 avec l'industrialisation de la vallée de la Seine. Cependant, cette tendance s'est ralentie progressivement pour s'inverser localement depuis 1982, notamment à Chanteloup-les-Vignes et à Poissy, malgré une légère reprise depuis 1999 dans cette commune.

Entre 1982 et 1990, trois communes de l'aire d'étude ont vu leur population augmenter de manière assez soutenue : il s'agit des communes d'Andrésy, de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine. La croissance de la population de ces communes était de l'ordre de 1,3 à 2,5% par an. En revanche pour la même période, la commune d'Achères a vu sa population diminuer de 0,3% par an. La population des communes de Poissy et Chanteloup-les-Vignes, quant à elle, est restée stable.

Ces tendances diffèrent légèrement pour la période de 1990 à 1999. Les communes de Triel-sur-Seine, de Carrières-sous-Poissy et de Chanteloup-les-Vignes connaissent alors une évolution qui s'inscrit dans la continuité de

la période 1982-1990 : Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy voient leur population augmenter respectivement de 1,6% et 1,9% par an, tandis que la population de Chanteloup-les-Vignes continue de décliner à raison de 0,7% par an.

En ce qui concerne les 3 autres communes de la zone d'étude, Achères, Andrésy et Poissy, l'évolution de leur population s'inverse entre 1990 et 1999 par rapport à la période 1982 à 1990. Les communes d'Andrésy et de Poissy connaissent une diminution de leur population de 0,1% et de 0,3% par an, alors que la population d'Achères augmente au rythme soutenu de 2,6% par an.

Enfin concernant la période de 1999 à 2007, les communes de la zone d'étude connaissent une évolution positive de leur population (entre 0,4% et 0,9% par an), hormis Andrésy qui voit sa population stagner et Chanteloup-les-Vignes dont la population continue de décliner à raison de 0,6% par an.

Ces évolutions sont à rapprocher de celles constatées pour le département des Yvelines et la région Ile-de-France, dont les populations augmentent sans interruption depuis 1982. Elles montrent que la tendance à l'urbanisation de la grande couronne parisienne n'a pour l'instant atteint que marginalement les communes de l'aire d'étude.

TABLEAU 1 - ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DES COMMUNES DE L'AIRE D'ÉTUDE DEPUIS 1982

| Communes | 1982 | 1990 | 1999 | 2007 |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Achères | 15 531 | 15 039 | 18 929 | 19 789 |
| Andrésy | 11 185 | 12 548 | 12 485 | 12 501 |
| Carrières-sous-Poissy | 10 244 | 11 353 | 13 468 | 13 976 |
| Chanteloup-les-Vignes | 10 297 | 10 175 | 9 535 | 9 081 |
| Triel-sur-Seine | 7 882 | 9 615 | 11 091 | 11 957 |
| Poissy | 36 389 | 36 745 | 35 815 | 37 109 |
| Département des Yvelines | 1 196 111 | 1 307 150 | 1 353 957 | 1 403 949 |
| Région Île-de-France | 10 073 059 | 10 660 554 | 10 951 136 | 11 598 844 |

Source : INSEE

TABLEAU 2 - TAUX DE VARIATION DE LA POPULATION ENTRE LES DIFFÉRENTES ENQUÊTES DE RECENSEMENT

| Communes | Taux de variation annuel entre 1982 et 1990 (%) | Taux de variation annuel entre 1990 et 1999 (%) | Taux de variation annuel entre 1999 à 2007 (%) |
|--------------------------|---|---|--|
| Achères | -0,3 % | 2,6 % | 0,6% |
| Andrésy | 1,4 % | -0,1 % | 0 % |
| Carrières-sous-Poissy | 1,3 % | 1,9 % | 0,5% |
| Chanteloup-les-Vignes | -0,1% | -0,7% | -0,6% |
| Triel-sur-Seine | 2,5% | 1,6% | 0,9% |
| Poissy | 0,1% | -0,3% | 0,4% |
| Département des Yvelines | 1,1% | 0,4% | 0,5% |
| Région Île-de-France | 0,7% | 0,3% | 0,7% |

Source : INSEE

DÉMOGRAPHIE

Une croissance de la population moins importante dans la boucle

La population des communes de l'aire d'étude a connu une croissance rapide dans les années 1960 avec l'industrialisation de la vallée de la Seine. Cependant, cette tendance s'est ralentie progressivement pour s'inverser localement depuis 1982, notamment à Chanteloup-les-Vignes et à Poissy, malgré une légère reprise depuis 1999 dans cette commune.

Entre 1982 et 1990, trois communes de l'aire d'étude ont vu leur population augmenter de manière assez soutenue : il s'agit des communes d'Andrésey, de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine. La croissance de la population de ces communes était de l'ordre de 1,3 à 2,5% par an. En revanche pour la même période, la commune d'Achères a vu sa population diminuer de 0,3% par an. La population des communes de Poissy et Chanteloup-les-Vignes, quant à elle, est restée stable.

Ces tendances diffèrent légèrement pour la période de 1990 à 1999. Les communes de Triel-sur-Seine, de Carrières-sous-Poissy et de Chanteloup-les-Vignes connaissent alors une évolution qui s'inscrit dans la continuité de la période 1982-1990 : Triel-sur-Seine et Car-

rières-sous-Poissy voient leur population augmenter respectivement de 1,6% et 1,9% par an, tandis que la population de Chanteloup-les-Vignes continue de décliner à raison de 0,7% par an.

En ce qui concerne les 3 autres communes de la zone d'étude, Achères, Andrésey, et Poissy, l'évolution de leur population s'inverse entre 1990 et 1999 par rapport à la période 1982 à 1990. Les communes d'Andrésey et de Poissy connaissent une diminution de leur population de 0,1% et de 0,3% par an, alors que la population d'Achères augmente au rythme soutenu de 2,6% par an.

Enfin concernant la période de 1999 à 2007, les communes de la zone d'étude connaissent une évolution positive de leur population (entre 0,4% et 0,9% par an), hormis Andrésey qui voit sa population stagner et Chanteloup-les-Vignes dont la population continue de décliner à raison de 0,6% par an.

Ces évolutions sont à rapprocher de celles constatées pour le département des Yvelines et la région Ile-de-France, dont les populations augmentent sans interruption depuis 1982. Elles montrent que la tendance à l'urbanisation de la grande couronne parisienne n'a pour l'instant atteint que marginalement les communes de l'aire d'étude.

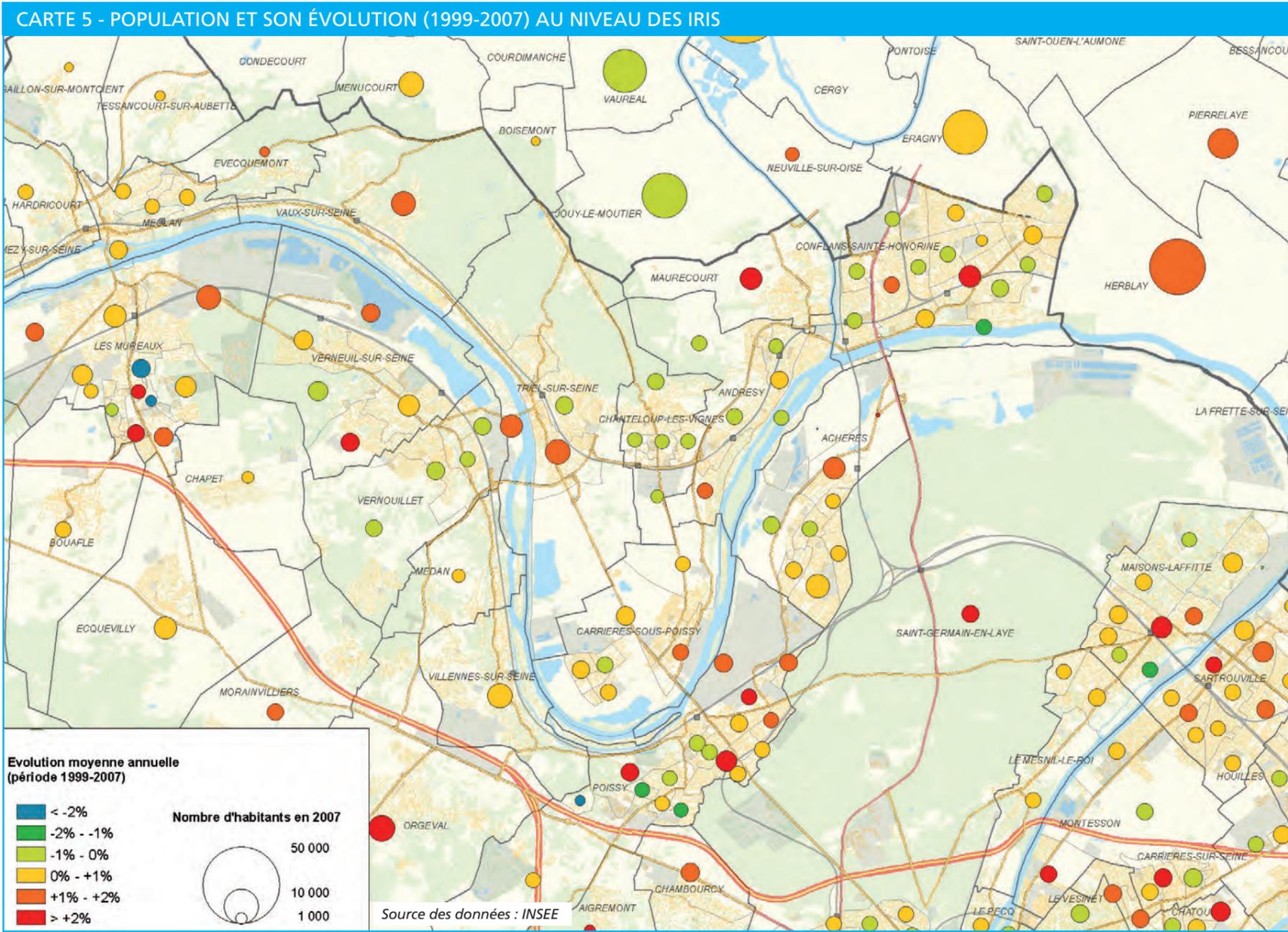
La carte page suivante illustre le nombre d'habitants en 2007 dans les IRIS¹ de l'aire d'étude

et l'évolution enregistrée par la population entre 1999 et 2007.

Cette décomposition à un niveau plus fin que la commune donne l'opportunité d'analyser les variations de population de manière plus localisée. Ainsi, on note que la plupart des IRIS situés en bord de Seine dans l'aire d'étude connaissent une progression de leur population. A l'inverse, les IRIS situés plus à l'intérieur de la boucle de Chanteloup (dans les communes de Triel-sur-Seine, Chanteloup-les-Vignes et Andrésey notamment) connaissent souvent des réductions de leur population. Cet état de fait pourrait s'expliquer en partie par une accessibilité moindre des zones situées plus à l'intérieur de la boucle. Les IRIS de Chanteloup-les-Vignes et Andrésey sont ainsi les plus éloignés des franchissements de Seine de Poissy et Triel-sur-Seine, et subissent une perte de population entre 1999 et 2007.

La plupart des communes de l'aire d'étude, notamment Chanteloup-les-Vignes et An-

1v IRIS : Ilots Regroupés pour l'Information Statistique. Il s'agit de l'unité géographique de base utilisée par l'INSEE pour la diffusion de données au niveau infra-communal.



DÉMOGRAPHIE

drésy, sont partiellement restées à l'écart de la progression de la population enregistrée dans la plupart des communes aux alentours de l'aire d'étude et dans le département en général. Cette tendance pourrait être partiellement liée au relatif enclavement de ces communes.

Une population jeune

La population des communes de l'aire d'étude est relativement jeune par rapport à la moyenne régionale, puisque seule la commune de Poissy présente une proportion de la classe des 0-19 ans inférieure à la moyenne régionale (24,5% des habitants de Poissy ont un âge compris entre 0 et 19 ans, contre 25,2% des habitants de la région Île-de-France). La modeste augmentation de la population dans la CA2RS (+0,4% annuel entre 1999 et 2006) est assurée, en dépit d'un déficit migratoire de -0,6% par an entre 1999 et 2006, par le taux élevé de natalité. De ce fait, la population de la plupart des communes de la CA2RS présente une forte proportion de moins de 20 ans par rapport à la moyenne départementale.

L'indice de jeunesse, ratio de la part des moins de 20 ans et de la part des 60 ans ou plus, est ainsi nettement plus élevé dans la plupart des communes de l'aire d'étude que dans le département et la région. Carrières-

DÉMOGRAPHIE

sous-Poissy, Achères et surtout Chanteloup-les-Vignes présentent une population jeune, tandis qu'Andrésy et Poissy ont un indice de jeunesse plus faible que les moyennes départementale et régionale. Cette jeunesse de la population peut constituer un atout pour le territoire dans la mesure où la population active y bénéficiera de l'apport de ces jeunes générations. Toutefois, le développement d'une offre de logements adaptée à cette population sera nécessaire afin d'éviter que les personnes actuellement âgées de moins de 20 ans ne quittent le territoire dans quelques années.

Dans la section consacrée à l'emploi, la carte de l'emploi au lieu de résidence permettra de mieux caractériser la population de l'aire d'étude en termes de catégories socio-professionnelles.

Les logements

Le parc de logements dans l'aire d'étude a été majoritairement construit durant la période des Trente Glorieuses afin d'accueillir les ouvriers du Val de Seine. Le tableau ci-dessous permet d'évaluer l'évolution entre 1999 et 2007 du nombre de logements dans les communes de l'aire d'étude et de les comparer avec le département des Yvelines et la région Île-de-France dans son ensemble.

Le nombre de logements a progressé

Le nombre de logements a progressé dans toutes les communes étudiées sauf Chanteloup-les-Vignes, où une baisse de 1,4% est enregistrée. Celle-ci peut être liée aux opérations de rénovation urbaine qui ont occasionné la disparition de certains logements afin de requalifier des zones de la commune. Le recul du nombre de logements explique par ailleurs la baisse de population observée dans la section précédente sur la démographie.

TAB 3 - RÉPARTITION DE LA POPULATION PAR CATÉGORIE D'ÂGE ET INDICE DE JEUNESSE EN 2007

| Communes | Part des moins de 20 ans | Part des plus de 60 ans | Indice de jeunesse |
|--------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------|
| Achères | 29% | 12% | 2,47 |
| Andrésy | 26% | 19% | 1,40 |
| Carrières-sous-Poissy | 29% | 12% | 2,36 |
| Chanteloup-les-Vignes | 34% | 11% | 3,00 |
| Triel-sur-Seine | 28% | 16% | 1,77 |
| Poissy | 24% | 20% | 1,23 |
| Département des Yvelines | 26% | 17% | 1,59 |
| Région Ile-de-France | 28% | 17% | 1,54 |

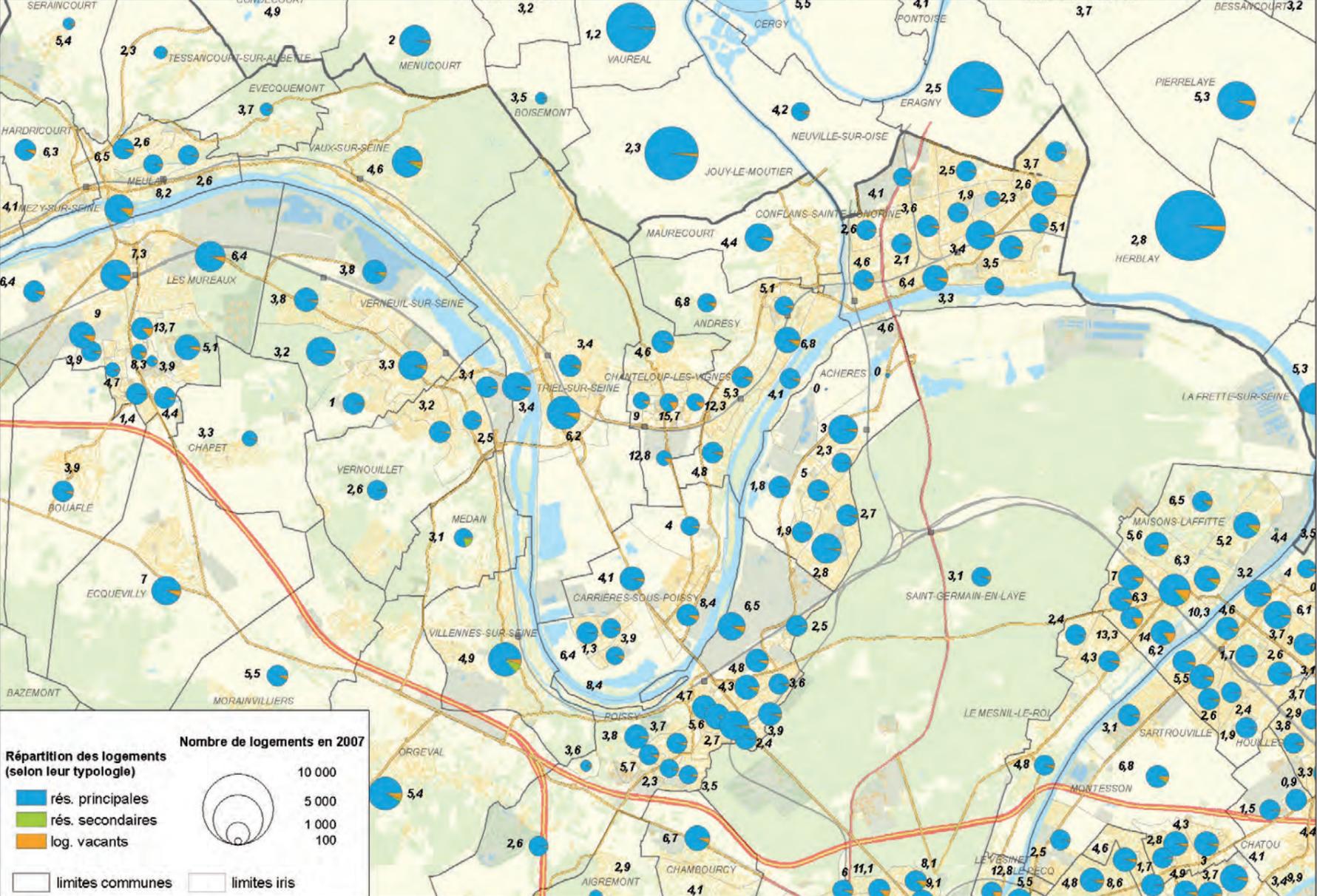
Source des données : INSEE -Traitement : Egis Mobilité

TABLEAU 4 - LOGEMENTS : VOLUMES, RÉSIDENCES PRINCIPALES, LOGEMENTS INDIVIDUELS ET VACANTS

| Communes | % de résidences principales 2007 | % de logements individuels 2007 | Nombre total de logements | | Part de logements vacants (%) | |
|--------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------|-----------|-------------------------------|---------|
| | | | 1999 | 2007 | 1999 | 2007 |
| Achères | 96,9% | 35,1% | 7 278 | 7 810 | 4,25 % | 2,81 % |
| Andrésy | 92,7% | 48,4% | 5 120 | 5 323 | 4,34 % | 5,58 % |
| Carrières-sous-Poissy | 95,1% | 37,9% | 4 742 | 5 090 | 5,97 % | 4,66 % |
| Chanteloup-les-Vignes | 89,2% | 38,7% | 3 272 | 3 227 | 15,98 % | 10,17 % |
| Triel-sur-Seine | 93,7% | 71,5% | 4 476 | 4 798 | 6,52 % | 4,69 % |
| Poissy | 94,9% | 17,6% | 15 951 | 16 665 | 6,52 % | 4,03 % |
| Département des Yvelines | 93,2% | 43,6% | 551 730 | 582 725 | 6,19 % | 4,79 % |
| Région Ile-de-France | 91,1% | 26,9% | 5 082 655 | 5 339 543 | 8,06 % | 6,09 % |

Source des données : INSEE -Traitement : Egis Mobilité

CARTE 6 - LOGEMENTS À L'IRIS : VOLUME ET RÉPARTITION PAR FONCTION (LES CHIFFRES INDIQUENT LE % DE LOGEMENTS VACANTS EN 2007)



source : INSEE

DÉMOGRAPHIE

Les autres communes affichent des pourcentages de progression enviables, supérieurs à 7% pour Carrières-sous-Poissy, Achères et Triel-sur-Seine ; cette progression est nettement plus forte que celle observée dans les Yvelines (+5,6%) et la région Île-de-France (+5%). La progression du nombre de logements se situe aux alentours de 4% à Andrésy et Poissy.

Le besoin de logements est lié au desserrement des ménages

Ces chiffres, nettement plus élevés que la croissance de la population observée sur la même période, illustrent également le phénomène de desserrement des ménages : de plus en plus de logements sont nécessaires pour loger une population dont la taille des ménages se réduit avec le temps.

Ainsi, dans une note sur les besoins en logements des ménages de Seine-Aval publiée en 2010 par l'AUDAS (Agence d'Urbanisme et de Développement Seine-Aval), il apparaît nettement que la tendance au desserrement des ménages (baisse du nombre de personnes par ménage) conduit à un besoin accru de logements². Sur le périmètre complet de l'OIN (Opération d'Intérêt National) Seine-Aval, la 2 Entre 1982 et 2006, le nombre moyen de personnes par ménages en Seine-Aval est passé de 3 à 2,6.

DÉMOGRAPHIE

croissance des ménages a été 5 fois plus rapide que celle du nombre d'habitants entre 1999 et 2006.

On note par ailleurs un recul du nombre de logements vacants. Leur part baisse en effet de 1 à 2 points de pourcentage environ dans les communes de la zone d'étude, sauf à Chanteloup-les-Vignes où ce taux affiche un recul de plus de 5 points mais se situe encore à un niveau très élevé, comme l'illustre la carte ci-contre. Cette situation pourrait illustrer un manque d'attractivité de la commune, en raison notamment d'une accessibilité trop faible. Seule Andrésy connaît une progression de son taux de logements vacants, bien que celui-ci reste inférieur à la moyenne régionale.

La tendance baissière du taux de vacance illustre la pression croissante sur le parc immobilier existant : le nombre de logements progresse moins vite que celui des ménages depuis 1968 dans le périmètre de l'OIN. Pour faire face à cette évolution, des objectifs de construction de logements ont été fixés dans le cadre de l'OIN Seine-Aval. Le développement de l'offre résidentielle a atteint 90% de l'objectif de l'OIN Seine-Aval en 2009, avec la mise en chantier de 2 252 logements dans le périmètre.

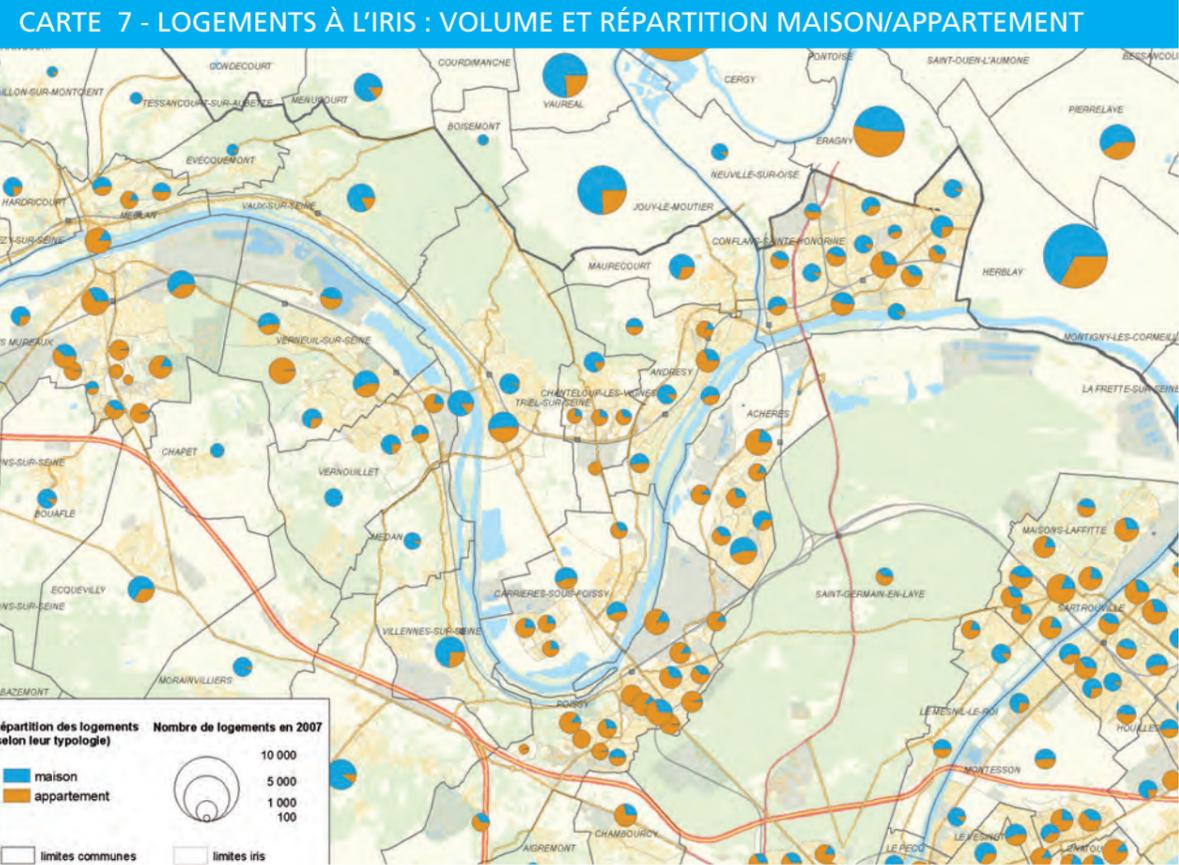
Plus spécifiquement, l'année 2009 a déjà vu la construction de 658 logements sur le territoire de la CA2RS, pour moitié à Carrières-sous-Poissy et pour un quart à Chanteloup-les-Vignes³.

Une répartition contrastée entre habitats collectif et individuel

La zone d'étude présente de forts contrastes en termes de répartition de l'habitat entre maisons et appartements. L'habitat individuel est ainsi particulièrement répandu à Triel-sur-Seine et Andrésy. Ces communes s'étendant en grande partie le long de la Seine accueillent une proportion de maisons nettement plus élevée que la moyenne départementale. A l'inverse, Poissy, Carrières-sous-Poissy, Achères et Chanteloup-les-Vignes présentent un habitat plus regroupé, les logements collectifs représentant 60 à 80% de l'ensemble des logements.

La carte ci-contre illustre notamment la forte proportion d'habitat collectif dans les zones proches du pont de Poissy.

³ Selon les données publiées par l'AUDAS en novembre 2010 dans « l'Observatoire de la construction et des marchés immobiliers dans le secteur de la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine ».



source : INSEE

Les emplois

La Carte 8 permet tout d'abord de repérer les principaux pôles d'emploi à proximité de la zone d'étude : Les Mureaux à l'ouest, Saint-Germain-en-Laye à l'est, Poissy au sud et Cergy au nord.

En termes de catégories socio-professionnelles (CSP), Poissy présente la particularité d'une forte proportion d'ouvriers (plus du quart des emplois de la commune), principalement du fait de l'implantation du site de production du groupe PSA Peugeot-Citroën.

On remarque également le très faible nombre d'agriculteurs exploitants désormais à l'intérieur de la boucle de Chanteloup, en raison de l'interdiction des cultures à vocation alimentaire sur ses terres polluées.

La comparaison de la carte de l'emploi au lieu de travail et de celle de l'emploi au lieu de résidence est instructive et permet de déterminer quelles communes constituent plutôt des lieux de résidence ou d'emplois. En effet, l'emploi au lieu de résidence représente les actifs occupés selon leur commune de résidence, et non plus selon la commune où ils travaillent.

A l'intérieur de la boucle de Chanteloup, le volume d'emploi est nettement plus élevé au lieu de résidence qu'au lieu de travail. Cela si-

| Communes | Taux d'activité (%) / population (15 à 64 ans) | | Taux de chômage (%) / population active | | Ratio (%) emplois/habitants (plus de 15 ans) | |
|--------------------------|--|--------|---|--------|--|------|
| | 1999 | 2007 | 1999 | 2007 | 1999 | 2007 |
| Achères | 77 % | 79,1 % | 8,6 % | 8,6 % | 27 % | 31 % |
| Andrésy | 74,5 % | 76,1 % | 6,4 % | 6,9 % | 18 % | 19 % |
| Carrières-sous-Poissy | 72,5 % | 75,4 % | 11,4 % | 12,7 % | 32 % | 34 % |
| Chanteloup-les-Vignes | 65,7 % | 69,5 % | 18 % | 19,4 % | 29 % | 32 % |
| Triel-sur-Seine | 73,8 % | 75,4 % | 8,1 % | 6,8 % | 17 % | 18 % |
| Poissy | 72,6 % | 75,7 % | 10,5 % | 11,6 % | 72 % | 84 % |
| Département des Yvelines | 71,7 % | 74,3 % | 8,7 % | 8,3 % | 47 % | 49 % |
| Région Ile-de-France | 73,2 % | 74,9 % | 11,6 % | 10,8 % | 57 % | 60 % |

Source des données : INSEE

gnifie que les travailleurs résidant dans cette zone sont plus nombreux que les emplois existants au sein de cette même zone. Il s'agit donc plutôt d'une aire de résidence, qui enregistrera des flux nets sortants de déplacements liés au travail.

A l'inverse, les emplois à Poissy sont plus nombreux que les actifs occupés. Cette commune accueillera donc des flux nets entrants de travailleurs, ainsi que le décrit la partie consacrée aux déplacements domicile-travail et domicile-études.

Par ailleurs, le taux de chômage reste élevé dans les communes du centre de la boucle

de Chanteloup, comme l'illustre le Tableau 5. Ainsi, malgré la présence de pôles d'emplois à proximité de la boucle de Chanteloup, la population ne trouve pas nécessairement de postes en quantité suffisante. L'équilibre entre offre et demande d'emplois n'apparaît donc pas comme adéquat. Dès lors, le développement économique des communes situées au sein de la boucle constitue une solution à ce déficit d'emplois. Ce développement pourrait passer par l'amélioration de l'accessibilité du territoire à partir des rives opposées de la Seine.

L'essor économique de la boucle pourrait également remédier au déficit des professions in-

tellectuelles supérieures (PIS) travaillant dans la boucle de Chanteloup. En effet, salariés des PIS sont nettement plus nombreux à résider dans les communes de l'aire d'étude qu'à y travailler, comme en témoigne la faible part jaune du diagramme sur la Carte 8.

Cette dichotomie entre communes orientées vers l'emploi et communes plus résidentielles est encore plus clairement illustrée dans le tableau 5. Le ratio entre emplois et habitants de plus de 15 ans est effectivement particulièrement faible dans toutes les communes de la boucle de Chanteloup, alors qu'il dépasse très largement la moyenne départementale

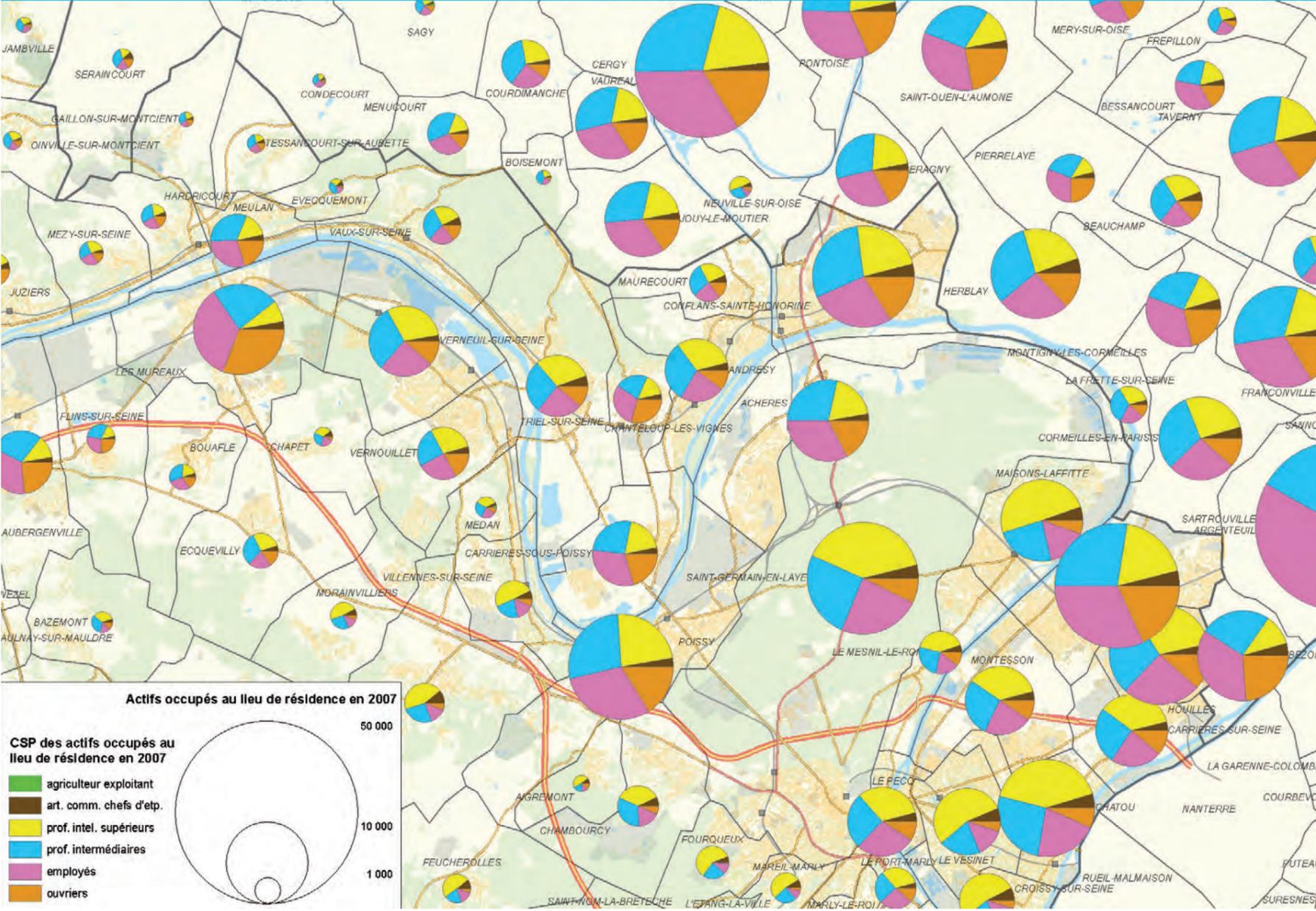
CARTE 8 : RÉPARTITION DES EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL EN 2007 PAR CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE



LES EMPLOIS

et régionale à Poissy, traduisant une offre d'emplois majeure dans ce pôle. Les taux d'activité dans les communes de la zone d'étude sont globalement proches des niveaux départementaux et régionaux. L'exception constatée à Chanteloup-les-Vignes (taux d'activité inférieur à 70%) provient en partie de la part importante des moins de 20 ans dans la population.

CARTE 9 - RÉPARTITION DES EMPLOIS AU LIEU DE RÉSIDENCE EN 2007 PAR CSP



source : INSEE

LES EMPLOIS

La carte ci-contre qui représente la répartition de la population d'âge actif en 2007 (inactifs, actifs occupés et inoccupés¹), montre que la part des inactifs est plus forte à Chanteloup-les-Vignes que dans toute autre commune de l'aire d'étude.

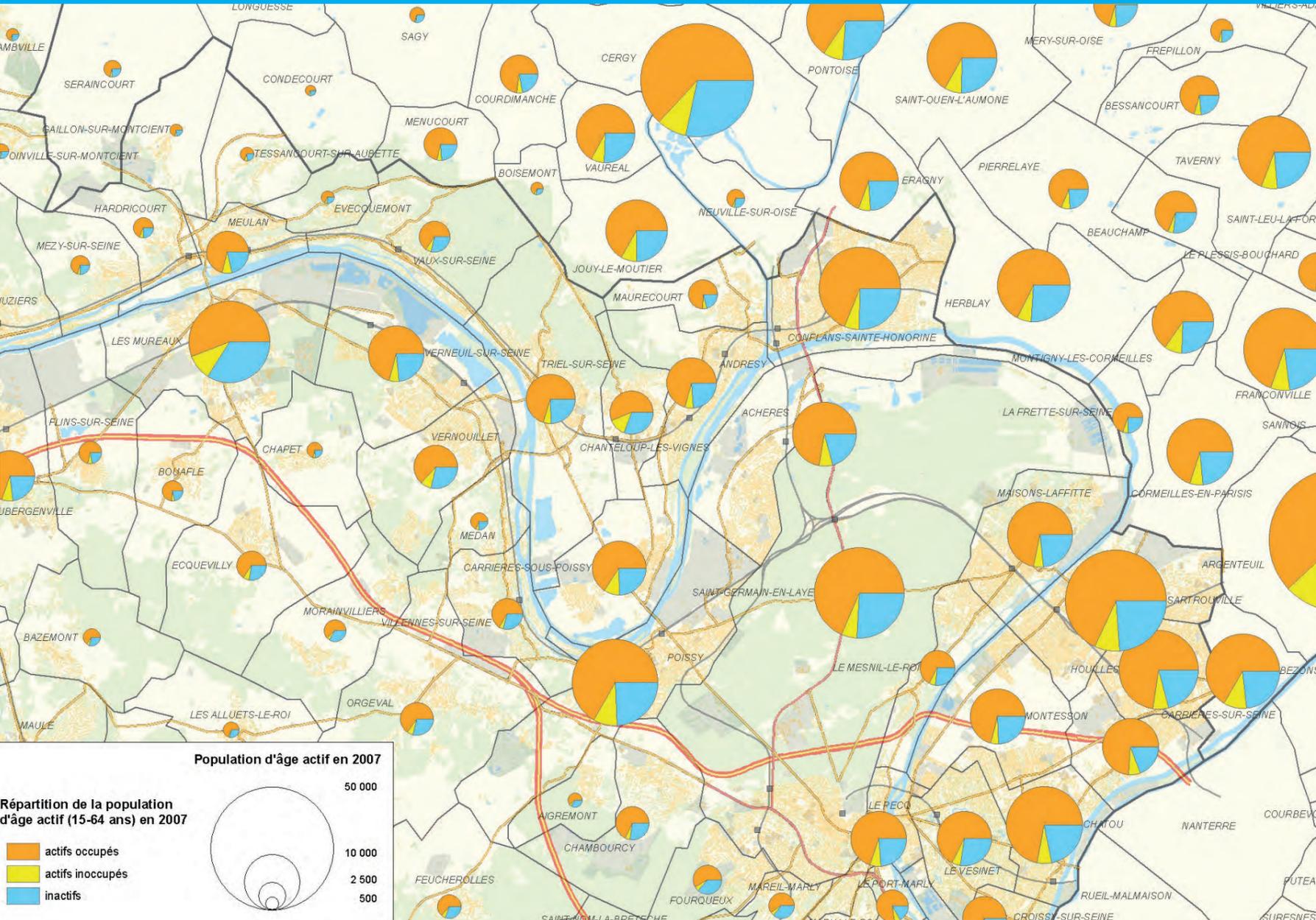
Au-delà de ce moindre taux d'activité, Chanteloup-les-Vignes souffre d'un taux de chômage plus haut que le reste des communes de la zone : il atteint près de 20% en 2007. Le taux de chômage reste aussi particulièrement élevé à Poissy et Carrières-sous-Poissy (plus de 3 points au-dessus de la moyenne départementale). Son augmentation entre 1999 et 2007 à Poissy, Carrières-sous-Poissy et Chanteloup-les-Vignes contraste avec le recul du taux de chômage dans les Yvelines et plus généralement en Île-de-France au cours de la période 1999-2007.

La hausse du taux de chômage entre 1999 et 2007 dans certaines communes de la zone trouve une partie de son explication dans la progression trop modeste du nombre d'emplois.

La carte page suivante montre que si aucune commune de l'aire d'étude n'a perdu d'emplois au cours de la période, la croissance des postes de travail a été contenue en-dessous de 2,5%.

¹ La population d'âge actif (15-64 ans) se répartit en trois catégories. Les actifs occupés regroupent les personnes exerçant une profession (salarisée ou non) même à temps partiel. Les actifs inoccupés sont les chômeurs à la recherche d'un emploi. Le reste de la population d'âge actif constitue les inactifs, notamment les élèves, les étudiants et les retraités.

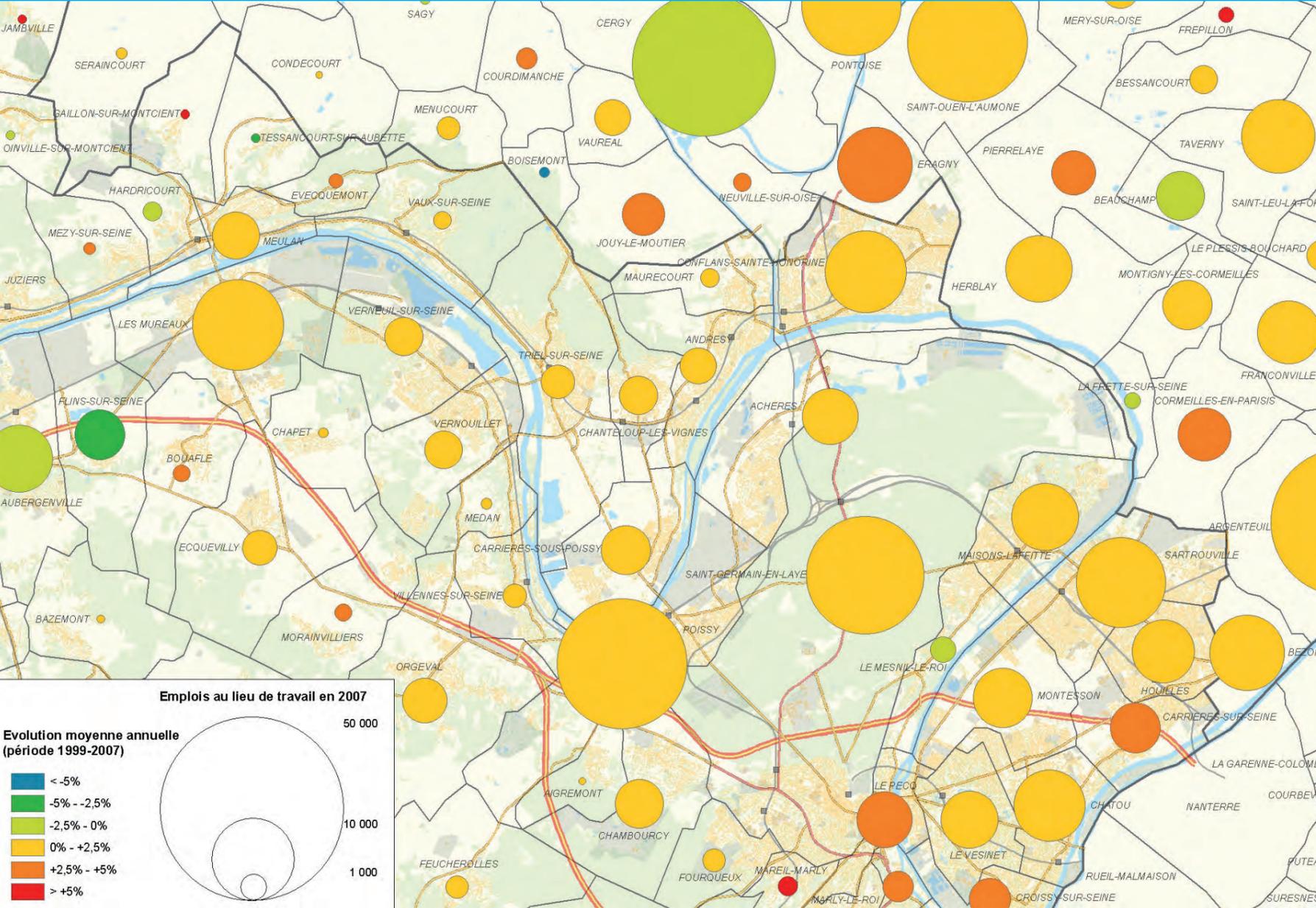
CARTE 10 - RÉPARTITION DE LA POPULATION D'ÂGE ACTIF EN 2007 (INACTIFS, ACTIFS OCCUPÉS ET INOCCUPÉS)



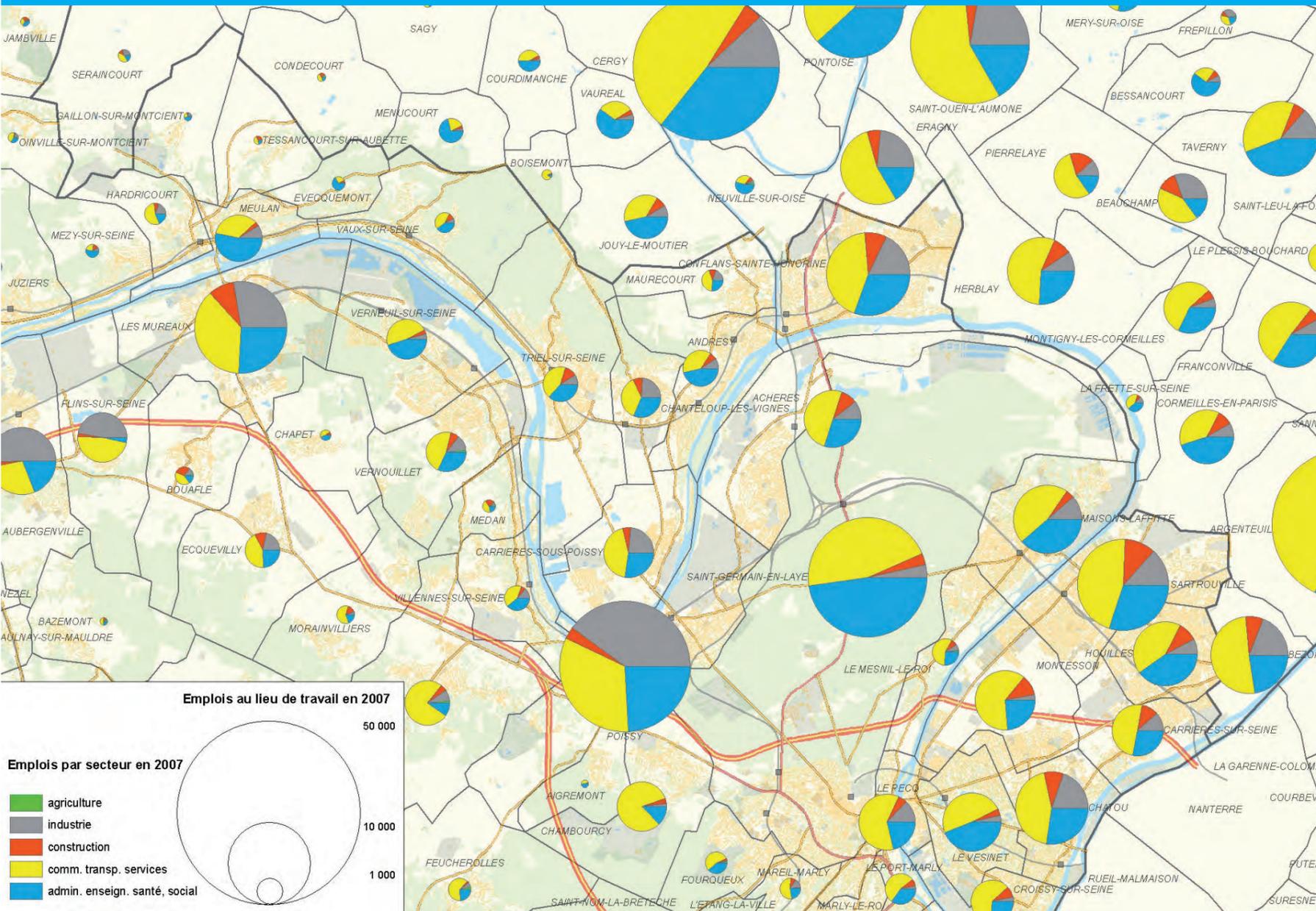
LES EMPLOIS

La dynamisation de la politique d'incitation à l'implantation d'activités économiques dans la zone pourrait constituer une réponse à ce relatif manque de créations d'emplois. Ainsi, il serait bénéfique d'améliorer l'accessibilité de la boucle de Chanteloup afin non seulement de la rendre plus attractive pour des entreprises souhaitant s'y installer, mais aussi pour améliorer les conditions d'accès des populations locales aux emplois situés dans les alentours (notamment au-delà de la Seine).

CARTE 11 - VOLUME EN 2007 ET VARIATION DEPUIS 1999 DES EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL



CARTE 12 - EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ EN 2007



Emplois au lieu de travail en 2007

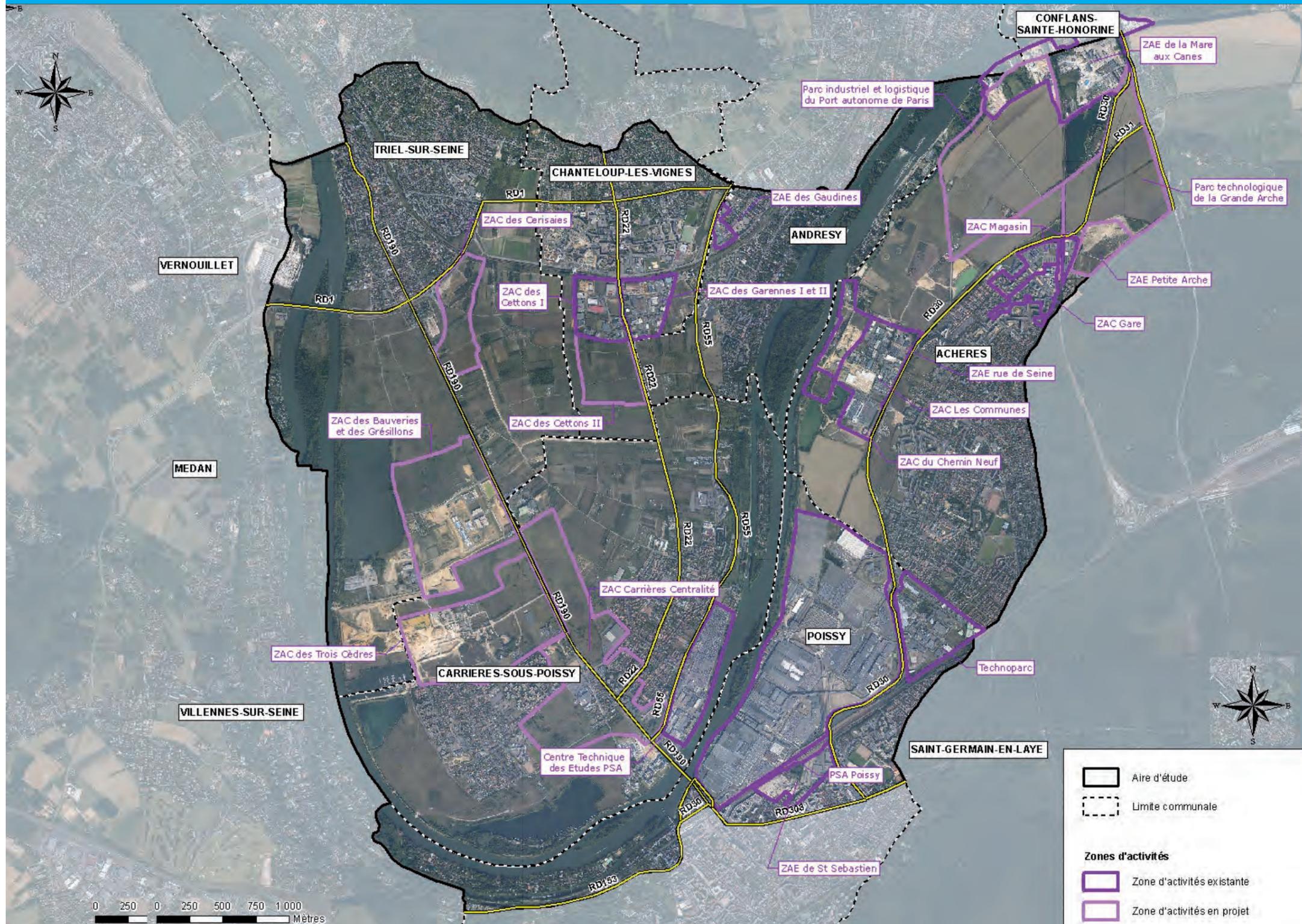
50 000
10 000
1 000

Emplois par secteur en 2007

- agriculture
- industrie
- construction
- comm. transp. services
- admin. enseign. santé, social

source : INSEE

ZONES D'ACTIVITÉS



Les zones d'activités

Les zones d'activités économiques (ZAE) sont présentées sur la carte de la page précédente. Elles sont relativement peu nombreuses aujourd'hui à l'intérieur de la boucle de Chanteloup. Elles se concentrent plutôt sur la rive gauche opposée de la Seine, à Achères et Poissy, comme l'illustre la carte précédente. Les informations concernant les ZAE sont issues, sauf indication contraire, de l'Observatoire des ZAE de Seine Aval 2009 publié en mai 2010 par l'AUDAS et la CCI de Versailles, ainsi que des premières évaluations de ce même Observatoire pour l'année 2010.

Chanteloup-les-Vignes

L'ensemble formé par les ZAE des Cettons I et des Garennes I et II

L'ensemble formé par les ZAE des Cettons I et des Garennes I et II représente actuellement environ 30 ha et accueille notamment des entreprises de mécanique générale et de précision. Selon l'observatoire des ZAE de la CCI de Versailles, 1 089 emplois y étaient répertoriés mi-2009 pour 5 établissements implantés. Ces emplois étaient concentrés à 57% dans l'industrie et 17% dans les services. En

2010, le développement s'est poursuivi avec l'installation d'une plateforme logistique LIDL et d'une plateforme postale. L'implantation d'un village artisanal regroupant bureaux et ateliers participent à cette dynamique.

Carrières-sous-Poissy

Seule la zone des bords de Seine accueillant le Centre Technique de PSA Peugeot-Citroën a pour l'instant été développée sur cette zone. 675 salariés y œuvrent à la recherche-développement du groupe automobile. Toutefois, quelques entreprises se trouvent déjà sur le territoire du futur Écopôle, aujourd'hui en projet. Elles sont situées dans la ZAC des Trois Cèdres et prises en compte ci-dessous dans la zone « Écopôle ».

Triel-sur-Seine

Il n'y a aucune ZAE aujourd'hui sur le territoire de la commune, mais une partie du futur éco-pôle se situe sur la commune.

L'Écopôle

La CA2RS désigne sous ce vocable le futur pôle d'activités décrit dans la partie concernant

les projets phares de la zone d'étude (situation de référence). Cette zone, aujourd'hui à l'état de projet, accueille toutefois déjà sur son territoire des activités que l'Observatoire des ZAE a regroupé dans un même ensemble, qu'elles se trouvent à Triel-sur-Seine (partie nord de l'Écopôle) ou à Carrières-sous-Poissy (partie sud). Sur 196 ha, cette zone regroupait mi-2009 17 établissements employant 491 personnes (à 78% dans l'industrie). On y recense la présence de grandes unités industrielles liées au secteur des éco-industries, notamment AZALYS, centre de traitement et de valorisation énergétique des ordures ménagères et SIAAP sur le site des Grésillons, usine de traitement des eaux usées de dernière génération. La proximité de l'Écopôle avec le futur port de Triel et la disponibilité foncière sur la zone devraient lui permettre un développement marqué dans les prochaines années.

Achères

La ZAE des Berges de Seine

Elle s'étendant sur 43 ha est en expansion. Elle est composée des ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) des Communes au nord et du Chemin Neuf au sud. Ses 1 113 salariés (à mi-2009) se répartissent principalement dans les secteurs du commerce (43%) et des services (28%).

La ZAC des Communes

Elle accueille surtout des entreprises liées à l'automobile (en sous-traitance pour PSA). 50 établissements sont implantés sur le site, où travaillent 700 salariés.

La ZAC du Chemin Neuf

Extension de celle des Communes, elle illustre également l'implantation croissante des commerces sur cette rive de la Seine. Elle accueille notamment un supermarché de produits surgelés et une enseigne de jouets ainsi que le centre commercial Grand Cèdre où se situe un hypermarché Leclerc. Une liaison routière à proximité permettrait sans doute de développer les flux vers ce pôle commercial. L'implantation d'enseignes de vêtements et de restauration en 2010 illustre l'attractivité commerciale de la zone.

La ZAE de la Gare

À vocation tertiaire sur 6 ha, elle regroupait fin 2009 311 salariés à 61% dans les services et 22% dans la construction. Sa proximité avec la ZAE de la Petite Arche pourrait favoriser son développement.

La ZAE de la Mare aux Canes

Elle s'étend sur les communes d'Achères, Andrézy et Conflans-Sainte-Honorine. Elle regroupe principalement des carrières et des

LES ZONES D'ACTIVITÉS

établissements du BTP. Ses 14 établissements accueilleraient fin 2009 218 salariés à 57% dans l'industrie et à 38% dans la construction. La ZAE ne bénéficie pas d'une dynamique propre en raison notamment de son morcellement par les ponts de franchissement de la Seine à Conflans-Sainte-Honorine. Ce manque de dynamisme s'illustre par une stagnation du nombre d'établissements en 2010.

Andrésey

La zone d'activités des Gaudines

Elle s'étend sur 3 ha à Andrésey et suit une tendance décroissante. Elle accueillait 13 établissements fin 2009, pour 96 salariés répartis à 40% dans les services et 36% dans les commerces. Trois sociétés ont quitté la zone en 2009 mais l'arrivée d'une enseigne de restauration en 2010 offre un service de restauration pour les salariés.

Poissy

La ville constitue le centre d'emplois le plus important à proximité de la boucle de Chanteloup, en raison notamment de l'implantation du pôle tertiaire et du site de production PSA Peugeot-Citroën de Poissy, situé sur le même site en bord de Seine.

Le pôle tertiaire de PSA

Ce pôle accueille 3 500 collaborateurs dans ses deux bâtiments.

Par ailleurs, 6 535 personnes travaillaient sur le site production de Poissy en octobre 2010, à quelques dizaines de mètres du pôle tertiaire. L'entreprise représentait donc au total un peu plus de 10 000 emplois dans l'aire d'étude, fin 2010.

Cette usine est l'une des quatre grandes usines terminales du groupe PSA Peugeot-Citroën ; elle possède une capacité de production de 400 000 véhicules par an et s'étend sur 180 ha. Y sont surtout produites des DS3 et des 207, ainsi que quelques C3.

PSA indique que l'expédition des voitures après la phase de production est réalisée à 50% par voie ferrée et à 50% par la route, ce qui permet de mesurer l'importance d'une desserte routière de qualité pour la compétitivité de ce site de production.

La zone d'activités économiques du Technoparc

Elle constitue selon l'Observatoire des ZAE de la CCI de Versailles la quatrième ZAE la plus importante du périmètre de Seine-Aval. Fin 2009, ses 27 hectares accueilleraient 1507 salariés répartis dans 162 établissements. Les possibilités d'extension de cette zone étant très réduites, la liaison RD 30-RD 190 ne pourrait pas engendrer un développement plus grand, mais améliorerait potentiellement les condi-

tions d'accès des salariés à leur lieu de travail. Le taux de remplissage des hôtels d'entreprises est resté très élevé en 2010 et l'installation d'une plateforme logistique a sans doute permis un léger accroissement de l'emploi.

La ZAE Saint-Sébastien

Elle se situe immédiatement au sud du site de production de PSA à Poissy. Sur 13 ha, 6 établissements sont implantés et emploient 161 salariés (à 50% dans le commerce et 37% dans les transports fin 2009). Une réflexion sur un changement de vocation est en cours en raison de son enclavement, de l'existence de friches et du vieillissement des bâtiments.

Vernouillet

La ZAE de la Grosse Pierre à Vernouillet

Dix huit ha à l'ouest de la zone d'étude, elle regroupait mi-2009 76 établissements pour 681 salariés, répartis à 46% dans l'industrie et à 32% dans le commerce. Des aires foncières sont encore disponibles, et l'offre commerciale à proximité en renforce l'attractivité. Toutefois, son accessibilité reste moyenne en raison notamment de son éloignement de l'A13. En 2010, la qualité des bâtiments de la ZAE s'est dégradée ; le départ d'une entreprise importante de la zone ainsi que la fermeture de petits commerces n'ont pas été

intégralement compensés par l'implantation en 2010 de Lumeneo (entreprise innovante dans le domaine de la mobilité employant 50 salariés),

Principaux équipements et loisirs

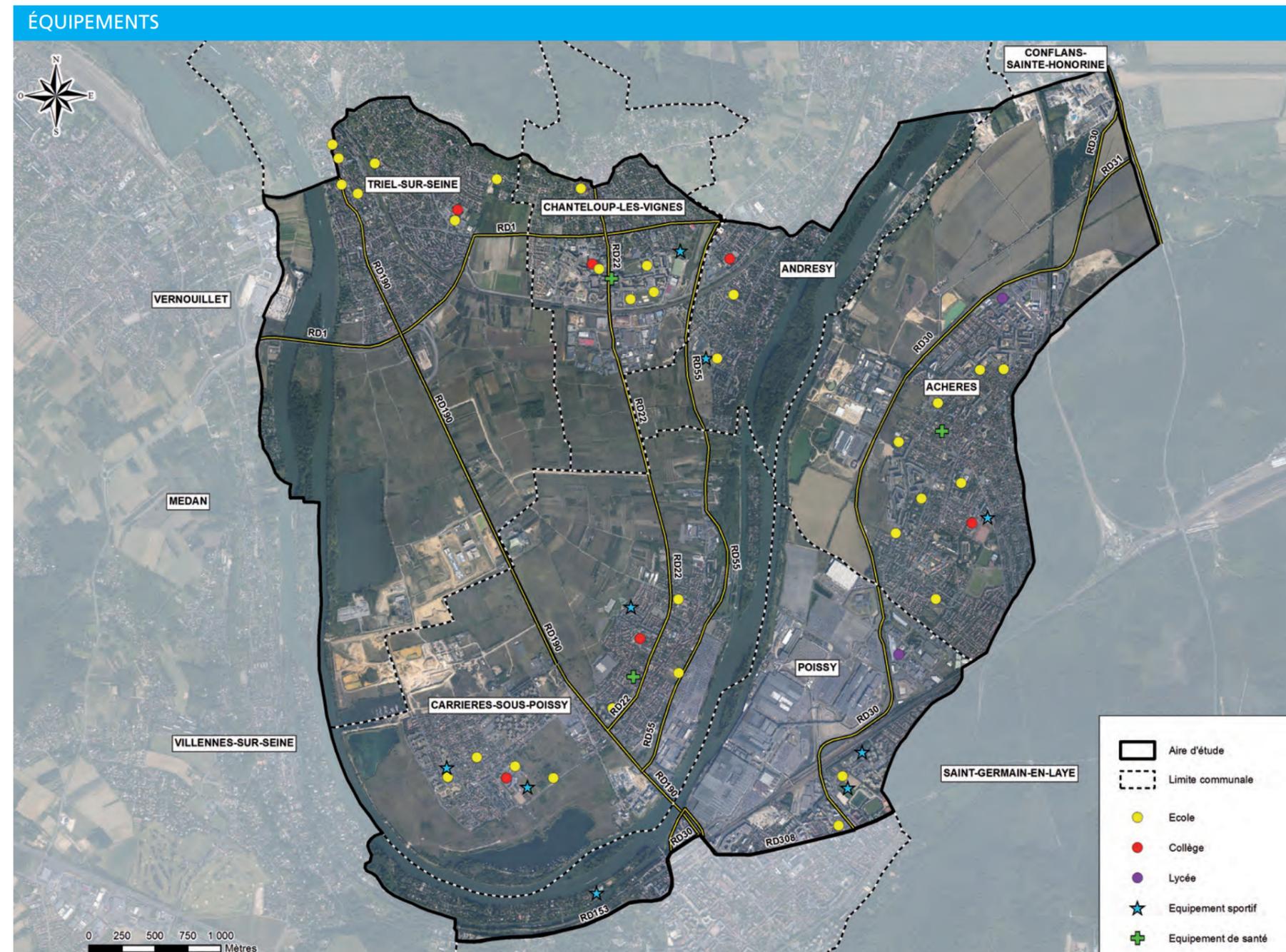
Les équipements publics

La zone d'étude accueille plusieurs équipements publics localisés au niveau des centres des communes (visibles sur la carte « Équipements » ci-contre).

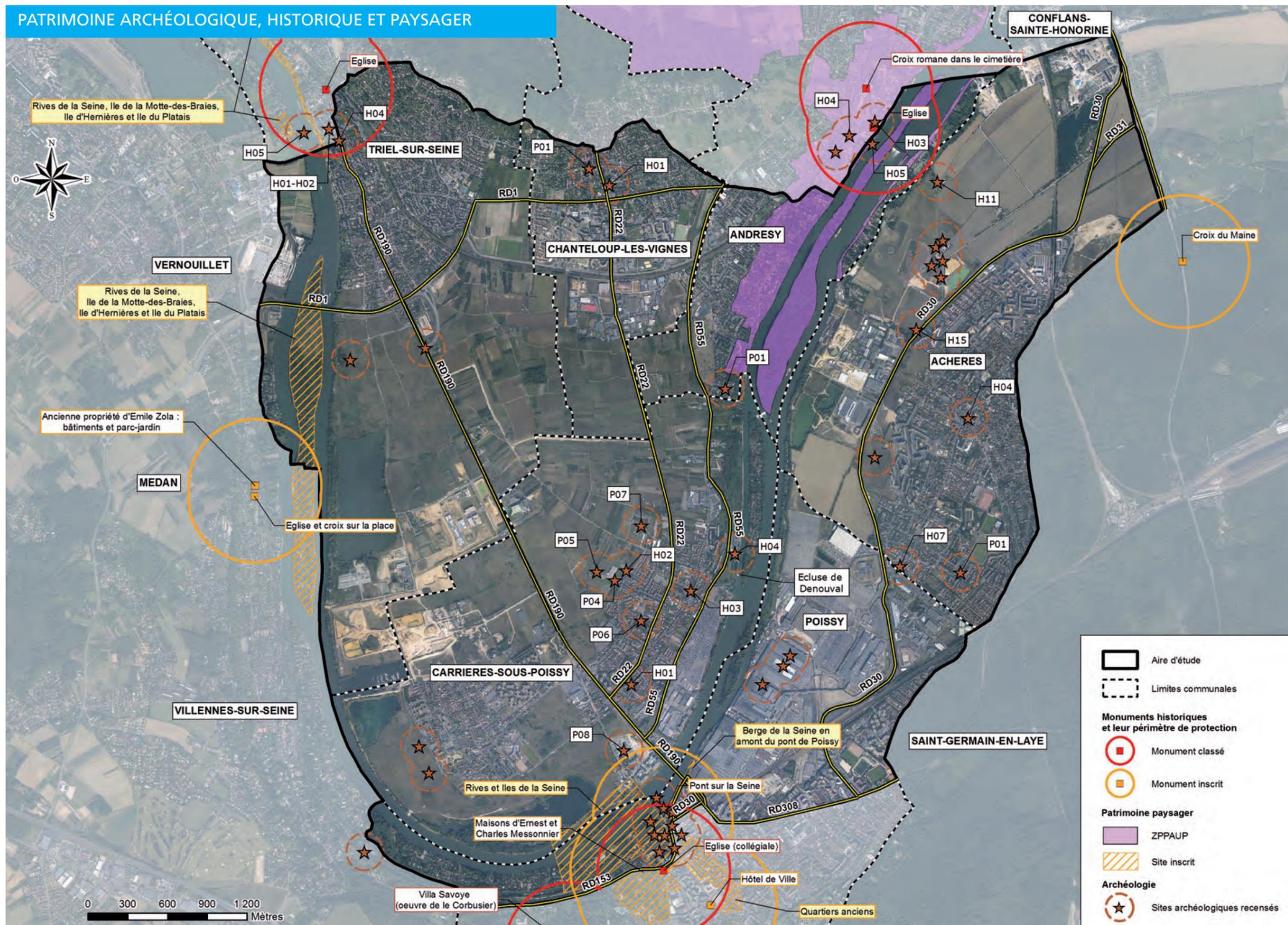
Les équipements scolaires présents au sein de la zone d'étude comptent 31 écoles, 6 collèges et 2 lycées. Le lycée d'Achères et celui du nord de Poissy sont difficilement accessibles actuellement pour les élèves de l'intérieur de la boucle de Chanteloup, dépourvue de lycée. Concernant les équipements médicaux et sociaux, 3 établissements pour personnes âgées sont recensés dans la zone d'étude.

Les équipements sportifs et de loisirs existants regroupent :

- 2 piscines à Poissy (piscines Saint-Exupéry et Migneaux),
- des complexes sportifs à Achères (CS Georges Bourgoïn), Andrésy (centre sportif des Cardinettes), Poissy (CS Beauregard, Léo Lagrange et Maladrerie), Carrières-sous-Poissy (CS Bretagne, Alsace, Provence, Stade Raymond Mazières) et Chanteloup-les-Vignes (CS David Douillet).



PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE, HISTORIQUE ET PAYSAGER



PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS ET LOISIRS

Tourisme et loisirs

La carte « Patrimoine archéologique, historique et paysager » recense les sites d'intérêt touristique dans la zone d'étude.

Le site inscrit des "Rives de la Seine, Ile de la Motte-des-Braies, Ile-d'Hernières et du Platais" s'étend sur près de 55 ha mais seules les Iles d'Hernières et du Platais à Triel-sur-Seine ainsi que les sites inscrits "Rives et îles de la Seine" et "Berge de la Seine en amont du pont de Poissy" font partie de l'aire d'étude.

De plus, plusieurs monuments historiques inscrits ou classés se situent en limite de la zone d'étude au sein des bourgs, tout particulièrement à Poissy et Andrésy.

A noter également qu'une grande partie du territoire de la commune d'Andrésy est répertoriée comme Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain, et Paysager (ZPPAUP). Arrêtée le 30 octobre 2008, elle se substitue aux traditionnels périmètres de protection des monuments historiques. Cette ZPPAUP intègre d'ailleurs deux édifices classés à l'inventaire des monuments historiques : l'église Saint-Germain et la croix romane du cimetière d'Andrésy.

La ZPPAUP d'Andrésy concerne le centre ancien, les berges, les îles, une partie des coteaux et le secteur du Fay. A l'instar des

règlementations imposées par les périmètres de protection de 500 m des monuments historiques, tout projet inclus dans le périmètre d'une ZPPAUP doit en respecter le règlement.

De nombreux sites archéologiques connus sont également recensés dans le secteur d'étude. Ils sont plus nombreux dans les bourgs et les zones aménagées, car des fouilles ont déjà pu être réalisées, mais il est vraisemblable que des vestiges soient présents jusqu'au cœur de la boucle de Chanteloup.

En dehors des monuments historiques, seule la commune de Poissy présente une offre touristique diversifiée, relayée par son office de tourisme (le musée du jouet, la distillerie du noyau, des croisières sur la Seine à partir de la halte fluviale installée en 2001).

Par ailleurs, la zone d'étude recèle quelques chemins piétonniers longeant le fleuve ou les massifs forestiers.

Des sentiers de grande randonnée de pays (GRP), de grande randonnée (GR), et de petite randonnée (PR) sont recensés en marge de la zone d'étude. Quelques équipements de loisirs s'insèrent dans la zone d'étude (le port de plaisance « port Saint-Louis » à Triel-sur-Seine, le centre équestre « les Ecuries de la croix d'Achères », la piscine Migneaux, sur l'île du même nom, et la piscine Saint-Exupéry, toutes deux situées à Poissy et citées ci-dessus).

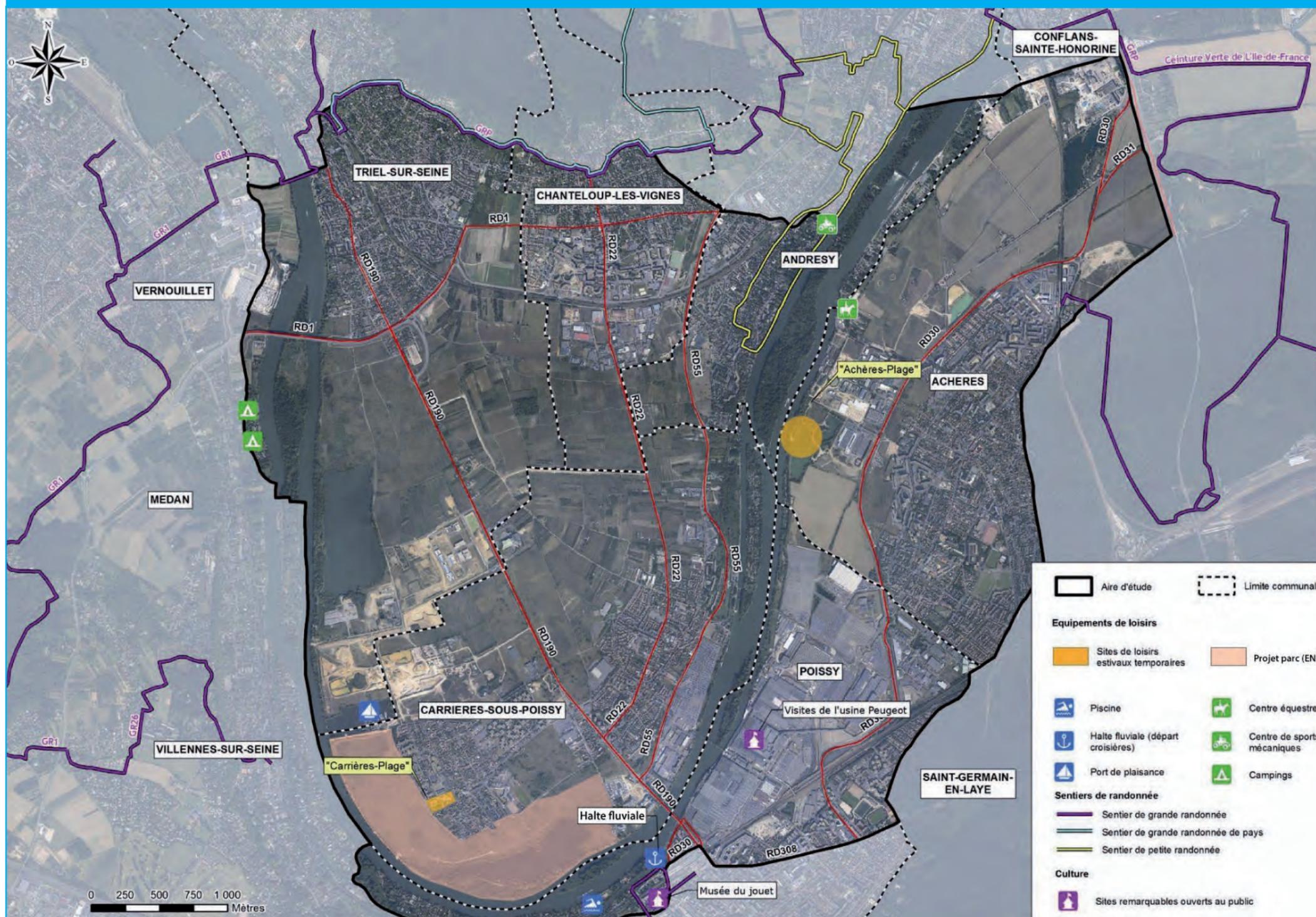
En été, l'étang des Bauches accueille l'opération « Achères plage » et le complexe sportif Bretagne à Carrières-sous-Poissy accueille « Carrières-plage ».

En outre, la commune d'Achères projette à moyen terme d'aménager un parc urbain de 4 ha dans la zone de Rocourt et côté est de la RD 30.

Enfin, le département des Yvelines a créé un Espace Naturel Sensible (ENS) au sein de la zone d'étude. Les ENS ont pour objectif de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs d'expansion des crues et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels ; mais également d'aménager ces espaces pour être ouverts au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel.

Dans ce cadre, le département des Yvelines a décidé lors de la séance du 22 octobre 2010 d'instituer une zone de préemption à Carrières-sous-Poissy sur une superficie d'environ 113 ha et de créer un parc à vocation paysagère et récréative en bord de Seine au fur et à mesure des acquisitions qui seront faites dans la zone de préemption.

TOURISME ET LOISIRS



Transports : les routes

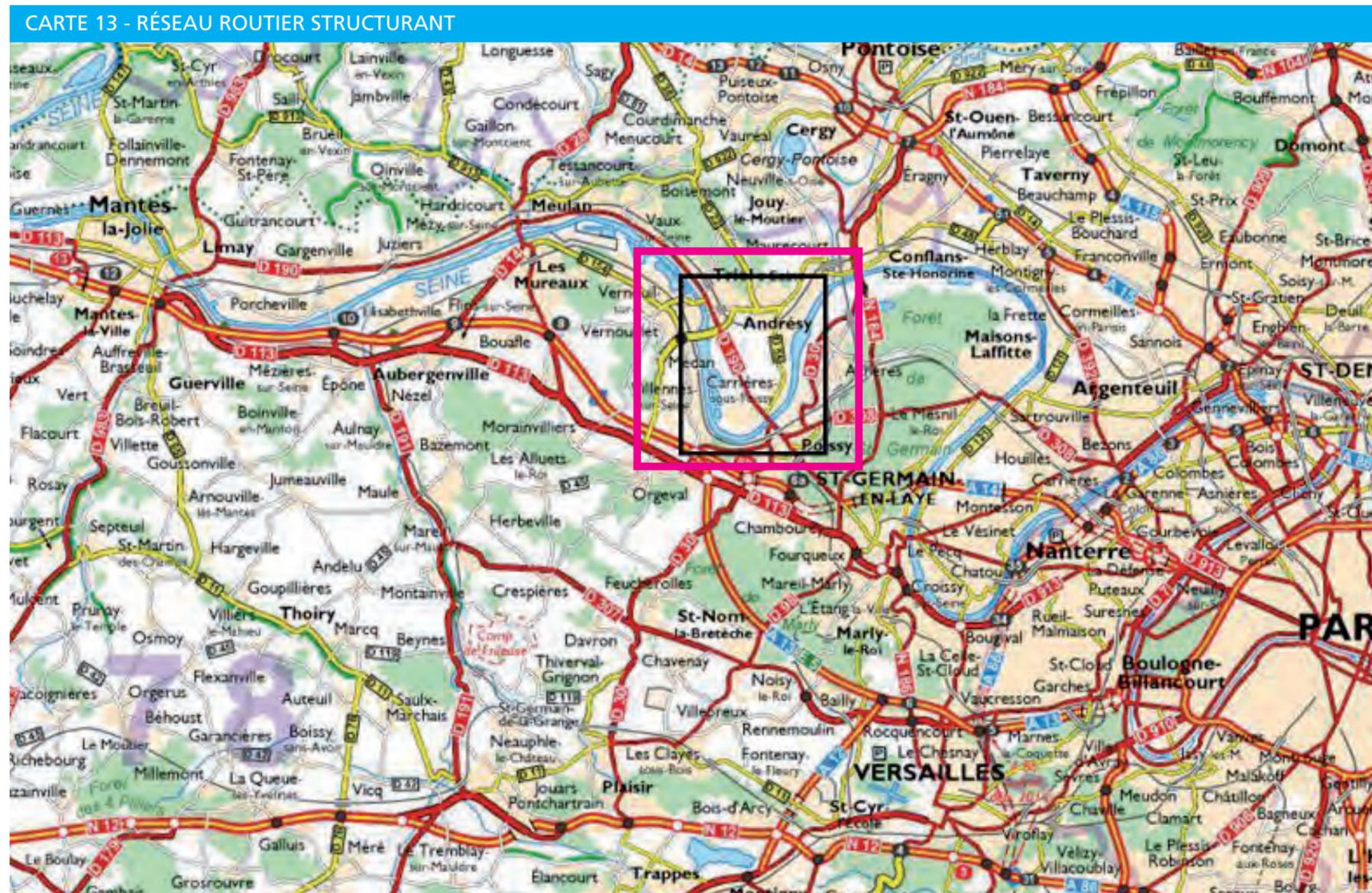
Cette partie traite des systèmes de transport existants uniquement ; les projets de transport sont quant à eux décrits dans la partie consacrée à la situation de référence.

Diagnostic du réseau routier départemental

Un réseau essentiellement orienté vers Paris

Le département des Yvelines présente environ 6 000 kilomètres de routes, dont 130 km d'autoroutes et 110 km de routes nationales, 1 560 km de routes départementales et 4 200 km de voies communales.

Le réseau magistral sur le département, constitué des grandes liaisons autoroutières et routes nationales est principalement orienté vers la capitale et la proche couronne (A11, A12, A13, A14, RN10, RN12, et A15 dans le sud du Val d'Oise). Il en va de même pour les principales routes départementales du secteur (RD 190, RD 113, RD 307, RD 308). Les principales infrastructures tangentiels



TRANSPORTS : LES ROUTES

(en particulier la RN184 dans la zone d'étude) ont des caractéristiques insuffisantes pour assurer de vraies liaisons de banlieue à banlieue ce qui constitue une entrave pour le développement résidentiel et économique des territoires et transfère le trafic sur les réseaux départemental et communal inadaptes.

Enfin, le Département manque de franchissements de la Seine ce qui pénalise les liaisons territoriales de rive à rive et conduit à la saturation de la plupart des ponts existants.

Un réseau routier en surcharge

Ces infrastructures routières doivent aujourd'hui faire face à une circulation importante de véhicules liée à :

- la structure du réseau routier et en particulier la congestion des infrastructures magistrales du réseau routier national,
- la structure du réseau de transport en commun lourd, polarisé sur Paris et les Hauts-de-Seine, essentiellement utilisé pour les déplacements domicile/travail. Ce réseau est aujourd'hui insuffisant en termes de capacité pour le département des Yvelines,
- la faiblesse des densités de population dans les zones rurales ou périurbaines du Département qui rend difficile la mise en place d'un système de transport en commun

compétitif avec l'automobile,

- l'accroissement d'une demande qui porte essentiellement sur des trajets pour d'autres motifs que le travail, et générant ainsi des trajets diversifiés.

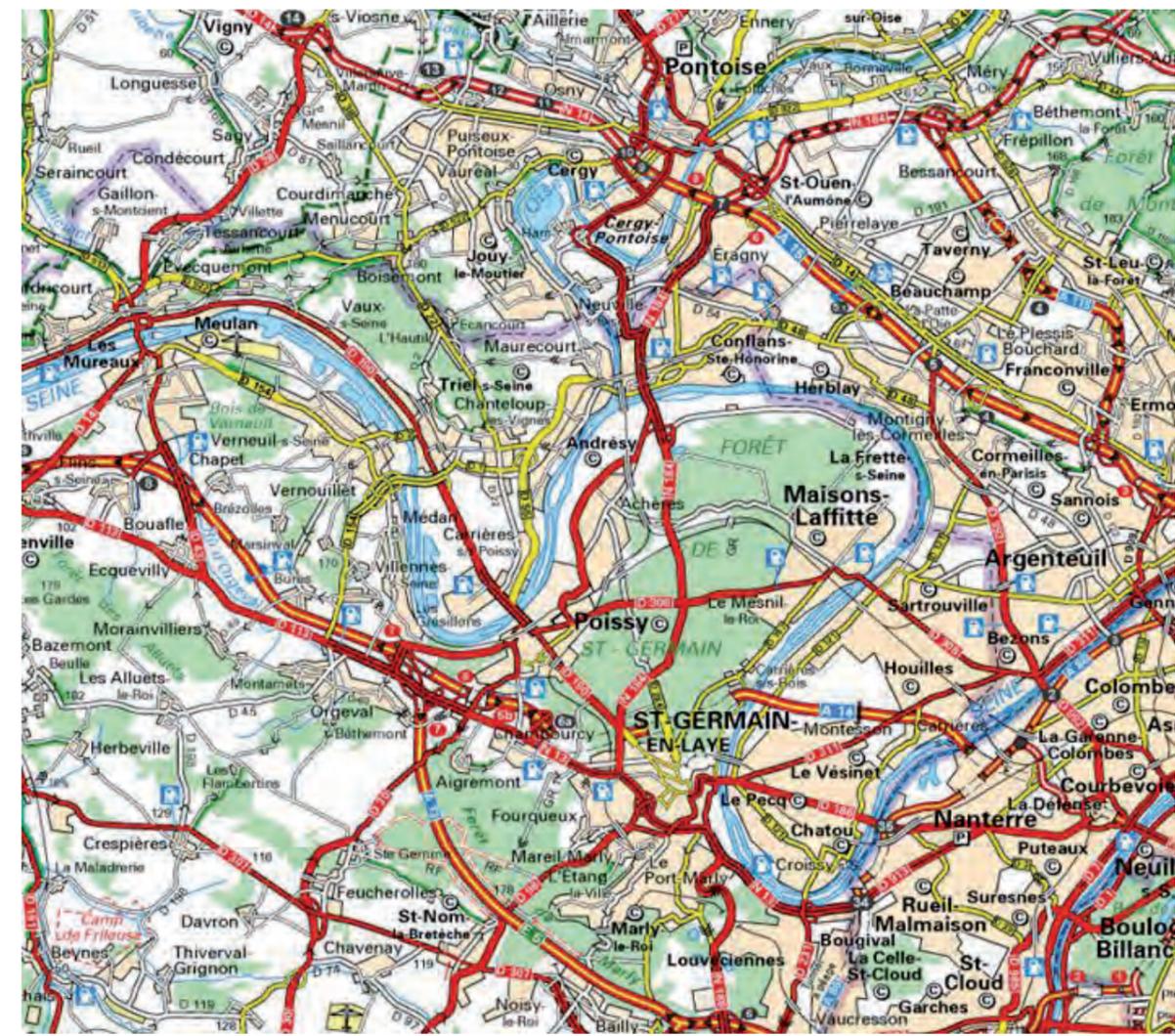
Description du réseau routier de l'aire d'étude

Les axes structurants situés à proximité

L'aire d'étude restreinte (la boucle de Chanteloup et Achères) n'est pas traversée par des axes de déplacement de grande importance.

La présence d'un méandre de la Seine a en effet représenté un obstacle au passage des axes majeurs. Un certain nombre de ces axes structurants sont toutefois localisés à proximité, essentiellement au sud et à l'est de l'aire d'étude. Il s'agit :

- des autoroutes A13 (Paris – Rouen) et A14 (Poissy - La Défense),
- de la RD 113, parallèle et située au sud de l'A14, reliant la Défense à l'A13,
- de la RN184, à l'est de la zone d'étude, reliant Saint-Germain-en-Laye à Cergy-Pontoise,



Source : Viamichelin.fr

TRANSPORTS : LES ROUTES

- d'un réseau de routes départementales qui convergent vers le pont de Poissy et qui traversent la zone d'étude : RD 30 (N12-Poissy), RD 153 (D113-Poissy), RD 308 (Bezons-Poissy) et RD 190,

- de la RD 154 menant au nouveau pont à Triel-sur-Seine.

Les 5 axes importants pour la desserte locale

Au sein de l'aire d'étude, ce sont essentiellement des routes départementales qui permettent la desserte des communes. Cinq de ces axes ont une importance particulière :

- **la RD 190** : c'est l'axe principal d'accès à la boucle de Chanteloup via le pont de Poissy, point de convergence de nombreuses départementales. Elle permet la liaison entre Saint-Germain-en-Laye et les communes de la Vallée de la Seine aval,

- **la RD 30**, qui relie la commune de Conflans-Sainte-Honorine à celle de Poissy en passant par Achères,

- **la RD 55**, axe à important trafic. Elle relie Carrières-sous-Poissy à Conflans-Sainte-Honorine,

- **la RD 22**, reliant Carrières-sous-Poissy à Chanteloup-les-Vignes,

| ÉVOLUTION DES TMJA (TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL) DE 2004 À 2008 | | | | | |
|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Axe | TMJA 2004 (véhicules/jour) | TMJA 2005 (véhicules/jour) | TMJA 2006 (véhicules/jour) | TMJA 2007 (véhicules/jour) | TMJA 2008 (véhicules/jour) |
| RD 190 entre Triel-sur-Seine (giratoire RD 1-RD 190) et Carrières-sous-Poissy | 16 146 | 16 454 | - | - | - |
| Pont de Poissy (RD 190) | 38 737 | 38 698 | 38 702 | 38 270 | 36 326 |
| RD 153 | - | - | 25 263 | 27 214 | 26 221 |
| RD 55 | 12 974 | 13 422 | 10 803 | 13 660 | 12 685 |
| RD 30 Section (RN184-Technoparc) | 14 123 | 14 423 | 14 012 | - | - |
| RD 30 section (Technoparc – RD 153) | - | 19 470 | - | - | - |
| RN184 à Achères | 36 005 | 35 343 | 34 477 | 34 054 | - |

- **la RD 1** permettant les déplacements est-ouest dans la boucle de Chanteloup entre la RD 55 et la RD 154 puis les autoroutes A13 et A14 via le pont à Triel, mis en service en 2003.

Très fréquentées, les RD 190 et RD 30 sont respectivement situées en rives droite et gauche de la Seine. Elles sont reliées par la RD 308 en amont du pont de Poissy, régulièrement saturé aux heures de pointes. Cette configuration ne facilite donc pas les échanges entre les RD 190 et RD 30 et confirme le fait que le Département manque d'ouvrages de franchissement de la Seine.

Les trafics

Les trafics routiers sur les principaux axes de l'aire d'étude sont suivis par le Conseil général des Yvelines qui réalise des comptages soit permanents, grâce au dispositif SIREDO, soit ponctuellement, par l'installation de boîtes de comptage temporaires.

Les informations relatives à ces trafics font l'objet d'une synthèse publiée annuellement sous la forme d'une carte départementale. Elles permettent de distinguer les voiries en différentes classes, en fonction du nombre de véhicules moyen compté par jour.

Au sein de l'aire d'étude, seule la RN184 (au droit du pont de Conflans-Sainte-Honorine), qui forme la limite nord-est de l'aire d'étude, dépasse les 40 000 véhicules/jour en trafic moyen journalier annuel (TMJA). Les autres

axes accueillent entre 5000 et 40 000 véhicules/jour et sont répartis dans les classes suivantes :

- **entre 25 000 et 39 999 véhicules/jour** : la RD 190 sur le pont de Poissy et dans Carrières-sous-Poissy et la RD 153 à Poissy,

- **entre 15 000 et 24 999 véhicules/jour** : la RD 190 entre Triel-sur-Seine (giratoire RD 190-RD 1) et Carrières-sous-Poissy, la RD 55 à Andrésy, la RD 30 entre le giratoire d'accès à l'usine PSA (giratoire du Technoparc) et la jonction avec la RD 153,

- **entre 5 000 et 14 999 véhicules/jour** : la RD 190 dans Triel-sur-Seine (au nord du giratoire RD 190-RD 1), la RD 1, la RD 22, la RD 55 à Carrières-sous-Poissy et la RD 30 entre la RN184 et le giratoire d'accès à l'usine PSA (giratoire du Technoparc).

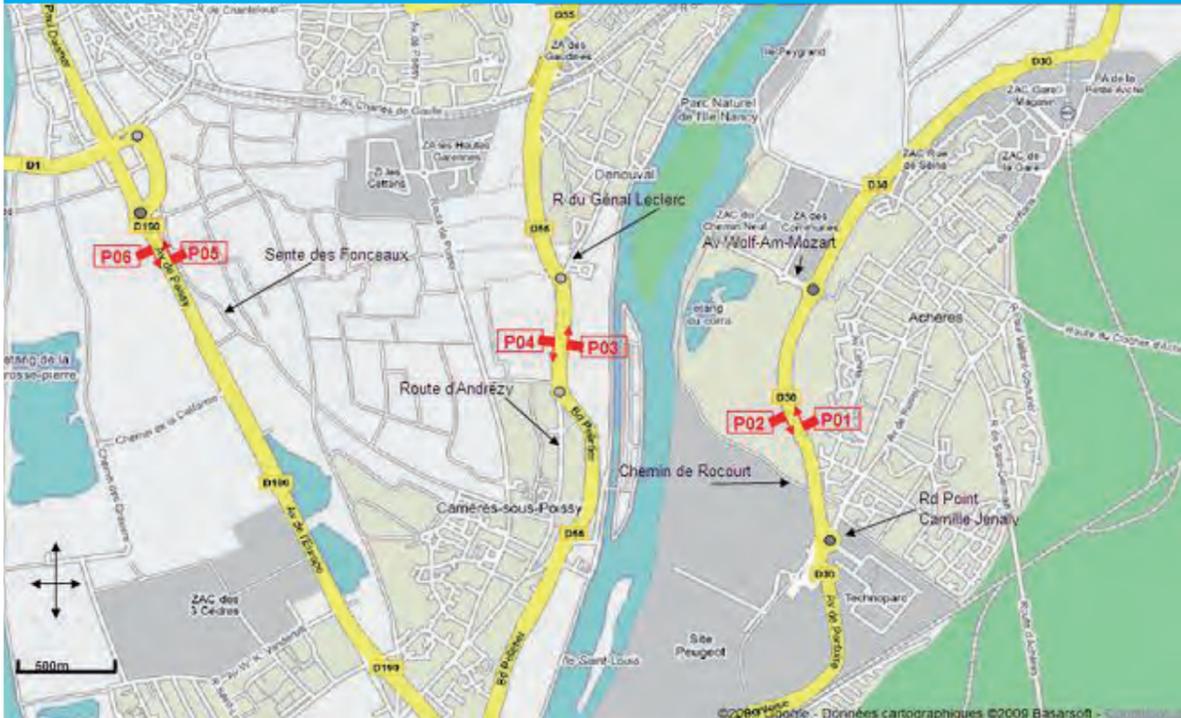


TRANSPORTS : LES ROUTES

Ces données montrent que les trafics au sein de l'aire d'étude sont relativement stables au cours de ces dernières années. Dans le cadre d'études acoustiques et air réalisées pour le présent projet, une campagne de comptage de trafic comprenant 3 postes de comptage, a été réalisée du samedi 04 avril au vendredi 10 avril 2009. La localisation de ces 3 postes de comptage figure sur la carte ci-contre.

Les tableaux présentés ci-après présentent pour chaque sens, puis tous sens confondus, les résultats correspondant au trafic moyen journalier hebdomadaire enregistrés lors de la période de mesure du samedi 04 avril au vendredi 10 avril 2009. Bien que la période d'enregistrement ne soit pas forcément représentative du trafic enregistré sur une année complète, on note tout de même que ces comptages corroborent à peu de choses près les TMJA présentés dans le tableau des comptages SIREDO.

CARTE 14 - LOCALISATION DES POSTES DE COMPTAGE



Trafic sur le pont de Poissy

Le pont de Poissy, sur la RD 190 apparaît comme le point de passage majeur au sein de l'aire d'étude. Il représente en effet l'accès principal à la boucle de Chanteloup, au sein de laquelle les voiries sont orientées nord-sud et concentre en un même point de franchissement les trafics des différentes routes départementales irriguant la boucle de Chanteloup (en rive droite) et traversant l'agglomération de Poissy (en rive gauche). Ce franchissement de Seine est congestionné aux heures de pointe du matin et du soir. On remarque que le taux de poids-lourds y est faible (inférieur à 4%), en partie dû au fait d'un problème d'accessibilité aux poids-lourds lié à la limitation de hauteur au niveau du pont-rail situé entre la place verte et le pont de Poissy (hauteur maximale : 4,3 m).

TABLEAU 7 - TRAFIC AUX POINTS DE COMPTAGE

| | VL | PL | TV | %PL | | VL | PL | TV | %PL | | VL | PL | TV | %PL |
|-------------|------|-----|------|-------|-------------|------|-----|------|------|-----------------------------|-------|------|-------|------|
| RD30 / P02 | 7307 | 809 | 8116 | 10,0% | RD30 / P01 | 7782 | 818 | 8601 | 9,5% | RD30 (tous sens confondus) | 15089 | 1627 | 16717 | 9,7% |
| RD55 / P03 | 6945 | 205 | 7150 | 2,9% | RD55 / P04 | 6898 | 217 | 7115 | 3,1% | RD55 (tous sens confondus) | 13843 | 422 | 14265 | 3,0% |
| RD190 / P05 | 8252 | 439 | 8691 | 5,1% | RD190 / P06 | 7838 | 467 | 8305 | 5,6% | RD190 (tous sens confondus) | 16090 | 906 | 16996 | 5,3% |

TRANSPORTS : LES ROUTES

Trafic sur le réseau routier départemental de la rive droite

En rive droite de la Seine, au sein de la boucle de Chanteloup, trois routes départementales desservent les différentes communes à partir du pont de Poissy. Il s'agit de la RD 190, vers Triel-sur-Seine, de la RD 22 vers Chanteloup-les-Vignes et de la RD 55 vers Andrésy. Ces axes se répartissent donc le trafic traversant la Seine par le pont de Poissy.

La RD 190 est l'axe le plus fréquenté des trois avec un trafic de l'ordre de 16 000 véhicules/jour entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy. Les trafics y sont importants le matin dans le sens nord/sud et le soir en sens sud/nord. Le taux de poids-lourds y est faible (3,3% en 2006). Afin de favoriser l'écoulement de ce trafic, cet axe fait l'objet d'un projet de mise à 2x2 voies.

Les RD 22 et RD 55 accueillent quant à elles un trafic inférieur à 15 000 véhicules par jour. Elles sont différemment fréquentées par les poids-lourds : 11% des véhicules pour la RD 22 qui permet de desservir les zones d'activités situées au sud de Chanteloup-les-Vignes et 5% sur la RD 55.

La RD 1 assure une liaison transversale entre ces trois axes au nord de la boucle et accueille un trafic de l'ordre de 6 000 véhicules par jour, dont 7 à 10% de poids-lourds selon les tronçons. Par le nouveau pont à Triel, elle permet la desserte de la rive gauche et l'accès à l'A13 via Vernouillet et la RD 154.

Trafic sur le réseau routier départemental de la rive gauche

En rive gauche, les circulations sur les routes départementales sont majoritairement orientées parallèlement à la Seine. En effet, la RD 30 permet d'atteindre la RN184 au nord et la RD 153 au sud via la RD 308 pour rejoindre l'A13. Ces deux axes convergent vers le pont de Poissy. Ils permettent d'une part la desserte des zones industrielles de Poissy et d'Achères et d'autre part aux habitants du secteur travaillant à Paris et en proche banlieue de rejoindre des axes assurant la desserte de l'Île-de-France (A13 et RN184).

La RD 153 en particulier, en raison de son rôle de liaison vers l'A13 accueille un trafic important (27 000 véhicules par jour dont 5% de poids-lourds en 2007), source d'engorgements.

La RD 30 est quant à elle également fortement fréquentée par les poids-lourds (de l'ordre de 8%) rejoignant les zones industrielles de Poissy et d'Achères depuis la RN184.

CARTE 15 - REPRÉSENTATION DU SITE DE PRODUCTION DE PSA À POISSY

Source : site Internet du site PSA Peugeot-Citroën de Poissy

Analyse des conditions de circulation concernant le site PSA de Poissy

Le site de production de PSA à Poissy génère un trafic important lié à ses 10 000 employés. Deux issues permettent l'écoulement des flux de sortie du site de production de Poissy : l'une du côté ouest proche du pont de Poissy, l'autre à l'est du côté d'Achères. Si aucun engorgement n'est déploré au niveau de cette deuxième sortie, celle du pont de Poissy est fréquemment saturée. Certains des change-

ments d'équipes se déroulent en effet durant des heures de forte circulation (autour de 13h et 20h).

Un franchissement de Seine supplémentaire au niveau d'Achères permettrait de délester le pont de Poissy en permettant aux salariés de PSA souhaitant retourner dans la boucle de Chanteloup de sortir du site de production du côté d'Achères pour emprunter ce nouveau trajet. L'encombrement du pont de Poissy en serait réduit d'autant.

Par ailleurs, les livraisons par poids lourds liées à la logistique opérationnelle de PSA se font actuellement par l'entrée du site côté ville d'Achères. Ceci engendre un trafic de poids-lourds dont une partie transite à travers la zone urbaine de Poissy qui contribue à la congestion des voies de circulation.

Autres modes de transport

Le réseau ferré

L'aire d'étude, bien qu'elle soit d'accès difficile en raison de la présence d'un méandre de la Seine, est desservie par le réseau Transilien à destination de Saint-Lazare et par le RER A.

Les lignes Transilien

Deux lignes du Transilien desservent l'aire d'étude :

- la ligne J qui la parcourt d'est en ouest de part et d'autre de la Seine,

- la ligne L qui traverse la commune d'Achères, avant de passer la Seine en direction de Cergy, vers le nord.

Ces lignes permettent de relier rapidement Paris (gare Saint-Lazare). La totalité de l'aire d'étude est localisée en zone tarifaire 5.

La ligne J

En rive gauche, la gare de Poissy est desservie par la ligne J, branche Paris-Saint-Lazare – Poissy – Mantes-la-Jolie. Il faut compter environ 20 minutes pour atteindre la gare Saint-Lazare depuis Poissy. En direction de Paris comme en direction de Mantes-la-Jolie,

la ligne J offre 2 trains par heure aux heures creuses et en soirée, et 2 à 3 trains/heure aux heures de pointe.

En rive droite, les gares d'Andrésy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine sont desservies par la ligne J, branche Paris-Saint-Lazare – Conflans-Ste-Honorine – Mantes-la-Jolie. Il faut compter environ 40 minutes pour atteindre la gare de Paris-Saint-Lazare, depuis Triel-sur-Seine. Cette ligne bénéficie d'un cadencement permettant des dessertes à intervalles réguliers : 1 train toutes les 30 minutes en journée et 1 train toutes les 20 minutes aux horaires de pointe.

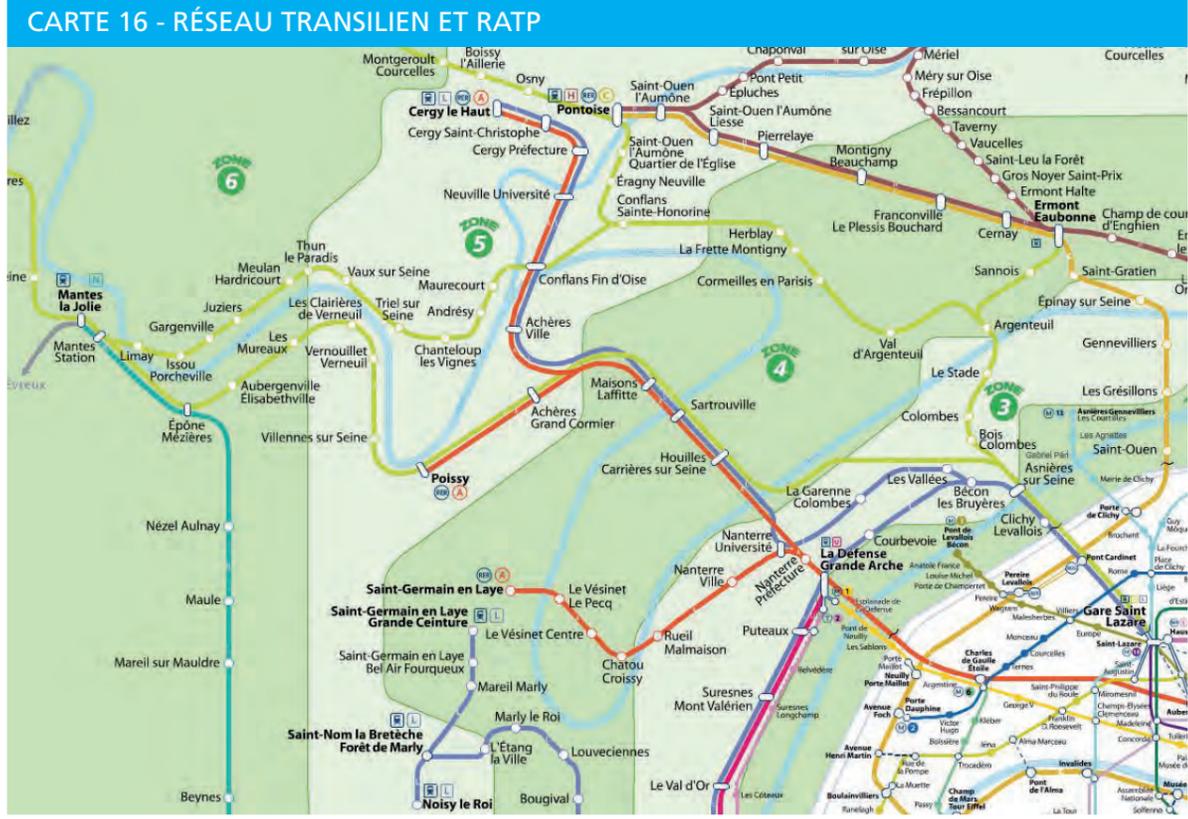
La ligne L

Au sein de l'aire d'étude, cette ligne ne dessert que la gare d'Achères-Ville située au nord de l'aire d'étude. Elle permet d'accéder à la gare Saint-Lazare en environ 30 minutes et à Cergy-le-Haut en moins de 20 minutes. Aux heures de pointe, la fréquence de desserte atteint un train toutes les 10 minutes.

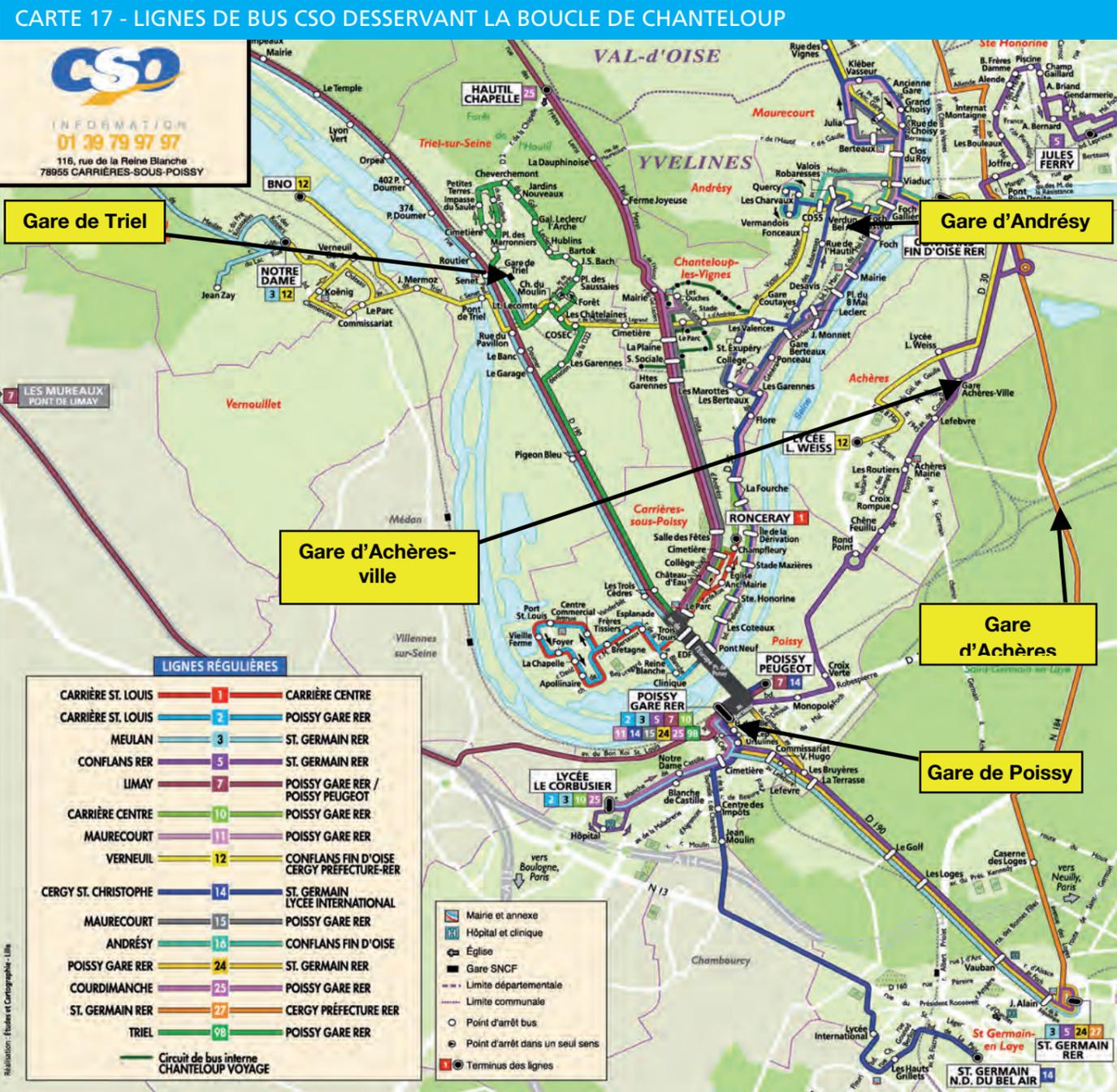
L'offre est en somme plus compétitive sur la rive gauche que sur la rive droite. Cela conduit les habitants de la boucle de Chanteloup à se diriger en véhicule vers la gare de Poissy pour emprunter les transports en commun. Cette situation accroît les flux routiers et participe à la charge de trafic supportée par le pont de Poissy.

Le RER A

Cette ligne de transport urbain se divise en deux branches à Achères. Une partie des trains emprunte le réseau à destination de la gare de Poissy, qui fait office de terminus en ayant préalablement desservi la gare d'Achères-Grand Cormier. L'autre partie continue vers Cergy-le-Haut, via la gare d'Achères-Ville. Les temps de trajet dans les deux cas sont d'environ 20 minutes pour atteindre la Défense.



| TABLEAU 8 - LIGNES DE BUS INTERCOMMUNALES DANS L'AIRE D'ÉTUDE | |
|---|--|
| Lignes | Itinéraire |
| Courriers de Seine et Oise | |
| 2 | Carrières Saint Louis – Poissy Gare RER |
| 3 | Meulan – Saint Germain-en-Laye RER |
| 4 | Saint-Quentin-en-Yvelines – Poissy Gare RER |
| 7 | Limay – Poissy Gare RER – Poissy Peugeot |
| 9 | Poissy gare RER – Versailles Europe |
| 10 | Carrière Centre – Poissy Gare RER |
| 11 | Maurecourt – Poissy Gare RER |
| 12 | Verneuil – Conflans Fin d’Oise – Cergy Préfecture RER |
| 14 | Cergy Saint Christophe – Saint Germain Lycée international |
| 15 | Maurecourt – Poissy Gare RER |
| 16 | Conflans-fin d’Oise - Andrésy |
| 20 | Poissy Gare RER – Orgeval-Morainvilliers |
| 21 | Les Mureaux – Saint-Germain-en-Laye RER |
| 22 | Ecquevilly – Poissy Gare RER |
| 24 | Poissy – Saint-Germain-en-Laye RER |
| 25 | Courdimanche – Poissy Gare RER |
| 98 | Triel – Poissy Gare RER |
| Veolia Transports | |
| 5 | Conflans RER – Saint Germain RER |
| 8 | Chambourcy – Poissy Gare RER |
| 14 | Maule – Saint-Germain-en-Laye |
| 16 | Cergy Préfecture – Saint-Quentin-en-Yvelines |
| Bus Hourtoule | |
| 8 | Saint-Quentin-en-Yvelines-Poissy Gare RER |
| Cars Lacroix | |
| 30-27 | Verneuil – Menucourt (via Triel-sur-Seine) |



AUTRES MODES DE TRANSPORT

Le réseau de bus

La carte de la page précédente présente les principales lignes de bus desservant la boucle de Chanteloup.

Les liaisons interurbaines

De nombreuses lignes de bus dans la zone d'étude desservent les gares RER de Poissy et Saint-Germain-en-Laye. Il s'agit donc essentiellement de lignes de bus de rabattement vers le réseau ferré, empruntant les voiries de l'aire d'étude. Ces lignes de bus doivent pour la plupart transiter par le pont de Poissy pour rallier les gares RER à partir de la boucle de Chanteloup. Compte tenu de la saturation du pont de Poissy aux heures de pointe, la desserte est d'autant moins rapide.

La désaturation du pont de Poissy permettrait de réduire le temps de trajet des bus de la boucle de Chanteloup vers les gares RER.

Les lignes sont gérées par 4 exploitants : les Courriers de Seine et Oise (filiale de Veolia Transport), Veolia Transport, les Bus Hourtole et les Cars Lacroix.

Les lignes communales

Plusieurs communes de l'aire d'étude possèdent également un réseau de bus communal :

- à Achères : la ligne 24 (A, B, C1 et C2), exploitée par Veolia Transport,

- à Chanteloup-les-Vignes : le service Chanteloup Voyages, assuré par CSO,

- à Poissy : les lignes 50, 51, 52, 53, 54 exploitées par CSO,

- à Carrières : la ligne 1 (Carrières Saint-Louis et Carrières-centre) exploitée par CSO.

Le Noctilien

Le réseau de bus Noctilien dessert la gare de Poissy avec sa ligne N151. Il assure ainsi une connexion continue par les transports en commun entre l'aire d'étude et Paris. Cette ligne part de la gare de Paris-Saint-Lazare. Le temps de trajet jusqu'à Poissy est de 45 minutes environ.

Les circulations douces

La politique départementale en faveur des circulations douces

A l'échelle départementale, après la réalisation du schéma directeur des itinéraires cyclables en 1997, la prise en compte des circulations douces le long des routes départementales est systématique depuis 2004.

Pour répondre au besoin de diversification des modes de déplacement, l'Assemblée Départementale a adopté le 23 juin 2006 une politique ambitieuse de soutien aux circulations douces locales et d'aides aux collectivités locales pour les aménagements cyclables. De plus la mise en place d'une unité « Mobilité douce » spécifique pour animer, coordonner et mettre en œuvre les différentes actions a été créée à cet effet au sein du Conseil général. Le 21 octobre 2006 se sont tenues les premières rencontres des circulations douces dans les Yvelines. Afin d'accompagner la dynamique partenariale en faveur des liaisons douces, le Conseil général des Yvelines a poursuivi cette manifestation en organisant le 20 octobre 2007 puis le 20 novembre 2008 les 2ème et 3ème rencontres dédiées aux circulations douces.

Dans le cadre de cette politique, le Département apporte également une aide aux communes dans la mise en œuvre de pédibus, qui consiste en une organisation d'un ramassage scolaire à pied ou à vélo.

Le Département dispose, par ailleurs, d'un schéma départemental de randonnée pédestre, adopté en 1993 puis actualisé en 1999, qui compte 1023 km de chemin de randonnée qui sillonnent tout le territoire yvelinois. Il existe également un schéma départemental de randonnée équestre, adopté le 23 juin 2006. En 2007, celui-ci comptait 376 km d'itinéraires (prochainement balisés) formant 6 boucles couvrant l'ensemble du département. Deux nouvelles boucles viendront bientôt compléter le dispositif, mais pour le moment aucune d'entre elles ne concerne l'aire d'étude.

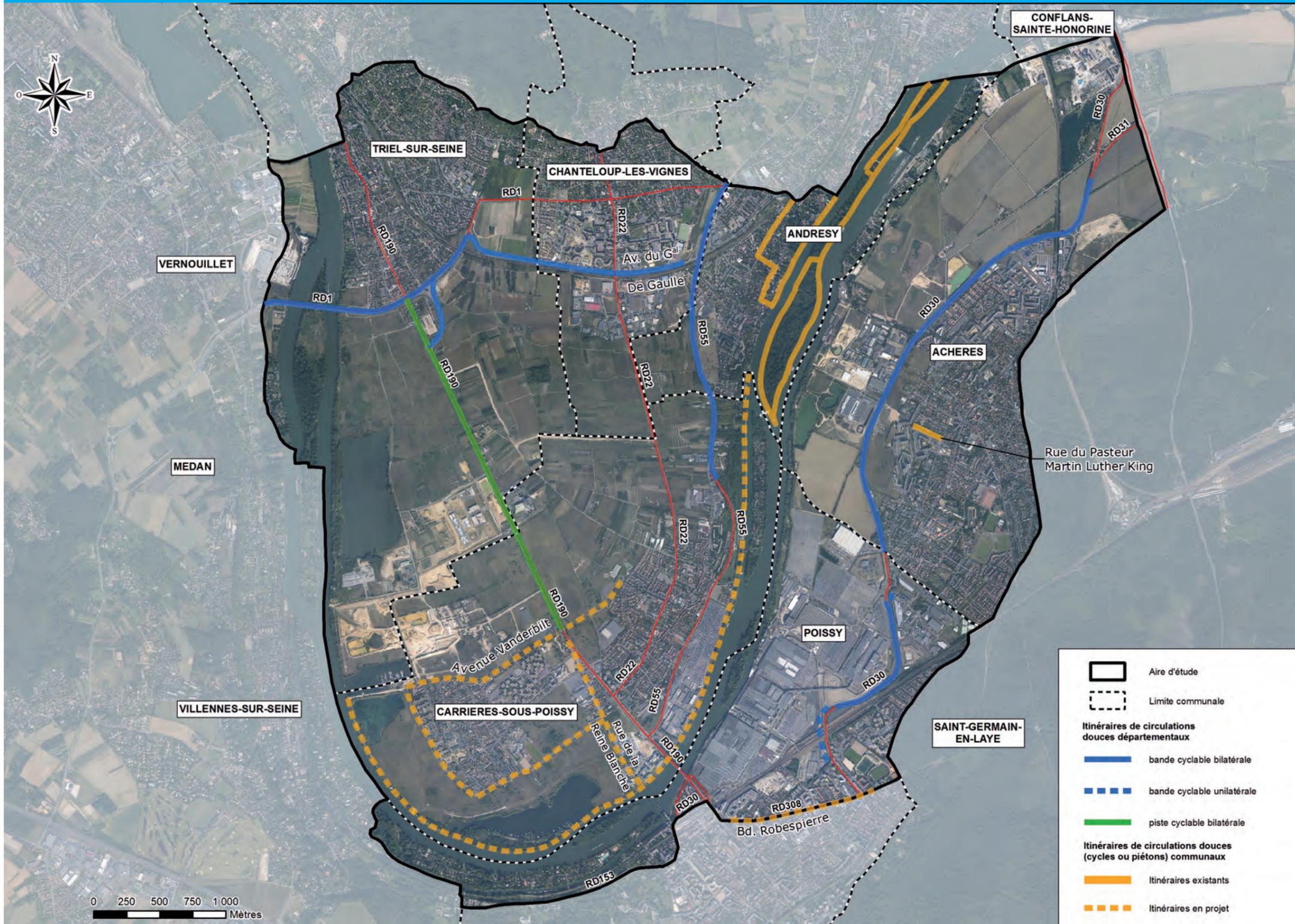
Pour autant, au sein de l'aire d'étude, les liaisons douces sont encore relativement peu développées, même si des projets commencent à voir le jour.

Les circulations douces au sein des communes de l'aire d'étude

Plusieurs aménagements en faveur des vélos existent sur l'aire d'étude :

- **la RD 190**, entre Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, offre une piste cyclable bilatérale à partir de l'intersection RD 190 / rue de la Reine Blanche et ce jusqu'au giratoire avec la RD 1 à Triel-sur-Seine. La RD 190 bénéficie de 3 aménagements (marquage au sol) permettant son franchissement,

CIRCULATIONS DOUCES



AUTRES MODES DE TRANSPORT

- la **RD 1** bénéficie également d'une bande cyclable bilatérale,
 - la **RD 30** depuis le giratoire du Technoparc jusqu'à sa connexion avec la RD31 plus au nord, propose une bande cyclable bilatérale,

- la **RD 55** dispose d'une bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la chaussée depuis l'avenue Charles de Gaulle jusqu'à l'avenue du Général Leclerc,

- la **RD 22** ne présente pas d'aménagement cyclable. Cependant, ces voiries disposent tout de même d'accotements bitumés relativement larges permettant la circulation des cycles.

Malgré la réalisation d'aménagements, un manque de continuité existe au sein de ces cheminements. La mise en place de sens uniques en raison de l'étroitesse de la chaussée, notamment dans les centres-villes, pose problème en termes de continuité et de réalisation de circulations douces sensibles aux détours.

À **Achères**, l'avenue de Saint-Germain et la rue Martin Luther King intègrent un aménagement propre dédié aux cycles de part et d'autre de la voie.

Une étude réalisée en 2002 par le cabinet Kinergos a défini un schéma directeur des liaisons douces sur le territoire communal. Les itinéraires mis en évidence permettent de

relier les pôles importants d'Achères (commerces, établissements scolaires, centres sportifs, gare...). Ils permettent également des liaisons avec les villes voisines : Poissy, Saint-Germain-en-Laye, et Conflans-Sainte-Honorine. Ils assurent les continuités vers des itinéraires de niveau départemental en particulier la RD 30. Enfin ils permettent de créer un lien vers la forêt. La mise en place de ce schéma directeur doit s'effectuer dans le cadre d'un plan général d'amélioration des circulations sur la ville.

À **Carrières-sous-Poissy**, le Plan d'aménagement et de développement durable du PLU prévoit la mise en place de 4 itinéraires de circulations douces, mais ceux-ci n'ont pas encore été créés. Il s'agit des itinéraires Vanderbilt, Reine Blanche, Berges de Seine et chemin de Halage.

à **Chanteloup-les-Vignes**, une bande cyclable est en service, avenue Charles de Gaulle par le sud, ainsi que sur la RD 55. Ces bandes cyclables sont peu utilisées en raison du manque d'intérêt des dessertes qu'elle propose.

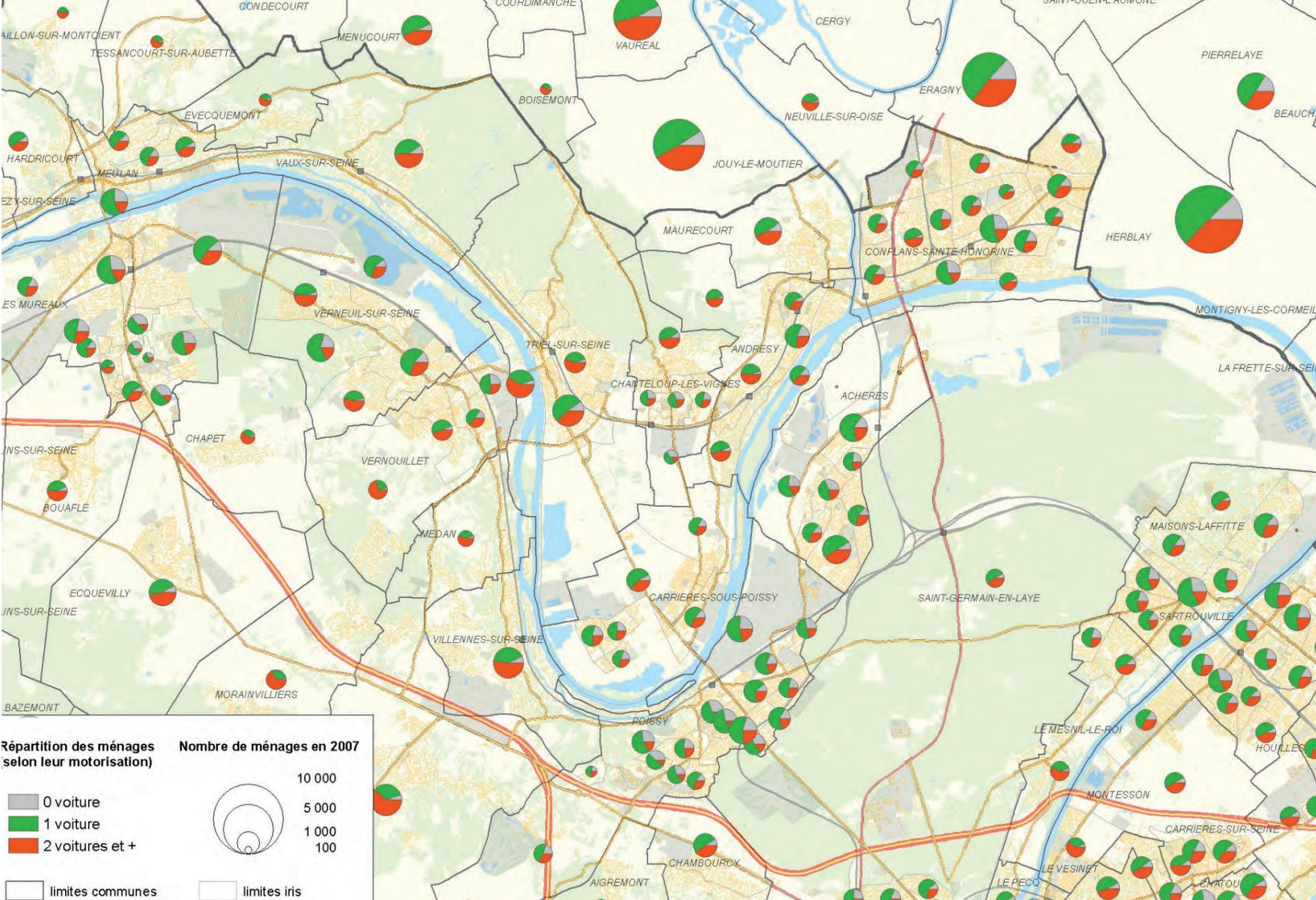
À **Poissy**, un projet d'implantation d'une piste cyclable sur le boulevard Robespierre est à l'étude dans le cadre de la création d'un boulevard urbain. Mais à l'heure actuelle, aucune liaison douce n'a été aménagée. Un itinéraire cyclotouriste (n°10 boucle de Meulan) emprunte le pont de Poissy, la RD 190 puis la RD 22.

Concernant les circulations piétonnes, de nombreux itinéraires existent, le plus souvent à proximité des berges de Seine. D'ailleurs, ces itinéraires sont parfois réservés aux seules circulations douces le week-end comme les berges de Seine à Andrésy. La commune de Carrières-sur-Seine a également mis en place un itinéraire qui permet de faire le tour du quartier Saint-Louis. A l'instar des cheminements pour cycles et à défaut de trottoirs disponibles, les piétons peuvent emprunter les accotements bitumés qu'offrent le RD 22 et une partie de la RD 30.

Enfin rappelons que l'aire d'étude recèle également des sentiers de grande randonnée de pays (GRP), de grande randonnée (GR), et de petite randonnée (PR).

A ce jour il n'existe pas de schéma directeur à l'échelle de la Communauté d'agglomération des 2 Rives de Seine.

CARTE 18 - RÉPARTITION DES MÉNAGES À L'IRIS SELON LEUR MOTORISATION EN 2007



Analyse de la mobilité

Taux de motorisation

Avant de s'intéresser aux déplacements en eux-mêmes, la carte ci-contre permet d'estimer quelle proportion des ménages de l'aire d'étude est susceptible d'utiliser les routes et éventuellement de profiter du projet de liaison RD 30-RD 190 de manière directe. La part des ménages ne possédant aucune voiture est particulièrement faible dans les communes de l'intérieur de la boucle de Chanteloup, à l'exception de quelques IRIS situés à Chanteloup-les-Vignes.

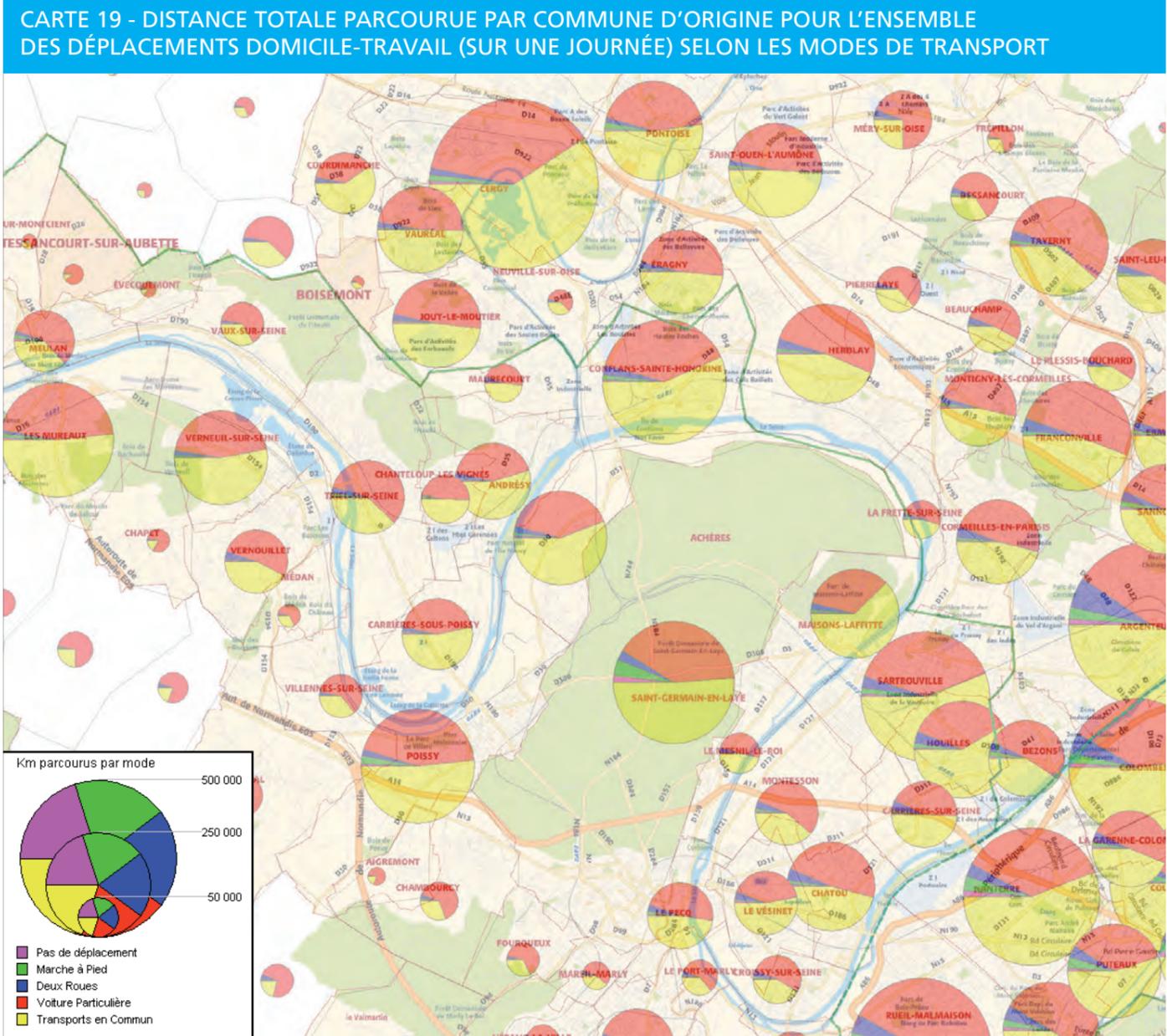
Les déplacements domicile-travail et domicile-études

Les engorgements de voies de circulation constatés au sein de la zone d'étude surviennent majoritairement aux heures de pointe. Ces périodes concentrant les trajets entre le domicile et le lieu de travail ou d'études, il est

ANALYSE DE LA MOBILITÉ

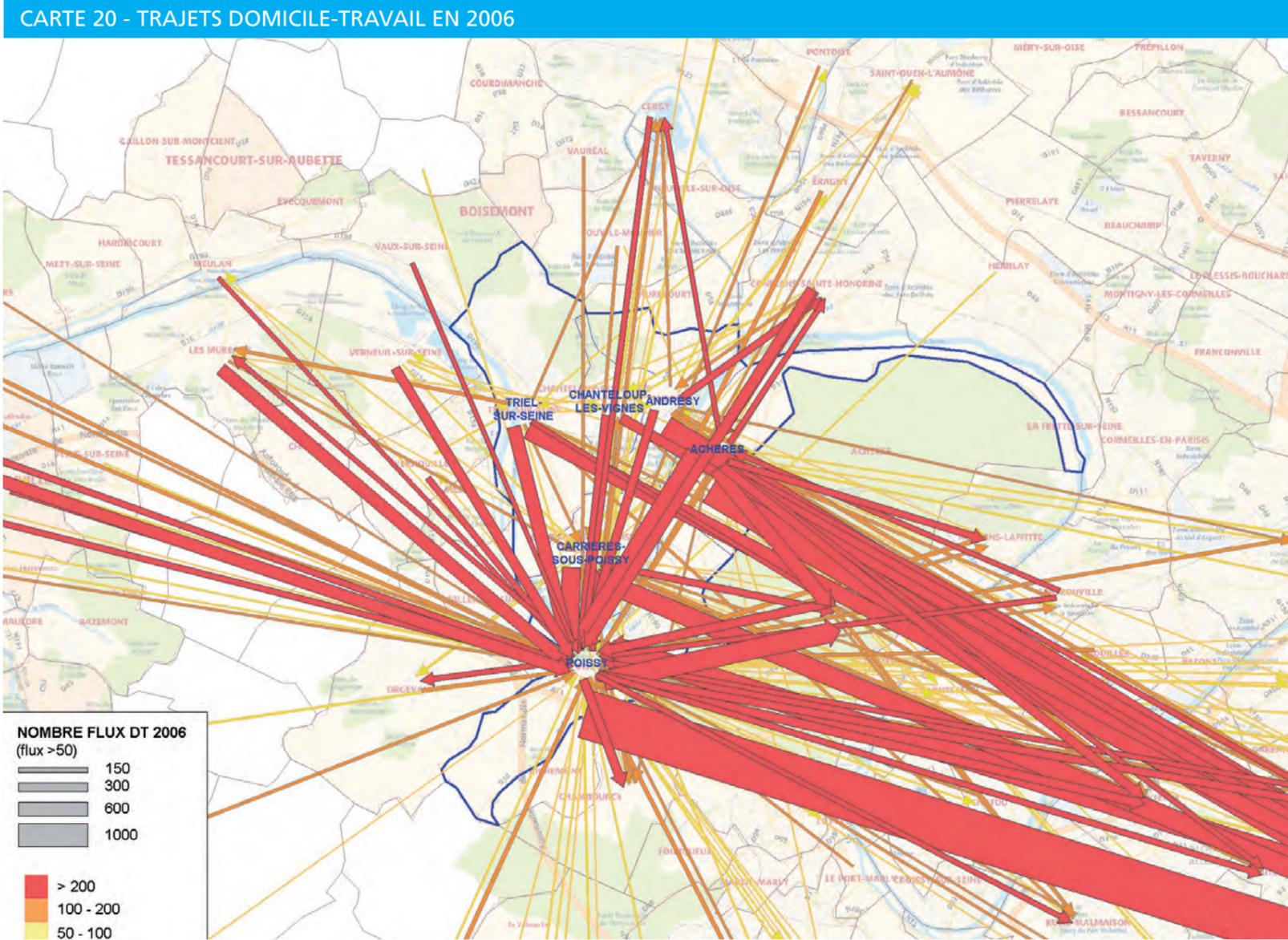
important d'analyser plus en détail ces flux spécifiques.

La première carte (carte 19) montre l'ensemble des kilomètres parcourus par jour pour se rendre au lieu de travail, selon la commune de résidence des travailleurs, et selon leur mode de transport le plus fréquent. On note la relative importance des distances parcourues en voiture particulière à partir des communes de la boucle de Chanteloup, et en particulier à Triel-sur-Seine. De plus la distance moyenne parcourue par leurs habitants est relativement importante en raison du faible ratio emplois/population dans la zone et son accessibilité limitée.



ANALYSE DE LA MOBILITÉ

La carte ci-contre représente les flux domicile-travail dont les volumes sont supérieurs à 50 par jour, et qui ont pour commune d'origine ou de destination les communes situées dans la zone délimitée en bleu. Elle met en évidence l'importance des flux sortants de la boucle de Chanteloup et d'Achères à destination de Paris et La Défense à l'est.

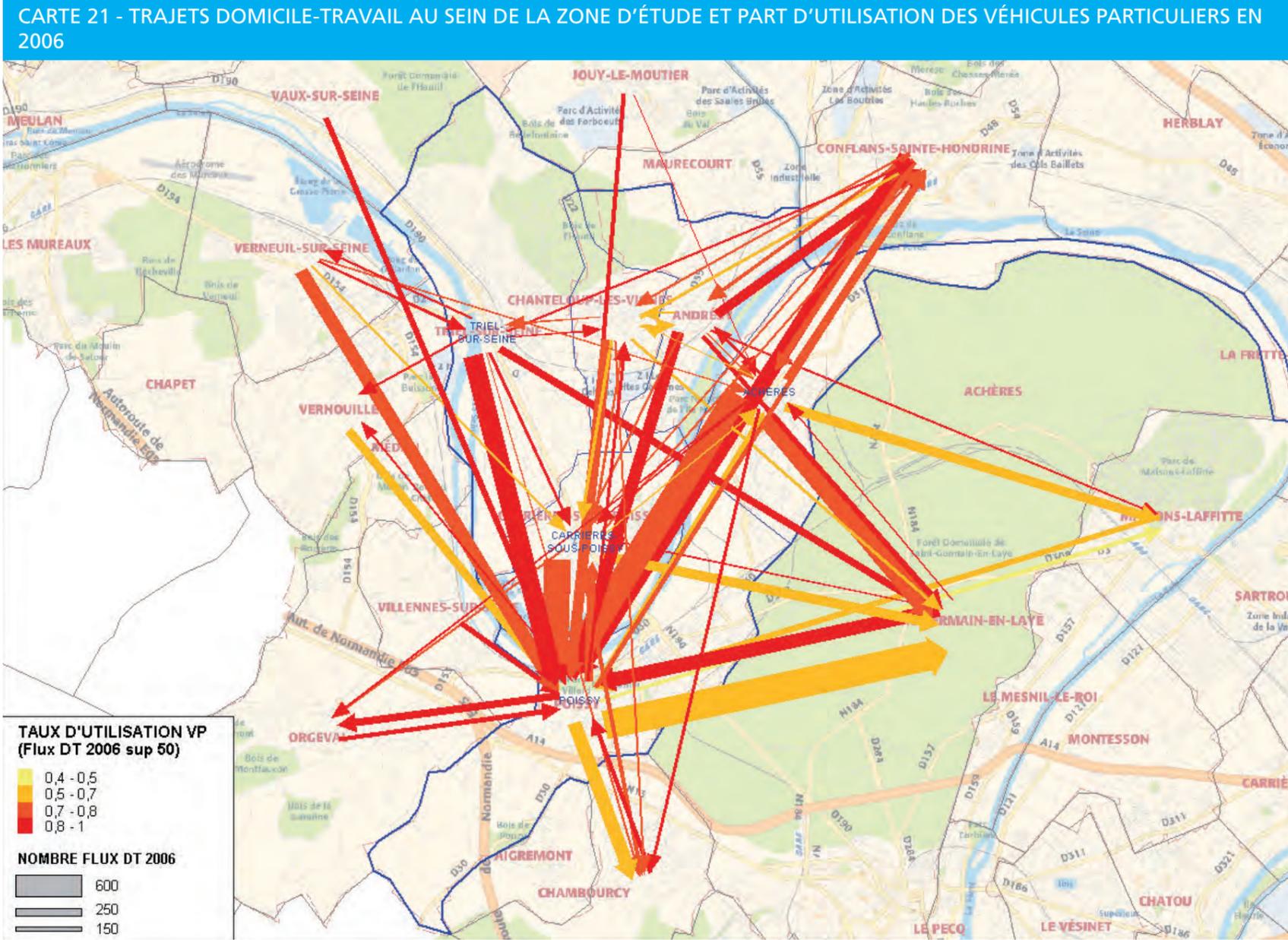


ANALYSE DE LA MOBILITÉ

La carte ci-contre représente une sous-sélection des flux domicile-travail précédents, qui ont lieu au sein ou à l'immédiate proximité de la zone d'étude. De plus, le code couleur indique la proportion de déplacements effectués en voiture particulière (VP).

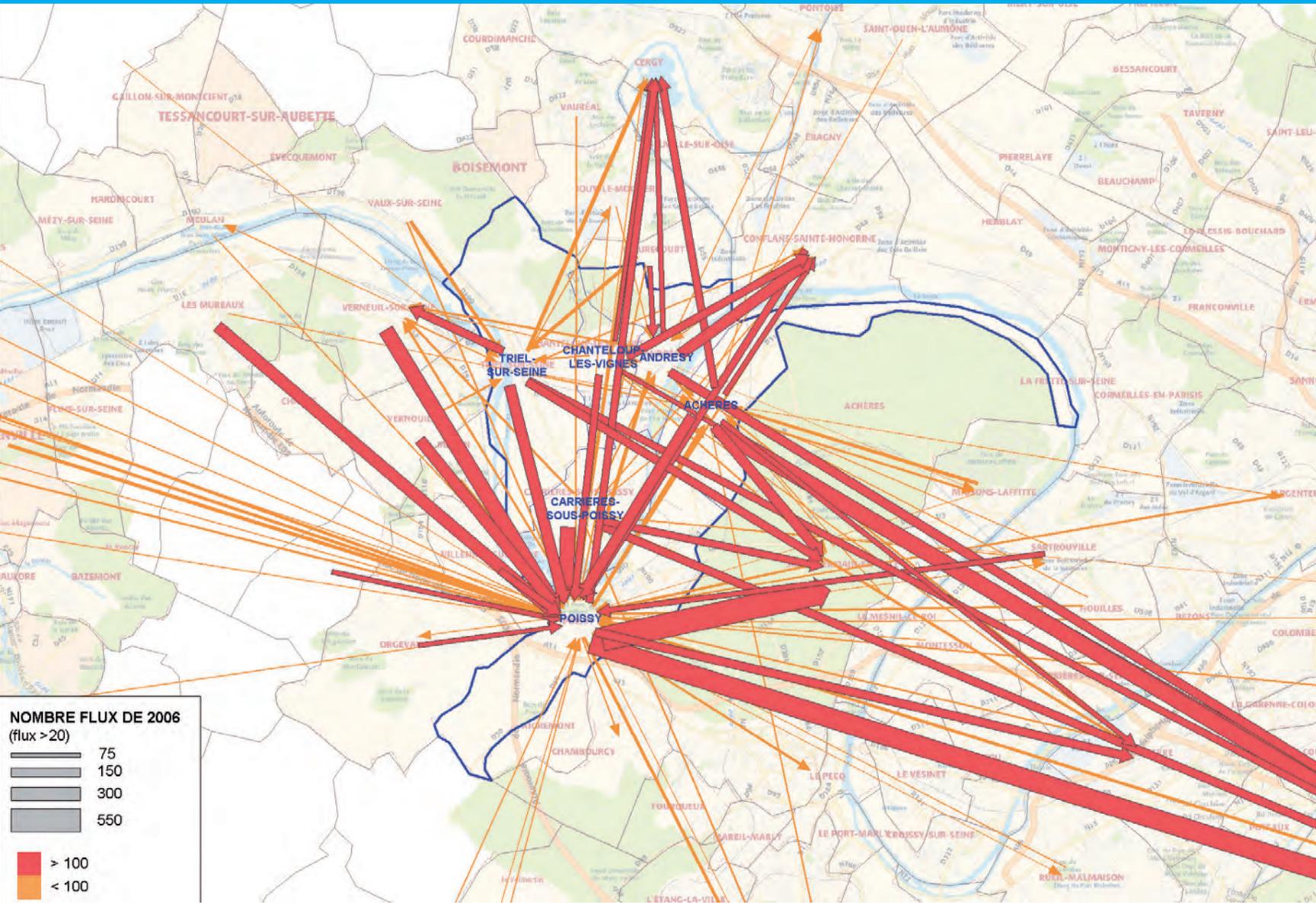
Cette carte permet ainsi de mieux comprendre les flux de transport qui seraient susceptible d'emprunter la liaison entre la RD 30 et la RD 190. Les déplacements liés au travail dans la zone se concentrent sur Conflans-Sainte-Honorine et Saint-Germain-en-Laye, mais surtout vers Poissy. Dans cette direction, les flux importants de trajets issus des communes de l'intérieur de la boucle de Chanteloup doivent transiter par le pont de Poissy et contribuent à son engorgement. En effet, la plus grande partie de ces flux est réalisée au moyen d'un véhicule particulier.

Les déplacements domicile-études (carte page suivante) respectent le même schéma que ceux liés au travail, quoique dans une moindre proportion. Si l'on excepte Paris et Nanterre, plus à l'est de la zone, Poissy et Saint-Germain-en-Laye restent les destinations privilégiées des habitants de l'aire d'étude. Ces déplacements sont eux aussi susceptibles de passer par le pont de Poissy.



Source INSEE

CARTE 22 - TRAJETS DOMICILE-ÉTUDES AU SEIN DE LA ZONE D'ÉTUDE EN 2006



Source INSEE

ANALYSE DE LA MOBILITÉ

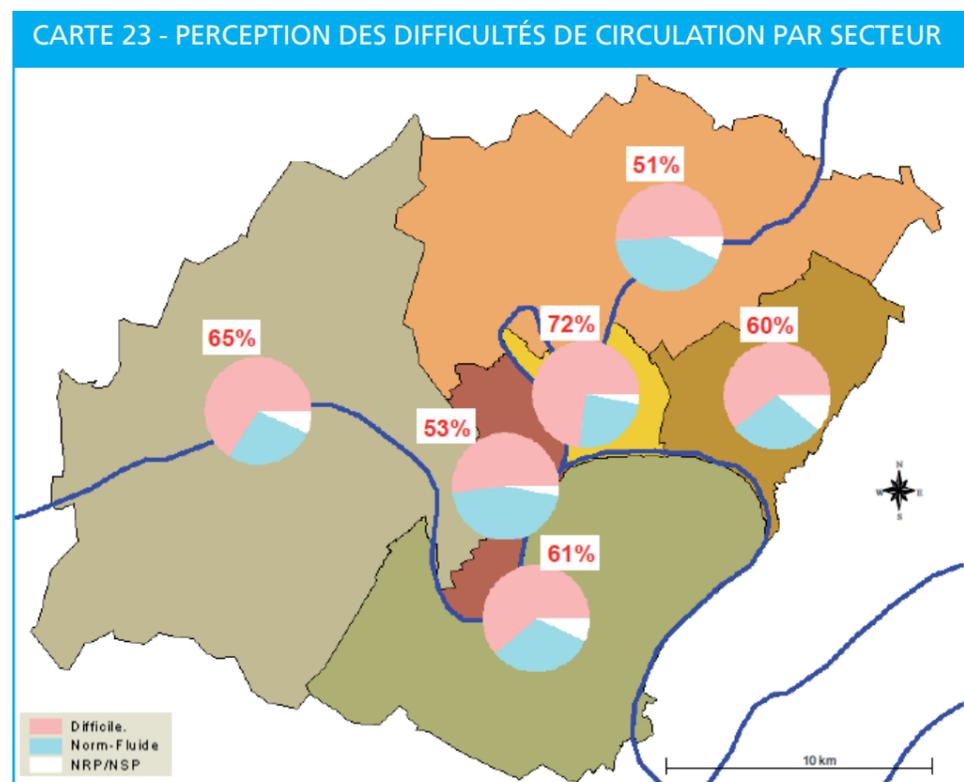
Enquête sur les transports

En 2006, la CCI de Versailles a demandé à BVA de réaliser une « étude d'opinion sur le prolongement de la francilienne » (A104). Cette enquête téléphonique, auprès d'un échantillon représentatif de 1217 personnes de 18 ans et plus, englobe un territoire allant de Cergy au nord à Poissy au sud, et de Gargenville à l'ouest à Herblay à l'est. La zone d'étude du projet de liaison RD 30-RD 190 se trouve donc au sein de ce périmètre. Dans le cadre de cette étude d'opinion, une des questions portait sur les conditions de circulation entre Cergy-Pontoise et Poissy.

Sur l'ensemble du périmètre, la circulation était jugée difficile par 60% des sondés. Ce pourcentage atteignait 61% dans le secteur englobant Poissy et Achères, 53% dans celui où se trouvent Chanteloup-les-Vignes, Andrésy et Carrières-sous-Poissy, et 65% dans celui contenant Triel-sur-Seine. Ainsi, si des variations géographiques émergent, le jugement sur les conditions de circulation est globalement sévère.

Les solutions proposées par les interviewés intègrent l'amélioration du réseau de transport en commun, mais surtout des interventions sur le réseau routier, soit pour améliorer l'existant, soit en faveur de la création de nouveaux axes (chacune de ces options est citée par environ 35% des sondés).

ANALYSE DE LA MOBILITÉ



L'accidentologie

Les données d'accidentologie collectées par le Conseil général des Yvelines sur ses routes départementales montrent le caractère relativement accidentogène de certains des axes principaux de l'aire d'étude. Sur la période 2004-2008, c'est notamment le cas de la RD

30, à Poissy et Achères et de la RD 190, particulièrement en section interurbaine entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy.

TABEAU 9 - LOCALISATION DES ACCIDENTS SURVENUS SUR LES AXES PRINCIPAUX DES COMMUNES DU SECTEUR D'ÉTUDE

| Localisation | Nombre d'accidents mortels | Nombre d'accidents graves | Total |
|------------------------------|----------------------------|---------------------------|-------|
| Achères | | | |
| RD 30 | 1 | 9 | 10 |
| Poissy | | | |
| RD 30 | 1 | 21 | 22 |
| RD 190 | | 6 | 6 |
| RD 308 | | 13 | 13 |
| RD 153 | 1 | 2 | 3 |
| Carrières-sous-Poissy | | | |
| RD 190 | 1 | 11 | 12 |
| RD 55 | | 5 | 5 |
| RD 22 | | 4 | 4 |
| Triel-sur-Seine | | | |
| RD 190 | 1 | 19 | 20 |
| RD 1 | | 4 | 4 |
| RD2 | | 1 | 1 |
| Chanteloup-les-Vignes | | | |
| RD 1 | 1 | 4 | 5 |
| RD 22 | | 3 | 3 |

ANALYSE DE LA MOBILITÉ

La situation actuelle : résumé des enjeux

L'organisation spatiale de la boucle de Chanteloup témoigne d'un territoire actuellement fragmenté, séparé par les friches agricoles centrales, alors que les zones habitées et actives se situent plutôt à la périphérie de la zone, en bordure de Seine. L'un des enjeux consiste donc à harmoniser l'organisation en développant des circulations entre les pôles périphériques de la boucle de Chanteloup tout en assurant des continuités permettant d'accéder aux abords de la Seine à partir du centre.

Par ailleurs, la situation démographique et économique de la zone d'étude apparaît difficile par plusieurs aspects, et ce d'autant plus au sein de la boucle de Chanteloup qu'à ses abords (Poissy, Achères).

Les taux de chômage importants observés notamment à Chanteloup-les-Vignes attestent des difficultés socio-économiques rencontrées par les habitants de la boucle. Le faible nombre de zones d'activités économiques et commerciales situées dans la boucle de Chanteloup témoigne de l'inégale répartition des activités économiques entre la rive

droite de la Seine et la rive gauche. A Poissy se concentrent en effet plus d'emplois, ce que reflète le haut niveau du ratio emplois/population de plus de 15 ans. A Achères, ce ratio n'est pas aussi élevé mais le taux de chômage reste moins important que dans la boucle de Chanteloup et Achères ambitionne de développer l'offre d'emplois à travers la création des ZAC Petite Arche et Grande Arche notamment.

La séparation entre zones d'emplois et zones à caractère plus résidentiel contribue à augmenter les trafics, en particulier via les trajets domicile-travail, contribuant ainsi à encombrer le pont de Poissy aux heures de pointe. En effet, ce dernier est l'unique franchissement permettant de relier les zones résidentielles situées à l'intérieur de la boucle aux importantes zones d'emploi de Poissy et Achères, et constitue aujourd'hui un goulot d'étranglement du trafic dans la zone.

L'un des enjeux majeurs de la situation actuelle du territoire réside dans l'amélioration de sa desserte qui permettrait d'attirer plus d'entreprises tout en permettant aux habitants d'élargir le réservoir d'emplois accessibles.

Situation de référence (en l'absence du projet de liaison RD 30-RD 190)

Les documents de planification et de programmation

Les documents de planification et de programmation concernant l'aire d'étude sont nombreux, du PLU propre à chaque commune au protocole de l'OIN, en passant par le projet de territoire de la CA2RS et le Schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines (SDADEY). Tous contiennent de projets de développements économiques ou de logements situés dans la zone d'étude. Ceux-ci risquent de créer des conditions de circulation encore plus difficiles en l'absence d'aménagement du réseau de transport.

L'Opération d'Intérêt National (OIN) Seine-Aval

Le territoire de Conflans-Sainte-Honorine à Bonnières-sur-Seine constitue le périmètre de l'OIN Seine-Aval. Il regroupe 51 communes et 370 000 habitants.

S'il n'existe pas de définition juridique des OIN, il s'agit pour l'État, à travers cette procédure, de conserver des prérogatives par rapport aux collectivités locales afin de mener à bien des projets considérés comme stratégiques. Ainsi, les compétences suivantes sont transmises des communes à l'État dans le cadre d'une OIN :

- compétence en matière d'autorisations d'occuper ou d'utiliser le sol telles que permis de construire, autorisation de lotir ;
- compétence relative à la création des ZAC ;
- compétence pour prendre en considération les opérations d'aménagement à l'intérieur du périmètre de l'opération d'intérêt national, qui permet de surseoir à statuer.

C'est généralement par l'intermédiaire d'un établissement public ad hoc que l'État bénéficie de ces prérogatives. Dans le cadre de l'OIN Seine-Aval, l'opération est portée par l'EPAM-SA (Établissement Public d'Aménagement du Mantois et de la Seine-Aval).

L'OIN Seine-Aval vise à « réinventer un territoire déjà structuré et de le rassembler autour d'un projet fédérateur ». Ses ambitions consistent notamment :

- à préserver les milieux naturels, ainsi qu'une trame continue d'espaces naturels (notamment en bords de Seine) ;

- à identifier les filières prometteuses pour le développement économique du territoire et l'accroissement du taux d'emploi (aujourd'hui faible en Seine-Aval, notamment dans la boucle de Chanteloup) ;

- à encourager le développement de la formation professionnelle ;

- à favoriser une offre résidentielle plus importante et diversifiée pour faciliter les parcours résidentiels ;

- à définir et mettre en œuvre un projet d'ensemble pour les transports, sous l'autorité du STIF

La liaison RD 30-RD 190 est inscrite dans les projets de l'OIN.

Le Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Équilibré des Yvelines (SDADEY)

Approuvé en 2002 et actualisé en 2006, le SDADEY fixe les grandes orientations du développement des Yvelines, visant notamment à promouvoir l'intégration du département

dans la région Île-de-France. Les quatre orientations stratégiques retenues par le SDADEY sont les suivantes :

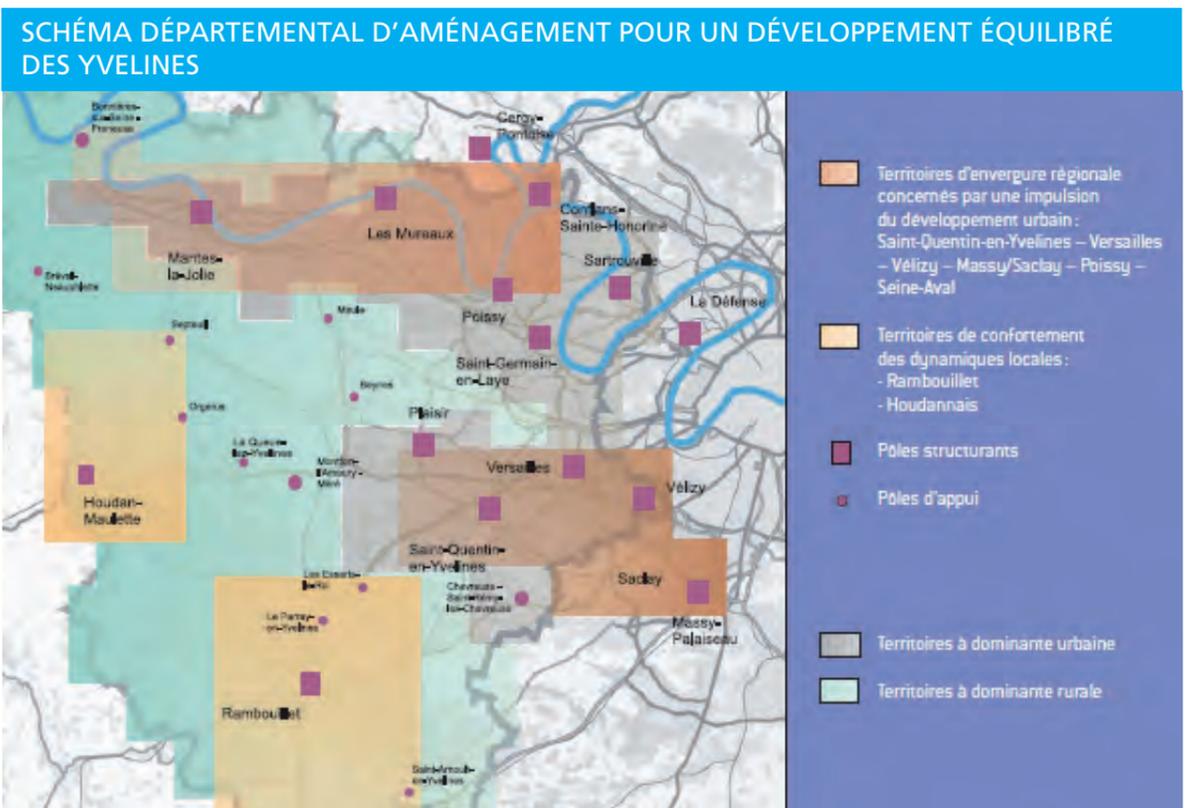
- « renforcer les territoires de développement d'envergure régionale et conforter les dynamiques locales » ; dans cette orientation s'intègre la volonté de faire de Poissy et de la Seine-Aval « un pôle d'appui du développement régional et un territoire à l'attractivité renouvelée » ;

- « améliorer et compléter les infrastructures nécessaires au développement » ; l'un des objectifs de cette orientation consiste à « assurer une meilleure desserte routière et ferroviaire des grands sites logistiques des Yvelines (notamment portuaires) ».

- « valoriser l'environnement pour renforcer l'attractivité du cadre de vie » ;

- « polariser l'urbanisation sur un réseau de villes et de bourgs, maîtriser l'étalement urbain, stopper le mitage des espaces naturels ».

Si la liaison RD 30-RD 190 n'est pas mentionnée explicitement dans ce document, elle fait partie de l'objectif de « désenclavement routier des Boucles de la Seine ». Elle respecte également les orientations du SDADEY. En effet, elle favorise la desserte des futurs sites portuaires de Triel-sur-Seine et d'Achères, prévoit une insertion paysagère harmonieuse



Source : Conseil général des Yvelines

du projet (notamment en bords de Seine) et doit renforcer l'urbanisation des zones déjà occupées dans la boucle de Chanteloup.

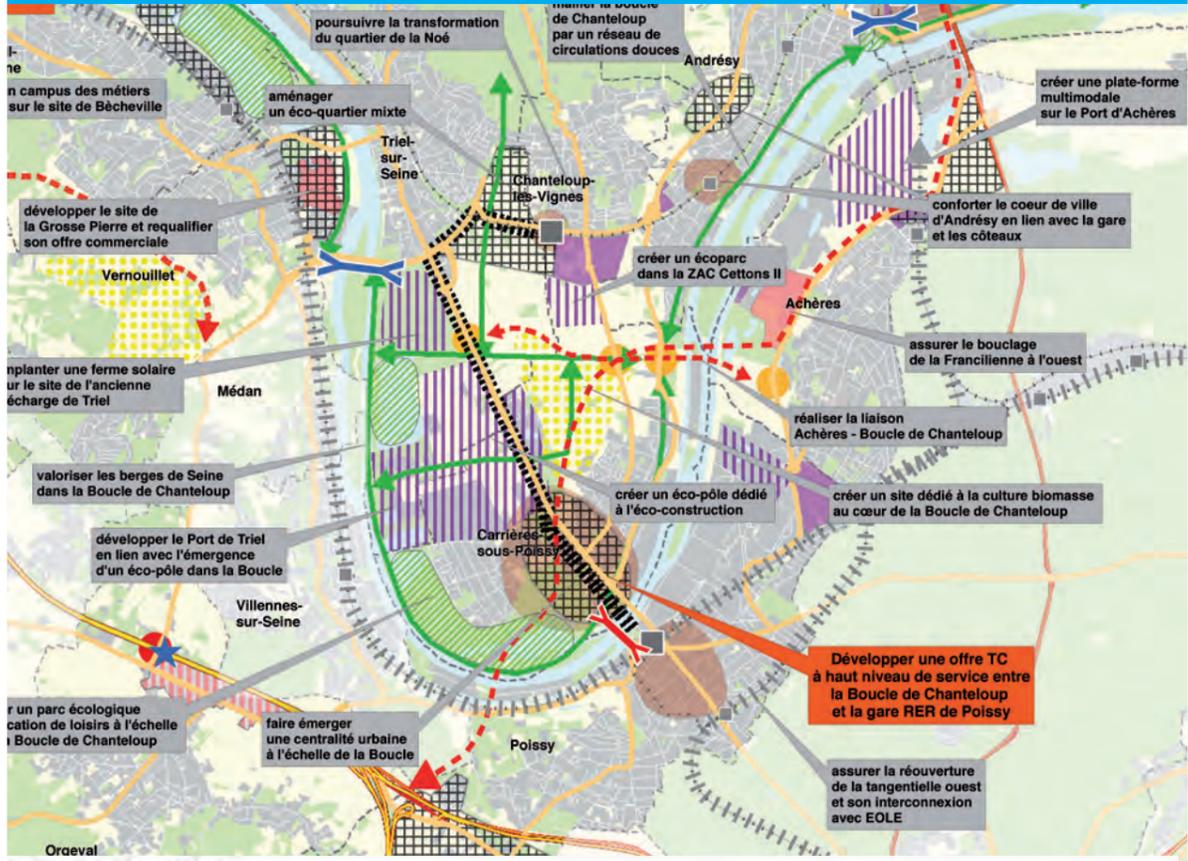
La carte ci-dessus illustre l'inclusion de la zone d'étude dans les « territoires d'envergure régionale concernés par une impulsion du développement urbain ».

La carte ci-contre présente les multiples projets de développement que le Conseil général des Yvelines souhaite favoriser au sein du territoire grâce aux Contrats de développement

équilibré des Yvelines (CDEY). Ces contrats peuvent être engagés par le département lorsqu'un projet porté par une intercommunalité ou un établissement public répond aux critères fixés.

Le projet doit donc porter une vision cohérente et porteuse de développement à moyen terme des territoires concernés. Grâce à ces contrats, les financements du département peuvent atteindre jusqu'à 50% du coût global HT du programme d'investissement.

CARTE DE RÉFÉRENCE DU CONTRAT-CADRE DU CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DES YVELINES



Objectifs et projets

| | | |
|--|--|---|
| <p>Développer l'accessibilité et la mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> projet de liaison ferrée projet de liaison routière principe de maillage local amélioration du franchissement par les TC et les circulations douces liaison TC à haut niveau de services pôle d'échange intermodal à conforter amélioration des échanges entre les voies départementales et nationales pôle d'échanges et de services à créer renforcement du maillage du réseau départemental | <p>Intensifier le développement urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> confortement de la centralité projet de nouveau quartier urbain projet de nouveau site de développement économique requalification de zone économique requalification de zone commerciale zone économique existante zone commerciale existante | <p>Structurer le parc fluvial de la Seine Aval</p> <ul style="list-style-type: none"> projet paysager et de loisirs projet de liaison verte et valorisation des berges projet de franchissement de Seine par les liaisons douces projet de maintien de l'activité agricole périurbaine |
|--|--|---|

Principe de contractualisation territoriale pour les projets des collectivités

- rappel des projets de développement des collectivités
- projets d'amélioration de l'accessibilité du territoire éligibles aux crédits spécifiques du CDEY

Source : Conseil général des Yvelines, décembre 2009

LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION

Le projet de territoire de la Communauté d'agglomération des 2 Rives de Seine (CA2RS)

La CA2RS, créée en 2009, vise à renforcer la coopération de ses communes membres dans plusieurs domaines, notamment l'économie, l'aménagement de l'espace, les transports ou la voirie. Il s'agit d'impulser une dynamique au territoire en prenant en compte ses caractéristiques (il s'agit d'un territoire résidentiel), ses besoins (réduction chômage, amélioration des transports et du cadre de vie, diversification de l'habitat), mais aussi son potentiel de positionnement par rapport au territoire dans lequel il s'inscrit.

Dans le cadre de l'OIN Seine-Aval, le projet de la CA2RS vise à développer l'attractivité du territoire et les implantations d'entreprises dans une aire principalement résidentielle. Habitaient en effet, dans les villes de Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Triel-sur-Seine, Andrésy, Verneuil-sur-Seine et le village de Chapet, 64 223 habitants selon les données INSEE de 2007. En comparaison, seulement 11 747 postes de travail étaient occupés sur le territoire de la CA2RS.

En termes de développement urbain, deux lignes directrices sont dessinées par le projet de territoire :

- la construction massive de nouveaux logements (avec l'aide de l'établissement public foncier des Yvelines et de l'EPAMSA pour des acquisitions foncières). Le projet « Carrières Centralité » consiste à créer un cœur de ville à Carrières-sous-Poissy en développant notamment l'offre de logements. Il est prévu de construire sur le territoire de la CA2RS 385 nouveaux logements par an sur 6 ans. L'objectif à long terme est d'atteindre 100 000 habitants en 2030. La construction de logements doit générer une offre évitant à la population locale de s'exiler en cas de changement de situation familiale notamment ;

- la création d'une couronne urbaine au nord de la CA2RS visant à relier par un nouveau quartier Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine, afin de donner une cohérence urbaine au territoire.

Le développement économique dans la CA2RS doit permettre une augmentation du taux d'emploi dans la zone, aujourd'hui très faible (27% dans la CA2RS contre 60% dans le reste des Yvelines). Afin de favoriser les créations d'emplois, la CA2RS encourage la création d'une filière d'éco-construction dans la boucle de Chanteloup autour de l'éco-pôle de Carrières-sous-Poissy et en lien avec le port de Triel-sur-Seine. Ces aspects sont développés ci-après (projets phares de la zone).

La création d'une meilleure desserte en trans-

port en commun entre la boucle de Chanteloup et Poissy devrait accompagner la construction de la liaison RD 30-RD 190.

Les espaces naturels ont vocation à être préservés, notamment en bord de Seine et à Carrières-sous-Poissy, où un parc écologique de loisirs a été créé par l'Assemblée départementale du 22 octobre 2010.

Au total, l'arrêt de l'exploitation agricole au centre de la boucle de Chanteloup voue ce territoire à une urbanisation partielle. Dès lors, une augmentation des circulations est prévisible à moyen terme ; le projet de liaison RD 30-RD 190 apparaît donc comme le prolongement naturel des orientations retenues pour la boucle de Chanteloup.

Autres documents

Le SDRIF

Le SDRIF de 1994 prévoit une urbanisation de la boucle de Chanteloup, avec des secteurs d'urbanisation préférentielle. Pour que ces développements puissent naître, la liaison RD 30-RD 190 serait sans doute d'une aide précieuse. Elle fait d'ailleurs partie des projets routiers inscrits dans le SDRIF.

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de la plupart des communes de la boucle de Chanteloup mais aussi d'Achères contiennent de vastes zones à urbaniser en raison de l'interdiction des cultures maraîchères décidée sur une grande partie des anciennes terres agricoles aujourd'hui polluées à la suite d'épandages des eaux usées de la ville de Paris.

Les potentialités de développement socio-économique

La carte sur la « Boucle de Chanteloup et ses abords – Projets d'aménagement » recense les principaux développements en termes de logements et d'activités économiques dans l'aire d'étude (2009). Les créations de logements et d'emplois prévus à l'horizon 2015 sont a fortiori réalisées en 2020 et pris en compte dans l'étude de trafic ; cette remarque s'applique également aux projets annoncés pour 2030, pris en compte à l'horizon 2032 retenu dans l'étude de trafic.

Des perspectives de croissance démographique

Les évolutions démographiques dans la zone d'étude dépendent largement des perspectives de développement du logement, présentées dans le paragraphe suivant. Les prévisions utilisées dans le modèle de tra-

fic ont été réalisées sur la base d'une évolution démographique définie en concertation avec le Conseil général des Yvelines.

D'un point de vue global, la croissance de la population attendue entre le début des années 2000 et 2015 s'élève à près de 15% dans l'ensemble des communes dont une partie au moins appartient à l'aire d'étude (Achères, Andrézy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy, Triel-sur-Seine, Vernouillet). Ces prévisions proviennent du modèle de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France (DRIEA), elles-mêmes basées sur les travaux de l'IAU îdF.

À **Poissy**, plus précisément, la population croîtrait de moins de 8%, soit une progression annuelle de 0,5% au cours de la période. Cette croissance modeste serait proche du taux de 0,4% enregistré entre 1999 et 2007. Elle s'explique notamment par la densité que l'on observe déjà à Poissy et qui limite les possibilités de nouvelles constructions. Poissy affirme dans son PLU la volonté de faire progresser sa population : la ville espère gagner 1 000 à 1 500 habitants entre 2008 et 2015, notamment grâce à la construction de logements. Celle-ci doit donc non seulement répondre au desserrement des ménages, qui nécessite un plus grand nombre de logements pour un nombre donné d'habitants, mais aussi à l'objectif de croissance de la population.

Les communes d'**Achères, Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine** à l'opposé, connaîtraient une progression vive de leur population (de respectivement 30%, 23,7% et 17,7%). Ces évolutions correspondent à des taux annuels de croissance de 1,76%, 1,43% et 1,09%. Le contraste entre ces rythmes et la croissance plus modeste de Poissy provient notamment de la plus faible densité observée au sein de ces communes. Les terrains y sont encore relativement abondants et l'espace peut se remplir plus aisément. A Carrières-sous-Poissy, le projet de nouvelle centralité et plusieurs ZAC prévues notamment en bord de Seine devraient contribuer à la rapide progression de la population.

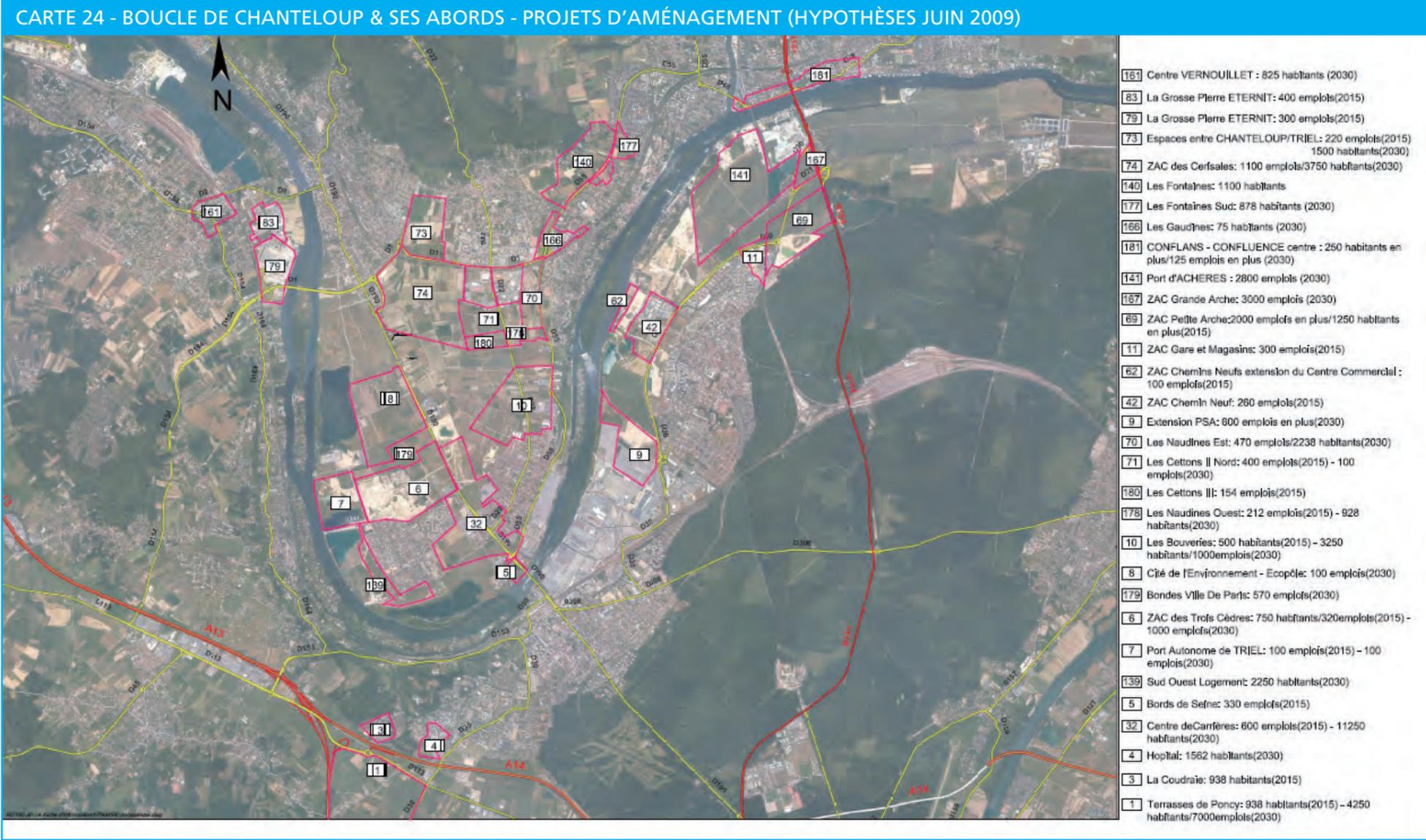
À Achères, la ZAC de la Petite Arche devait permettre l'installation de 1 250 personnes en 2015 selon les prévisions de 2009. Selon le PLU, Achères souhaiterait tout de même limiter la croissance de sa population pour la maintenir dans les années à venir autour de 20 000.

La ZAC des Cerisaies à Triel-sur-Seine accueillerait 3 750 habitants en 2030.

Andrézy devrait connaître une progression intermédiaire de sa population, à un taux annuel de 0,73% (+11,5% entre 2000 et 2015). 2 000 habitants supplémentaires pourraient s'installer sur la commune d'ici 2030. Dans son PLU, la ville exprime la volonté de maintenir sa population en-dessous de 15 000 habitants, contre 12 501 en 2007.

Chanteloup-les-Vignes, déjà largement urbanisé, enregistrerait une hausse de 12,3% de sa population, soit +0,78% annuel. Le projet de création d'un quartier liant Chanteloup-les-Vignes à Triel afin de créer une couronne urbaine au nord de la boucle de Chanteloup devrait tout de même permettre d'accroître la population de 1 500 personnes d'ici à 2030, tandis que les zones des Naudines accueilleraient à cette échéance plus de 3 000 habitants supplémentaires.

L'ensemble de ces prévisions font apparaître des taux de croissance de la population très nettement supérieurs à ceux observés entre 1999 et 2007. Ces prévisions prennent en compte la volonté des administrations publiques de développer cette zone. Cet élan se retrouve à tous les niveaux, du projet global pour la Seine-Aval dans le cadre de l'OIN aux PLU de la plupart des communes, en passant par le projet de territoire de la CA2RS, qui espère atteindre 100 000 habitants en 2030. Ces ambitions trouvent une première traduction dans la multiplication des projets de construction de logements.



LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE

Des perspectives d'accroissement du nombre de logements

Les perspectives d'évolution démographiques analysées dans le paragraphe ci-dessus mettent en évidence la nécessité pour la zone d'étude de créer des logements en quantité suffisante pour répondre à cette hausse souhaitée de la population.

Dans cette optique, la densification de l'urbanisation des zones déjà peuplées doit permettre de préserver dans le même temps les espaces naturels. Le projet de liaison RD 30-RD 190 s'inscrit dans ce cadre puisque le désenclavement qu'il permettra devrait permettre une densification des zones d'habitation et à urbaniser au sein de la boucle de Chanteloup.

Les objectifs de l'OIN : 2500 nouveaux logements par an

Dans le but d'améliorer l'offre de logements, plusieurs objectifs de construction ont été définis dans le cadre de l'OIN Seine-Aval comme de la CA2RS.

Les objectifs fixés dans le cadre de l'OIN prévoient ainsi la construction de 2 500 logements par an au sein de son périmètre. Ce chiffre doit permettre de faire face non seule-

ment à la poursuite du desserrement des ménages, mais aussi à l'augmentation prévue de la population. Au sein du périmètre de l'OIN, la construction de 900 logements par an entre 1999 et 2006 était considérée comme le point-mort, c'est-à-dire le nombre permettant de maintenir à un niveau constant la population compte tenu des évolutions démographiques (desserrement des ménages notamment) et immobilières (le renouvellement du parc occasionne une destruction de logements). La construction neuve s'est élevée à 1 200 logements par an entre 1999 et 2006 en Seine-Aval, ce qui a ainsi permis une progression de la population.

L'enjeu des objectifs élevés de construction neuve pour les prochaines années consiste donc à rendre possible l'accroissement de la population au sein du territoire, tout en offrant des logements adaptés aux besoins, en particulier à ceux de ménages plus petits.

Le contrat de développement de l'offre résidentielle dans la CA2RS

Au sein de la CA2RS, le PLH (Programme Local d'Habitat) pour les années 2009-2014 prévoit la construction de 2 300 logements. La CA2RS a par ailleurs signé en novembre 2010 avec le Département des Yvelines un Contrat de développement de l'offre résidentielle (CDOR). A travers ce partenariat, le département apporte une aide à la CA2RS, qui s'engage à

produire une offre de logements diversifiée. L'un des projets importants liés à ce contrat est le développement d'un cœur de ville à Carrières-sous-Poissy, sous le nom de Carrières Centralité ; ce projet devrait s'étendre sur 44 ha. La création de 385 logements par an entre 2009 et 2014, inscrite dans le PLH, doit constituer un moyen d'atteindre le seuil de 75 000 habitants à l'horizon 2020 au sein de la CA2RS (contre 63 869 en 2006).

Plusieurs projets inscrits au CDOR sont d'ores et déjà en cours de réalisation. 800 logements seront ainsi construits d'ici 2013 dans le cadre de l'opération Carrières Centralité. D'autres projets sont prévus à Andrésy (114 logements), Carrières-sous-Poissy (450 logements) et Chanteloup-les-Vignes (170 logements).

L'objectif de production de logements visé dans le cadre du CDOR s'élève à 625 unités annuelles, soit 2500 logements sur la période 2010-2013 (dont 35% à caractère social). Ces logements doivent être collectifs au moins à 80%. Ce rythme nettement plus élevé que celui prévu dans le PLH prend en compte les grands projets en cours sur le territoire de la CA2RS pour fixer un objectif ambitieux. La moitié de la production de logements sur la période 2010-2013 devrait être réalisée à Carrières-sous-Poissy.

Les projets de logements dans la zone d'étude

Les prévisions de construction de logements présentées dans cette section proviennent de la carte précédente « Boucle de Chanteloup et ses abords - Projets d'aménagement » établie en concertation avec le Conseil général des Yvelines, sauf mention contraire.

Au sein de la boucle de Chanteloup, le projet de développement d'un éco-quartier mixte, dans le cadre de l'OIN Seine-Aval, recouvre à la fois la construction de logements et le développement d'activités économiques, et s'étend sur plusieurs communes. Il regroupe notamment les projets de développement d'une centralité urbaine à Carrières-sous-Poissy, la création d'un quartier interstitiel entre Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine afin de créer une couronne urbaine au nord de la boucle et le développement de l'écopôle à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine. L'offre résidentielle dans cet éco-quartier devrait atteindre 3 000 logements au minimum selon les prévisions de l'EPAMSA, majoritairement à Carrières-sous-Poissy. Les premiers aménagements de ce quartier, voué à s'inscrire en termes d'aménagement « dans les nouveaux modes de cohabitation entre la ville et le Paysage », devraient avoir lieu en 2012-2013.

La création d'une centralité urbaine à Carrières-sous-Poissy constitue sans doute le projet résidentiel le plus significatif dans la zone

LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE

d'étude. Le projet «Carrières centralité» vise à associer étroitement logements, commerces, équipements publics et espaces de nature pour créer un vrai centre ville. Il prévoit :

- la création de parc avec activités de loisirs, d'équipements de proximité (écoles primaire et maternelle, crèches, maison de santé, etc), des équipements structurants (une salle de spectacle multifonctions, une piscine écologique),

- une desserte en transports en commun efficace,

- des commerces attractifs,

- la création d'une continuité écologique entre la Seine et l'Agora centrale grâce à un parc.

La création de 2 800 logements est prévue d'ici à 2020 dans cette zone selon l'EPAMSA.

La création d'un quartier interstitiel entre Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine permettra de compléter la couronne urbaine au nord de la boucle de Chanteloup ; il pourrait accueillir 1 500 habitants d'ici 2030. Au sud de ce quartier, 3 750 personnes s'installeraient en 2030 sur le périmètre de la ZAC des Cerisaies.

Trois projets de construction de logements sont situés sur la commune de Poissy : dans la zone de l'Hôpital (1 562 habitants d'ici 2030), à la Coudraie (938 habitants en 2015) et au

niveau des Terrasses de Poncy (938 personnes en 2015 puis 4 250 en 2030). Ces trois projets se trouvent au sud de la carte présentée ci-avant.

A la lumière de ces données et des prévisions du PLH comme du CDOR, il apparaît que le nombre de logements disponibles dans la boucle de Chanteloup devrait progresser significativement au cours des prochaines années. En conséquence, les circulations depuis et vers la boucle vont probablement s'accroître nettement. Compte tenu des conditions de circulation parfois déjà difficiles sur le pont de Poissy, la construction d'un nouveau franchissement de la Seine semble là encore nécessaire pour assurer un écoulement du trafic plus fluide.

Perspectives d'évolution économique générale

Les prévisions de créations d'emplois présentées dans cette section proviennent de la carte précédente « Boucle de Chanteloup et ses abords - Projets d'aménagement » établie en concertation avec le Conseil général des Yvelines, sauf mention contraire.

Les projets de créations et de développement de zones d'activités économiques (ZAE) permettent d'anticiper l'évolution globale

de l'activité et des emplois liés dans la zone d'étude.

Le territoire, encore relativement peu couvert en termes de zones d'activités économiques au sein de la boucle de Chanteloup, accueille de nombreux projets de créations d'activités qui devraient se concrétiser dans les années à venir. Nous évoquerons les principaux projets que sont le pôle d'éco-construction et l'Écopôle et les ports d'Achères et Triel-sur-Seine dans le paragraphe sur les projets phare de la zone d'étude.

Au-delà de ces projets majeurs, des zones d'activités déjà existantes seront étendues et de nouvelles seront créées.

À Vernouillet, la ZAE de la Grosse Pierre devrait accueillir 700 emplois supplémentaires d'ici 2015

À Chanteloup-les-Vignes, le projet d'extension de la ZAE des Cettons avec la création de l'éco-parc Cettons II sur 28 ha devrait entraîner la création de 400 emplois d'ici 2015 et 100 de plus en 2030. Cette opération, dont les terrains sont en cours de commercialisation, doit s'insérer harmonieusement dans son environnement et appliquer autant que possible les principes du développement durable. L'installation d'une plate-forme logistique LIDL est prévue. La zone des Cettons III fournirait 154 emplois supplémentaires en 2015. Selon la CA2RS, le potentiel d'emplois combinés des trois zones de l'éco-parc des Cettons atteint 1 700 emplois.

La création d'un quartier interstitiel entre Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine pourrait de son côté engendrer la création de 220 emplois en 2015, alors que les zones d'activités des Naudines ouest et est fourniraient respectivement 212 emplois en 2015 et 470 emplois en 2030.

Le projet **Cœur vert** vise pour sa part à revitaliser les friches agricoles du centre de la boucle de Chanteloup liées à l'interdiction des cultures maraichères sur ces terrains pollués par les épandages passés. Pour éviter une migration de cette pollution dans les nappes d'eau, il convient de remettre en culture ces zones afin de recréer un stock de matières organiques.

Le projet vise donc à la restructuration agricole et paysagère de ces friches via un développement des cultures à vocation non alimentaires. Celles-ci favoriseraient la création d'une filière de production de matériaux d'éco-construction. En effet, le miscanthus dont la culture est envisagée sur ces terrains permet de fabriquer des panneaux utilisés dans la construction.

L'expérimentation de culture de miscanthus sur 7,4 ha en 2010 pourrait donner naissance à une filière économique dès 2012 selon les prévisions de la CA2RS. Le potentiel d'emplois n'est toutefois pas encore évalué.

Si les projets de zones d'activités économiques sont inexistantes à Andrésy, Carrières-sous-Poissy accueille pour sa part une multitude

LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE

de développements à venir. Ils concernent en premier lieu le développement du port de Triel et la zone de l'Écopôle. Nous analysons en détail ces projets dans la partie phare de la zone.

À Carrières-sous-Poissy, La création d'une centralité urbaine engendrerait pour sa part 600 emplois dès 2015, alors que la ZAC des Bords de Seine en accueillerait 330.

A Achères, la ZAE de la Petite Arche, en cours de réalisation sur une surface de 15 ha, a une vocation tertiaire. Une première tranche de 28 000 m² de bureaux est prévue d'ici fin 2012, tandis que la deuxième tranche de cette zone représenterait 100 000 m², mais son échéance n'est encore déterminée. 2 000 emplois pourraient être créés dans cette ZAC en 2015. A plus long terme, une zone d'activité de 25 ha (appelée la Grande Arche, extension vers le nord de la Petite Arche) est prévue, potentiellement en liaison avec le port, aux abords duquel la Mairie envisage de développer des logements voire des zones de loisirs. Il pourrait en résulter la création de 3 000 emplois à l'horizon 2030. Plusieurs autres extensions de zones d'activités devraient créer de l'emploi : ZAC Gare et Magasins, du Chemin Neuf...

Poissy pourrait accueillir 7 000 emplois à l'horizon 2030 dans la zone des Terrasses de Poncy, au sud de l'aire d'étude.

Par ailleurs, le groupe PSA a réalisé par le passé d'importants investissements pour moderniser l'usine, mais cette modernisation a une durée de vie égale à celle des modèles (environ 5 ans). Dans quelques années, la production de nouveaux modèles du groupe sera attribuée aux différentes usines de PSA en fonction de leur compétitivité. Dans ce cadre, une meilleure desserte de l'usine (grâce notamment à la liaison RD 30-RD 190) pourrait lui permettre de remporter la production de nouveaux modèles à l'avenir, ce qui participerait au développement du tissu économique de la zone d'étude.

Selon PSA, les projets de transport envisagés au voisinage du site pour en faciliter l'accessibilité et améliorer la fluidité des liaisons ont un impact direct sur la performance industrielle et la pérennité des activités.

Le développement de la très grande majorité de ces zones dépendra sans doute en partie de la réalisation de la liaison entre la RD 30 et la RD 190. L'amélioration de l'accessibilité permettrait d'attirer plus d'entreprises vers ces sites et de les rendre plus attractifs également pour les travailleurs.

Des projets phares sur la zone d'étude

Le parc d'éco-construction et Écopôle

La boucle de Chanteloup accueillera deux structures liées aux activités économiques à finalité écologique.

Le parc d'éco-construction¹ proposera sur 8 100 m² de l'immobilier d'entreprises (bureaux, surfaces commerciales et ateliers). Les travaux débuteront mi-2011 pour une installation des premières entreprises mi-2012. La CA2RS évalue le potentiel d'emplois de ce parc à 250. Le développement de la filière d'éco-construction, à proximité des éco-industries déjà présentes à Triel-sur-Seine (SIAAP et Azalys) et qui feront partie du futur Écopôle, constitue une des priorités de l'OIN Seine-Aval dans la boucle de Chanteloup, desservie par le futur port de Triel-sur-Seine. Cette démarche prévoit la création de l'IFEC (institut de formation à l'éco-construction), qui dispensera des sessions de formation pour donneurs d'ordre, prescripteurs, entreprises de construction et production d'éco-matériaux.

Le projet s'appuie par ailleurs sur les disponibilités foncières dans les parcs d'activité de l'éco-parc des Cettons, où a déjà été implantée l'Agence Eco Construction de Seine Aval

¹ Il se situe à proximité du futur Écopôle mais n'en fait pas partie. Il se situera au sein de la ZAC des Trois Cèdres

; cette structure, établie en partenariat avec l'AUDAS et l'EPAMSA, doit mettre en relation les acteurs de la filière pour favoriser son développement et assurer la promotion de ses productions auprès du public. Enfin, la proximité avec le port de Triel-sur-Seine, qui sera réaménagé, permettra notamment d'assurer des livraisons de marchandises à moindre coût.

L'Écopôle fait partie de l'éco-quartier mixte en cours de création au sein de la boucle de Chanteloup. Il regroupera, sur 150 ha situés sur les communes de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy, à la fois la ZAC des Trois Cèdres et les éco-industries déjà présentes aux alentours du port de Triel-sur-Seine. Celles-ci regroupent de grandes unités liées aux éco-activités comme Azalys, centre de traitement et de valorisation énergétique des ordures ménagères, et SIAAP, dernière génération des usines de traitement des eaux usées. De nouvelles implantations prévues à partir de 2012. Parmi ces 150 ha, 90 ha seront nouvellement aménagés. 3 000 emplois sont attendus par la CA2RS sur ce site, pour moitié d'ici 2020, l'autre moitié à l'horizon 2030. La commercialisation des surfaces débutera à partir de 2013.

LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE

Les ports de Triel-sur-Seine et d'Achères

À Triel-sur-Seine, le port privé existant actuellement sera réaménagé pour créer une installation partagée à utilisation plus large.

Le projet de réaménagement de l'implantation portuaire de Triel-sur-Seine peut être appréhendé selon deux aspects. Économiquement, ce port assurera la desserte de l'agglomération des 2 Rives de la Seine. Il profitera donc aux secteurs des éco-industries et du BTP déjà présentes dans la CA2RS, et catalysera le développement du pôle d'éco-construction prévu dans la boucle de Chanteloup (voir ci-dessus le projet de pôle d'éco-construction). D'un point de vue environnemental, le développement du trafic portuaire doit encourager l'utilisation de la voie fluviale par les industriels. Ce mode de transport engendre un coût réduit en termes de pollution atmosphérique et d'émissions de gaz à effet de serre par rapport au transport routier.

La superficie prévue à terme du projet portuaire atteint 34 ha dont 10 ha de darse (très majoritairement à Triel-sur-Seine, partiellement à Carrières-sous-Poissy). Dans une première phase, 27 ha seraient aménagés d'ici à 2015, et 7 autres d'ici 2025. La CA2RS estime le potentiel d'emplois de ce projet à 250. Le projet du port de Triel, plateforme multimodale d'importance secondaire, peut être appréhendé dans une optique de complémentarité avec le projet du port d'Achères.

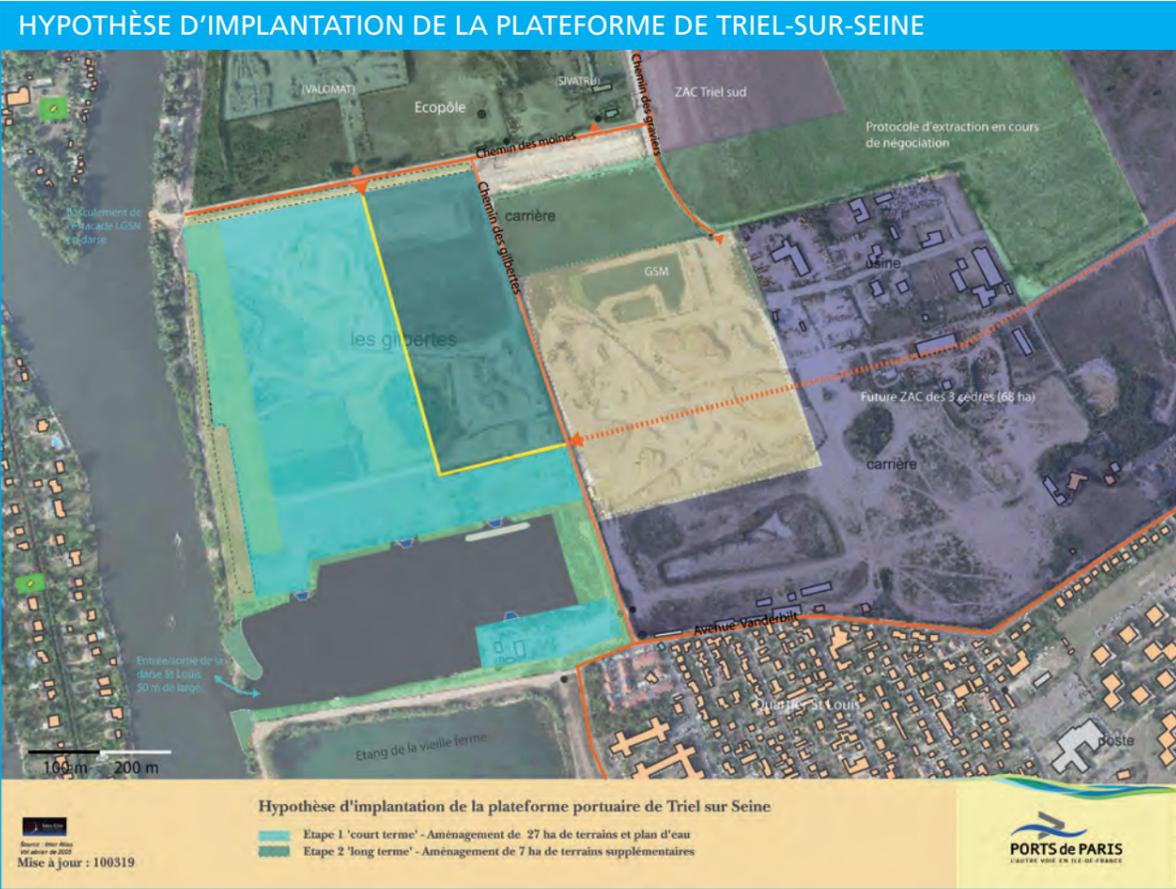
L'objectif du port de Triel réside en effet notamment dans la desserte des éco-industries locales (actuelles et à venir) et la participation au développement du pôle d'éco-construction prévu par la CA2RS, alors que le port d'Achères a une visée de desserte plus large du bassin de consommation en Seine-Aval.

La construction du port de Triel devrait engendrer des effets nettement plus bénéfiques en cas de construction de la liaison entre la RD 30 et la RD 190 dans la mesure où cette infrastructure permettrait de mieux desservir la boucle et favoriserait notamment la circulation des poids lourds en lien avec l'activité portuaire.

À Achères, on observe depuis plusieurs années le développement des transports fluviaux de conteneurs, à partir notamment du port du Havre. Le projet de canal à grand gabarit Seine-nord Europe pourrait conduire, selon Ports de Paris, à un « triplement du transport fluvial de marchandises sur cet axe nord-sud d'ici 2020 » (13 à 15 millions de tonnes contre 4 actuellement).

Le projet du port d'Achères, situé au confluent de Seine et Oise, à l'endroit où devrait arriver ce canal Seine-nord en 2015-2016, se trouve également sur l'axe liant Paris à Rouen et au Havre.

Le port d'Achères permettrait ainsi d'absorber la hausse attendue du trafic fluvial. Ce



LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE

port viendrait compléter le réseau francilien de plateformes multimodales, alors que « 13 % de l'approvisionnement de la région Île-de-France est réalisé par voie d'eau ».

Toutefois, le projet n'est pas encore totalement finalisé et l'estimation des emplois potentiellement créés reste compliquée. En effet, la surface qu'occupera le port n'est pas encore fixée.

A la suite du débat public prévu en 2013, les travaux pourraient être lancés en 2016. Une première tranche de 20 ha serait mise en service pour l'année 2020.

Au-delà de ces 20 ha de chantier multimodal d'échange de conteneurs (voies d'eau, route, voire fer), la surface globale atteindrait 120 à 420 ha en 2032. Cette large fourchette illustre l'incertitude du rythme de développement du port. Le port de Limay, construit dans les années 1980, avait connu un développement moins rapide, mais le milieu n'était pas aussi porteur qu'aujourd'hui pour le transport fluvial.

Les créations d'emplois attendues peuvent être évaluées d'après celles enregistrées à Limay. On y recense environ 1 000 emplois pour 125 ha de port. En appliquant une stricte proportionnalité, le port d'Achères créerait environ 150 emplois en 2020 pour 20 ha de surface. La fourchette s'établirait à l'horizon 2030 entre 1 000 emplois si le port se développait sur 120 ha et plus de 3 300 emplois si la surface du port d'Achères atteignait 420

ha. Nous avons pris en compte une hypothèse volontariste de 2 800 emplois créés en 2030 dans l'étude de trafic.

Enfin, la proximité de PSA pourrait constituer un facteur de développement du port d'Achères, bien qu'aucun projet ne soit d'ores et déjà en route de ce point de vue. Ainsi, PSA estime que s'il est encore trop tôt pour se prononcer, « la performance logistique offerte par cet équipement pourrait conduire PSA à l'utiliser ».

Les projets de transport et la demande de déplacements

L'étude de trafic a été réalisée aux horizons 2020 et 2032. L'offre de transport évolue entre ces deux horizons.

L'offre de transport prévue via le réseau routier

Le protocole de l'Opération d'Intérêt National Seine-Aval prévoit une amélioration de l'offre de transport dans la zone, notamment à travers la réalisation du pont à Achères en attendant celle de l'A104 (entre Méry-sur-Seine

et Orgeval). Ce dernier projet permettrait de boucler la Francilienne à l'ouest de Paris. Parmi les franchissements de Seine prévus se trouve un passage sous-fluvial à Achères, à proximité du franchissement de Seine prévu dans le cadre de la création de la liaison entre la RD 30 et la RD 190.

L'A 104

L'« étude d'opinion sur le prolongement de la francilienne » (A104) réalisée en 2006 par BVA (présentée dans l'analyse de la mobilité d'aujourd'hui) permet d'estimer le degré d'acceptabilité de ce projet, et sa probabilité de réalisation.

L'approbation du projet atteint près de 75% dans le périmètre de l'étude d'opinion, et seuls 19% des sondés se déclarent peu ou pas du tout favorables au prolongement de l'A104. Cette opposition est toutefois plus nette dans les zones les plus concernées par le tracé et atteint 31% dans le secteur où se trouvent Chanteloup-les-Vignes, Andrésy et Carrières-sous-Poissy et plus de 26% dans celui de Poissy.

Au vu de ces résultats et de la volonté politique de mettre en œuvre ce projet, ce dernier a été considéré comme réalisé à l'horizon 2032 dans l'étude de trafic, mais pas en 2020.

La RD 190

L'autre projet qui affectera les conditions de circulation dans la zone d'étude est l'aménagement de la RD 190 en boulevard urbain entre le nouveau pont à Triel-sur-Seine et le

pont de Poissy. Cet aménagement a pour but d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur cet itinéraire.

Selon le Conseil général des Yvelines, le projet retenu, d'un linéaire de 3.300 mètres, consiste en :

- l'aménagement en boulevard urbain de l'ensemble du linéaire avec une chaussée bordurée et un terre-plein central large,

- la mise à 2 x 2 voies de la RD 190 sur sa partie interurbaine (sur 2.300 m),

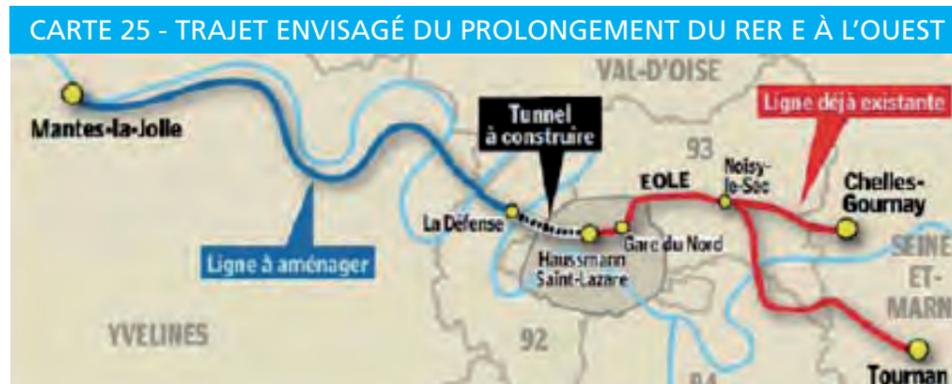
- l'intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle à l'ouest de la RD 190,

- l'aménagement de deux giratoires sur la RD 190 pour permettre l'accès aux futures opérations d'aménagement prévues à hauteur d'AZALYS, de VEOLIA et de l'usine du SIAAP à la limite des communes de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy avec le giratoire Écopôle (prévu en 2012) d'une part ; et à hauteur de la future ZAC des Trois Cèdres (prévue en 2011) à Carrières-sous-Poissy avec le giratoire des Trois Cèdres d'autre part,

- le réaménagement de l'intersection avec l'avenue de Vanderbilt.

Le coût prévu est de 10,54 millions d'euros. Cet aménagement est prévu d'ici 2020 ; les études de trafic le prennent en compte dans

LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE



Source : Compte-rendu du débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest, Commission Nationale du Débat Public, février 2011

la situation de référence comme en situation de projet. Au vu de l'étude sur la desserte en transports collectifs réalisée par le STIF, le département étudie les aménagements de voirie en faveur des transports en commun sur la RD 190.

Les 2 projets routiers évoqués ci-dessus (A 104 et RD 190) sont ceux qui concernent directement l'aire d'étude.

L'offre de transport prévue pour les transports en commun

Le projet de Tangentielle ouest (TGO) vise à prolonger la Grande Ceinture ouest remise en service en 2004 entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture. Le prolongement

visé à relier au nord le pôle Achères-Poissy, et au sud Saint-Cyr. La création d'un débranchement jusqu'à Saint-Germain-en-Laye, et d'une correspondance avec la ligne Paris-Saint-Lazare – Les Mureaux – Mantes est prévue.

Ce projet de tram-train sur 25 kilomètres vise à faciliter les déplacements de banlieue à banlieue en mettant en place un maillage efficace avec les lignes ferrées radiales et à offrir des correspondances renforcées vers Paris et les pôles d'activités du secteur.

Les travaux devraient commencer en 2014 pour une mise en service prévue en 2016.

Le prolongement du RER E à l'ouest dont les études ont été reprises par le STIF consiste d'une part à réaménager 47 kilomètres de lignes entre La Défense et Les Mureaux, d'autre part à percer un tunnel de près de 8

kilomètres de long entre le terminus actuel de Haussmann Saint-Lazare et la Défense. Deux nouvelles gares à La Défense et à Nanterre seraient créées.

Ce projet a pour objectif de « renforcer la desserte de l'ouest francilien, notamment du Mantois et du secteur de Seine Aval, de réaliser une dorsale structurante est-ouest permettant de décharger le RER A, et d'offrir un nouvel accès au secteur de La Défense ».

Les travaux pourraient débuter en 2013 avant une mise en service en 2020.

Pour accompagner l'aménagement du cœur de ville de Carrières-sous-Poissy, un transport en commun à haut niveau de service connecté à la gare RER de Poissy au sud est et la gare ferroviaire de Verneuil au nord ouest est prévu. Sa mise en service pourrait être effective en 2020.

De manière générale, le développement de l'offre de transport fluvial devrait permettre de suppléer les routes encombrées et de développer plus facilement des zones d'activité. C'est cette tendance qui émerge notamment dans le cas des ports de Triel-sur-Seine et d'Achères.

La demande de déplacements prévue

Compte tenu de l'ensemble des créations ou développements de zones d'activité prévues dans la zone d'étude et à ses abords (Poissy),

et de la tendance observée à une baisse de la proportion de personnes dont le lieu de travail se situe dans leur commune de résidence, les déplacements devraient connaître dans le secteur étudié une croissance soutenue. Cette évolution risque de dégrader les conditions de transport, qui ne sont déjà pas, à l'heure actuelle, optimales.

Les principaux projets de création d'emplois ou de logements au sein ou à proximité de la zone d'étude ont été détaillés plus haut.

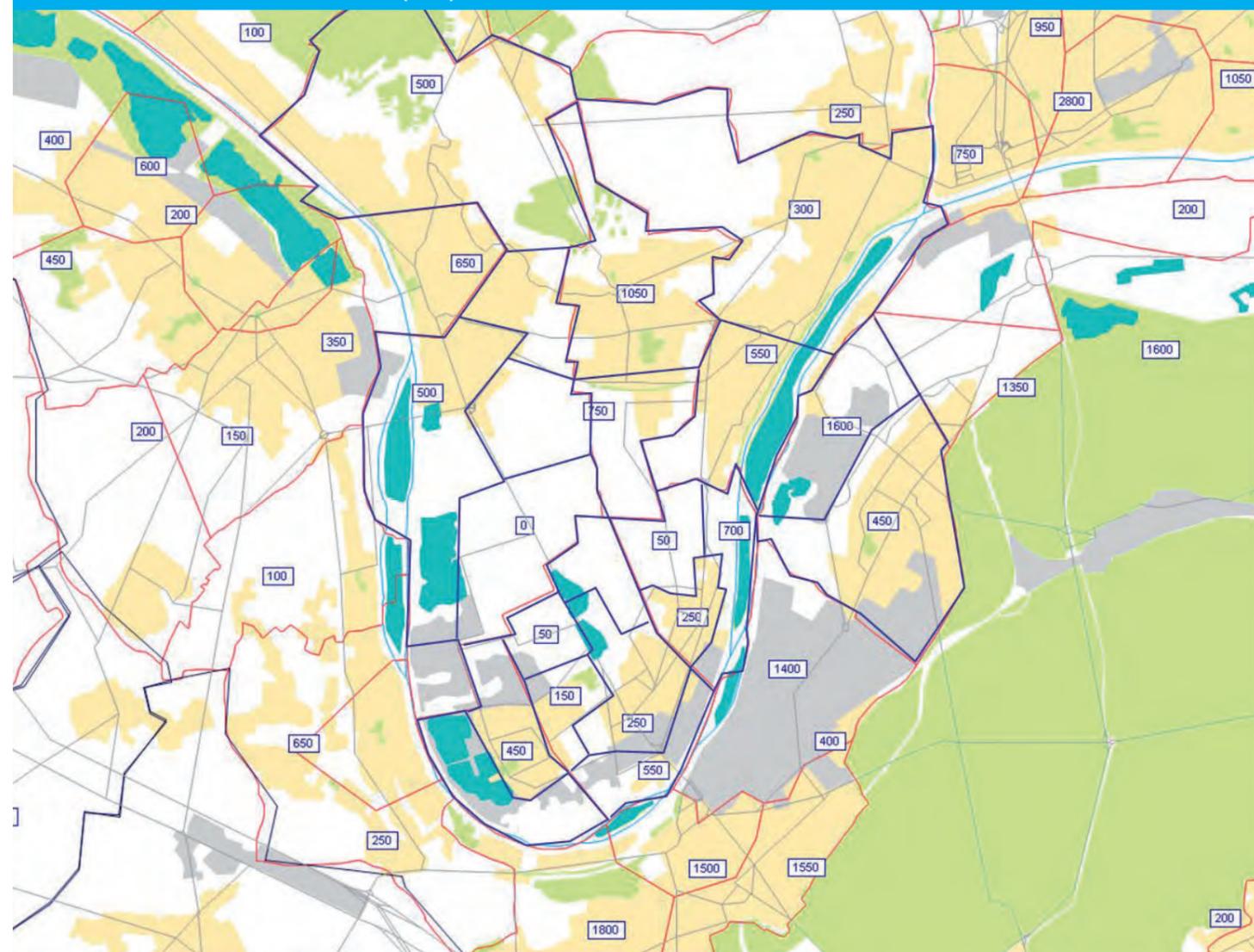
Les trafics ont été calculés sur la base des évolutions prévues de population et d'emplois au sein de chacune des zones du modèle de trafic. Ces évolutions résultent d'une part des projections générales de croissance démographique et économique issues du modèle de la DRIEA, et d'autre part des évolutions spécifiques à la zone d'étude en termes de développements de zones d'activités et de logements présentées sur la carte « Boucle de Chanteloup et ses abords - Projets d'aménagement ».

Ces données de population et d'emplois ont été utilisées pour générer des flux de trafic émis et attirés par chaque secteur en utilisant des hypothèses de part modale des déplacements, de taux de présence au travail, de nombre de passagers par voiture et de taux de pointe.

Les cartes d'émission et d'attraction de trafic page suivante présentent les circulations en véhicules/heure à l'heure de pointe du

LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE

CARTE 26 - DEMANDE DE TRAFIC (HPS) : TRAFIC ÉMIS EN 2020 EN VEH/H



soir. Cela signifie que les trafics émis sont en grande partie des flux travail-domicile prenant naissance dans les zones d'emplois alors que les flux attirés représentent les points d'arrivée de ces mêmes flux en zones de résidence.

Le trafic prévu en 2020 en référence

Les volumes de trafic émis en 2020 à partir de chacune des zones proviennent très majoritairement des zones situées à Poissy et Achères, en raison de l'importance de cette zone dans l'emploi total de l'aire d'étude. Poissy représente un tel gisement d'emploi à l'échelle de la zone que, malgré les modestes créations d'emplois prévues dans le cadre de projets spécifiques, le trafic émis restera le plus fort de la zone. A Achères, l'extension des zones d'aménagement concerté engendreront une vive progression de l'emploi, vecteur de circulations émises supplémentaires.

La partie nord de la boucle de Chanteloup, notamment les communes de Chanteloup-Vignes et Triel-sur-Seine émettent elles aussi un trafic important. En effet, les zones d'activités se seront développées à l'horizon 2020 dans ces communes, à commencer par les zones des Cetton et des Naudines, ainsi que le quartier interstitiel entre Chanteloup-Vignes et Triel-sur-Seine.

A l'horizon 2020, le développement de Carrières-sous-Poissy et des zones d'activités économiques qui y sont prévues, comme le port

LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE

de Triel et l'Écopôle, ne devrait pas encore avoir pris assez d'ampleur pour générer un trafic massif, à l'exception de la zone des Bouveries, à l'est de la commune.

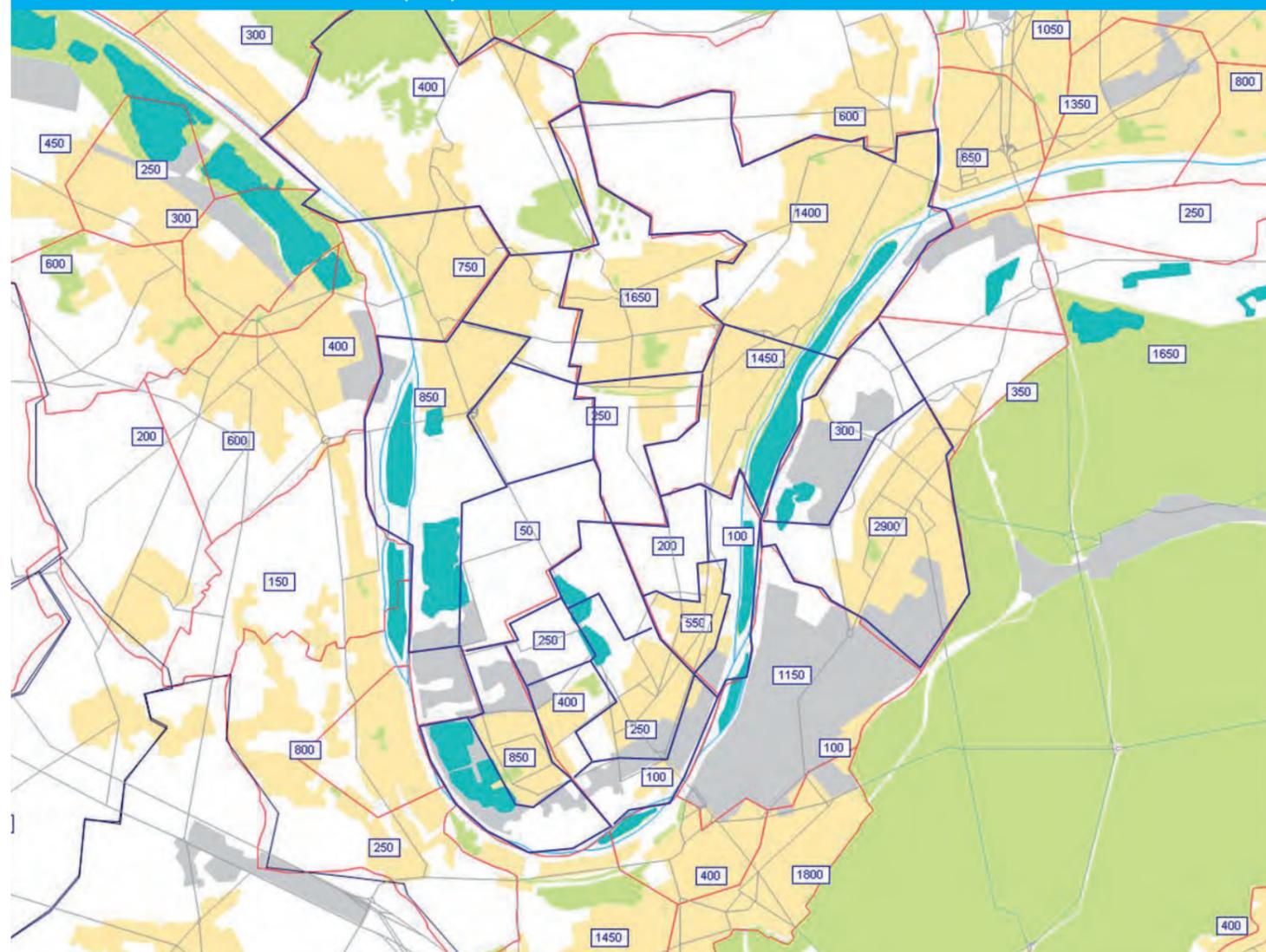
La majorité des émissions de trafic se situe en bordure de Seine, au niveau de l'actuel pont de Poissy ou à proximité du lieu de passage du projet de liaison entre la RD 30 et la RD 190. En l'absence de création d'un nouveau franchissement de Seine, ces circulations risquent de passer pour partie par le pont de Poissy, qui souffre déjà de congestion aux heures de pointe.

Les trafics en 2020 se situent en majorité au cœur de la boucle de Chanteloup et en bordure de Seine, tant sur la rive gauche que sur la rive droite.

On note en effet que les zones résidentielles comme Andrésy, mais aussi Triel-sur-Seine et une partie d'Achères, constituent les principaux pôles d'attraction de trafic dans la zone. Cet état de fait provient largement du caractère résidentiel de ces zones et du foncier qui y est encore disponible. Les projets de logements y sont nombreux, tout comme ceux situés à Poissy, dans les secteurs de la Coudraie et des Terrasses de Poncy.

La forte densité de population dans la partie nord de Chanteloup-les-Vignes se reflète elle aussi dans l'important volume de trafic attiré. Comme nous l'avons noté concernant le trafic émis, les flux de trafic attiré se situent dans des secteurs desservis en priorité par le pont de Poissy. Les résidents d'Andrésy et Triel-sur-Seine notamment reviennent, pour une large

CARTE 27 - DEMANDE DE TRAFIC (HPS) : TRAFIC ATTIRÉ EN VEH/H



LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCO

part d'entre eux, de leur lieu de travail situé à Poissy, Achères ou Saint-Germain-en-Laye. Le trafic attiré en heure de pointe transitera donc vraisemblablement majoritairement, en l'absence de nouveau franchissement de Seine, par le pont de Poissy. Par contre, le faible niveau de trafic attiré dans le centre de Carrières-sous-Poissy met en évidence le vide relatif qui devrait encore caractériser cette zone de la commune en 2020.

Le trafic prévu en 2032 en référence

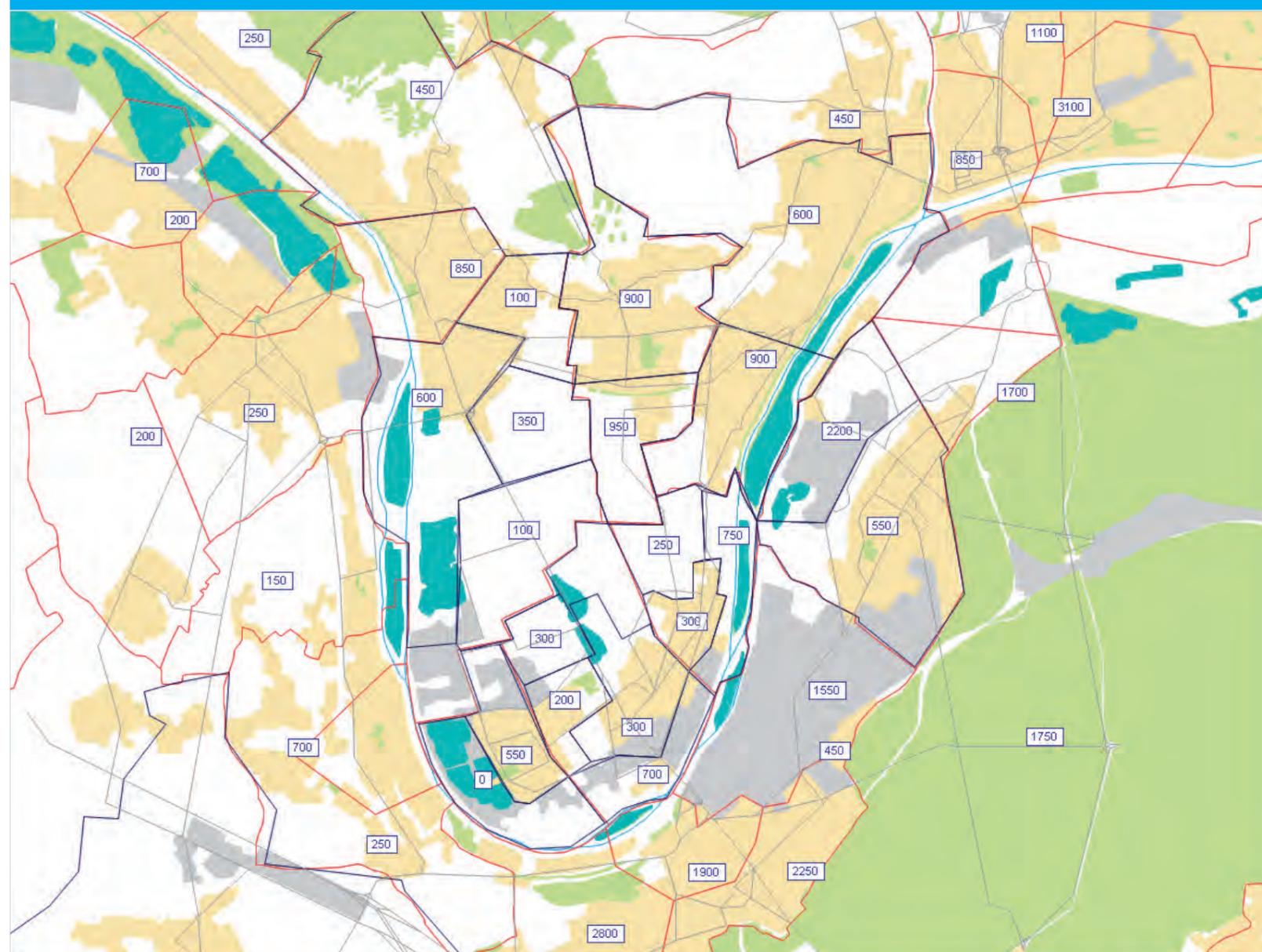
A l'horizon 2032, de plus nombreuses zones d'habitation et d'activités économiques devraient avoir été mises en service ou étendues ; cette évolution se retrouve dans les trafics prévus, en hausse dans presque toutes les zones par rapport à la situation de 2020.

Le gonflement des flux de trafic émis, par rapport à 2020, sera marqué dans la partie sud de Triel-sur-Seine et à l'ouest de Carrières-sous-Poissy, c'est-à-dire au sein de l'Écopôle et aux alentours. Dans ce secteur, les zones d'activité se seront étendues et densifiées à l'horizon 2032, générant des flux travail-domicile importants.

L'émission de trafic suit également une pente ascendante, quoique moins nettement, à Andrésy et à l'est de Carrières-sous-Poissy : en effet, ces zones accueilleront surtout des logements, mais moins de créations d'activités économiques.

Les progressions les plus fortes des trafics émis

CARTE 28 - DEMANDE DE TRAFIC : TRAFIC ÉMIS EN 2032 EN VEH/H



LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCO

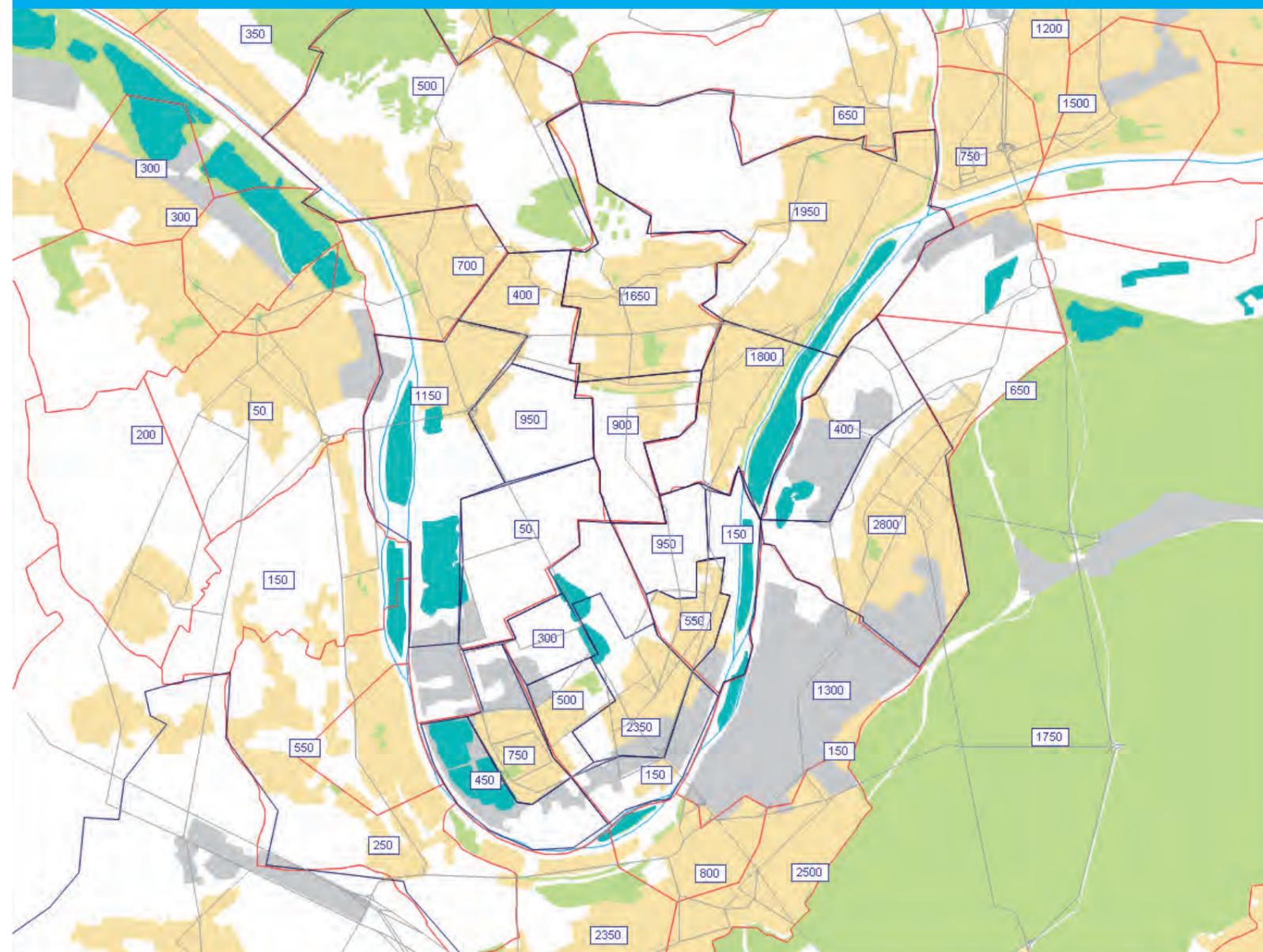
sont observées sur la rive gauche de la Seine, dans les communes de Poissy et d'Achères. Les causes de cette évolution résident principalement dans le développement des zones d'activités économiques à Achères, la création et l'expansion attendue du port d'Achères ainsi que dans le possible accroissement des effectifs du site de production PSA. Ainsi, une partie importante de ces trafics émis en 2032 sont eux aussi susceptibles de devoir traverser la Seine depuis Achères ou Poissy pour regagner les zones résidentielles de la boucle de Chanteloup.

Les zones d'attraction du trafic en 2032 à l'heure de pointe du soir. Une grande partie du trafic additionnel par rapport à 2020 attiré au sein de la zone se répartit à l'intérieur de la boucle de Chanteloup, en lien notamment avec la réalisation du projet Carrières centralité. Celui-ci devrait se traduire par la création de nombreux logements qui attireront un trafic dont la destination en heure de pointe du soir est souvent le domicile.

Chanteloup-les-Vignes et Andrésy devraient poursuivre leur expansion résidentielle et attirer un trafic plus important en 2032, en lien avec le développement de la zone des Naudines.

Les trafics attirés vers ces zones proviendront probablement en bonne partie des zones d'emplois situées à Achères et à Poissy. Comme en 2020 mais dans une proportion encore plus élevée, ces trafics transiteront donc par le pont de Poissy, à moins qu'un nouveau franchissement de Seine ne soit créé.

CARTE 29 DEMANDE DE TRAFIC : TRAFIC ATTIRÉ EN 2032 EN VEH/H



LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE

Par ailleurs, Achères et Poissy attireront également une part importante du trafic additionnel en raison de la construction de logements déjà prévue à l'horizon 2030 dans ces communes, au sein des multiples ZAC en projet à Achères et dans les logements qui seront construits à Poissy (dans les secteurs de l'Hôpital et des Terrasses de Poncy).

Le cas du site du groupe PSA-Peugeot Citroën

Le poids majeur du site du groupe PSA dans les emplois de la zone d'étude (exposé dans les Perspectives d'évolution économique générale) justifie de mettre en avant son impact sur les flux de circulation.

La liaison entre la RD 30 et la RD 190 pourrait délester le pont de Poissy en permettant aux salariés de PSA souhaitant retourner dans la boucle de Chanteloup de sortir du site de production du côté d'Achères pour emprunter le nouveau franchissement de Seine dans cette commune. L'encombrement du pont de Poissy en serait réduit d'autant.

Par ailleurs, des camions liés à la logistique opérationnelle de PSA doivent actuellement passer par le pont de Poissy et pourraient emprunter à la place la nouvelle liaison RD 30-RD 190 si elle était construite, induisant une amélioration très sensible des livraisons depuis/vers l'ouest.

La situation de référence : résumé des enjeux

Les documents de planification des autorités publiques dont le périmètre inclut l'aire d'étude mettent en avant leur volonté de favoriser le développement de la boucle de Chanteloup.

L'expansion des zones d'activités économiques devrait être soutenue à l'horizon d'aménagement du projet de liaison RD 30-RD 190 entre Achères et Triel-sur-Seine. En effet, de grands projets comme les ports d'Achères et de Triel ainsi que l'Écopôle sortiront de terre à côté des extensions et créations de zones d'activités plus modestes mais tout aussi nécessaires pour irriguer le tissu économique local et fournir des emplois diversifiés aux habitants des alentours.

L'un des enjeux majeurs de ce développement réside dans l'accessibilité du territoire situé à l'intérieur de la boucle de Chanteloup ; la création d'infrastructures portuaires dans la zone d'étude participera de cet accès plus facile, tout comme la mise en service prévue de plusieurs lignes de transport en commun (RER E, Tangentielle ouest...).

Toutefois, compte tenu du taux de motorisation dans la zone et de la part modale de la voiture particulière dans les trajets domicile-travail, le volet routier sera prépondérant pour garantir que les opportunités d'emplois seront concrétisées et que les pôles économiques existants ou à venir développent leur plein potentiel.

Cet enjeu d'accessibilité accrue met en évidence l'importance d'un nouveau franchissement de la Seine entre Achères et la boucle de Chanteloup reliant les RD 30 et 190 ; il permettrait en effet de délester le pont de Poissy qui constitue actuellement l'unique point d'entrée dans la boucle de Chanteloup par le sud et l'est, et dont la congestion ne pourra qu'augmenter avec le développement des activités économiques et des logements dans la zone d'étude (de part et d'autre de la Seine).

La progression prévue de l'activité économique et de la population pose également le défi de la construction immobilière. Celle-ci doit être en mesure de proposer une offre résidentielle à la hauteur des objectifs de croissance de la population. Dans cette perspective, la CA2RS et l'EPAMSA ont engagé des actions dont les premiers résultats augurent d'une évolution favorable de l'offre de logements, tant en volume qu'en typologie. La réalisation du projet Carrières Centralité et des autres constructions immobilières prévues dans le Contrat de développement de l'offre résidentielle conclu entre la CA2RS et

le département des Yvelines s'intègrent dans la dynamique en cours.

La densification et l'extension des espaces urbanisés dans la zone d'étude doit s'accompagner d'une réorganisation spatiale pour assurer la cohérence de l'ensemble urbain qui se dessine dans la boucle de Chanteloup.

Dans le même temps, ces perspectives d'aménagement et de développement économique n'iront pas sans une préservation des espaces naturels au nord (massif de l'Hautil) et sur les berges de Seine, lieux privilégiés de détente et de loisirs qui assureront la qualité du cadre de vie des habitants de la zone d'étude. Des zones d'activités économiques se sont d'ailleurs déjà engagées dans une démarche respectueuse de l'environnement dans leur aménagement, comme par exemple à Chanteloup-les-Vignes. L'enjeu consistera aussi à promouvoir ce type de démarches pour l'ensemble des projets, qu'il s'agisse d'aménagement de l'espace ou de la construction d'infrastructure.

Plus spécifiquement, il s'agira d'intégrer harmonieusement les travaux visant à améliorer l'accessibilité de la boucle de Chanteloup dans la préservation et l'aménagement de l'environnement.

Évaluation des effets du projet de liaison RD 30 - RD 190

L'évaluation des effets du projet de liaison entre la RD 30 et la RD 190 est réalisée en comparant la situation de référence (que l'on observerait en l'absence de réalisation du projet) et la situation avec projet.

Compte tenu des faibles différences entre les variantes envisagées pour la liaison, l'évaluation des effets du projet a été réalisée uniquement pour la variante retenue par le Conseil général.

Les effets du chantier

L'évaluation monétarisée négligera la dégradation éventuelle des conditions de circulation durant les travaux d'aménagement ainsi que les économies d'entretien et d'exploitation réalisées sur les routes délestées. Les effets du chantier sur l'emploi sont estimés dans les effets socio-économiques.

Les effets sur le système de transport et les déplacements

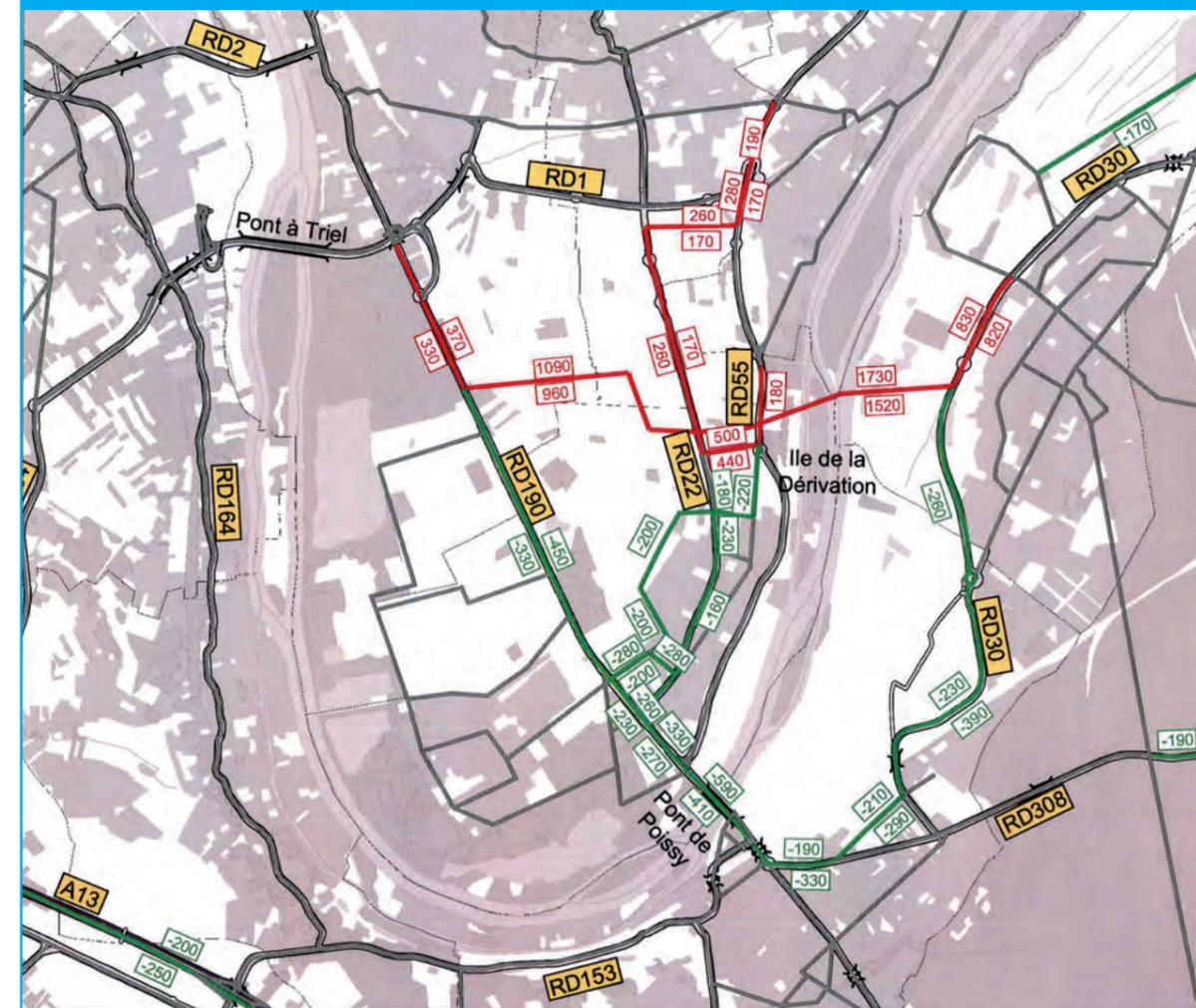
Les deux cartes ci-après permettent de visualiser les modifications que le projet apportera à la répartition des trafics au sein de la zone d'étude.

Ces trafics sont présentés pour l'heure de pointe du soir, en véhicule-heure.

La Carte 30 illustre les trafics supplémentaires (en rouge) ou soustraits (en vert) en 2020 dans la situation de projet, par rapport à la situation de référence. Dans les deux cas, on considère que l'A104 n'est pas encore construite. La liaison entre la RD 30 et la RD 190 joue pleinement le rôle attendu d'elle dans ces prévisions de répartition de trafic ; en effet, les trafics sur la RD 190 et la RD 30 entre Poissy et leur raccordement respectif à la liaison nouvelle apparaissent en nette baisse. La réduction de trafic la plus importante s'observe d'ailleurs à proximité et sur le pont de Poissy, l'endroit le plus engorgé de la zone en situation initiale.

Ces trafics en moins se retrouvent principalement sur la liaison nouvellement réalisée et les axes plus septentrionaux qui lui sont rac-

CARTE 30 - VARIATION DE TRAFIC ENTRE LE SCÉNARIO DE CONSTRUCTION DE LA LIAISON RD 30-RD 190 ET LE SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE À L'HORIZON 2020



Evolution du trafic en UVP entre l'horizon de référence (sans projet) et la situation avec projet (sans A104) - 2020

- Supplément de trafic
- Délestage de trafic

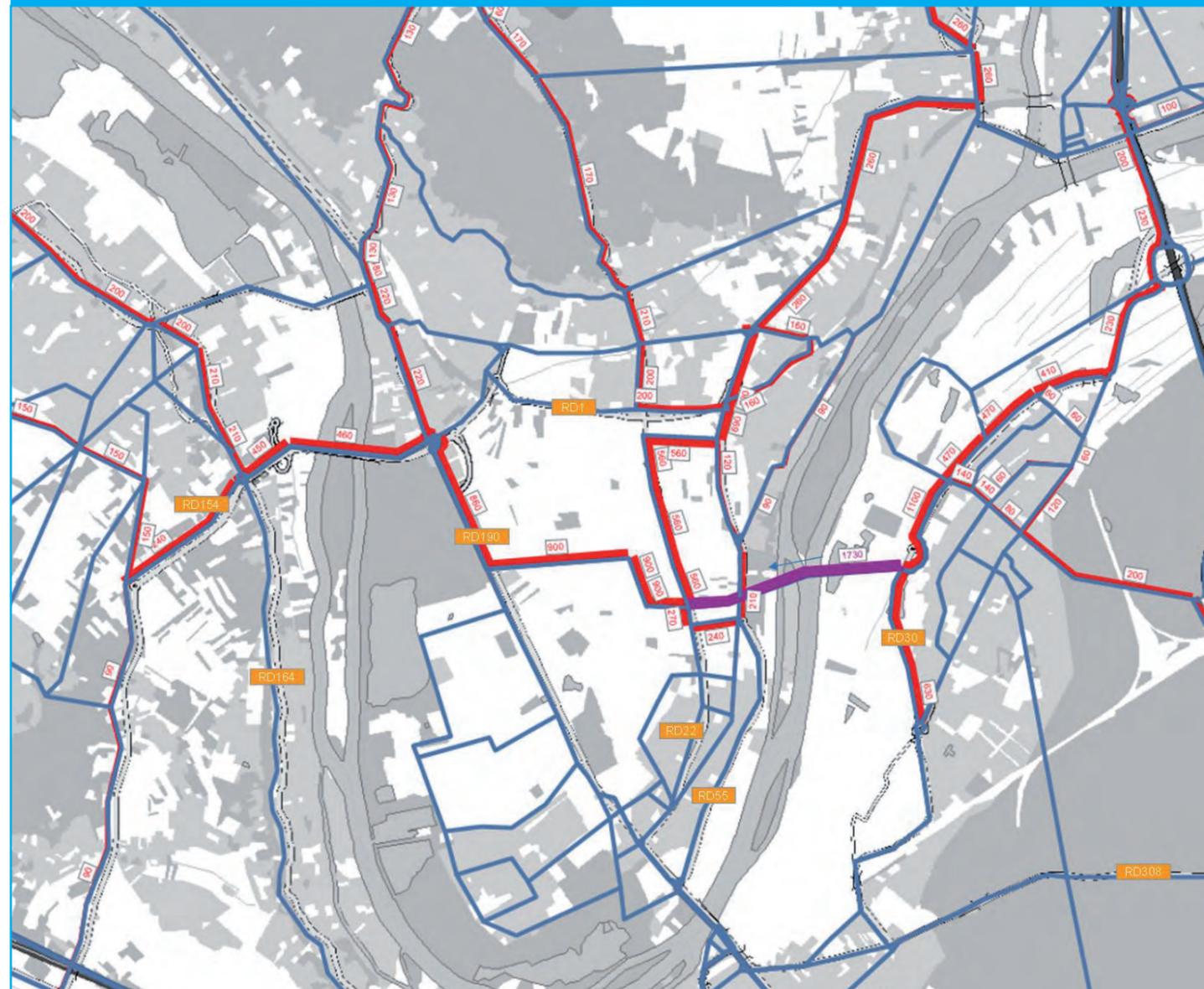
LES EFFETS SUR LE SYSTÈME DE TRANSPORTS

cordés dans la boucle de Chanteloup (vers le nord de Triel-sur-Seine et de Chanteloup-les-Vignes). Le centre de la boucle devrait donc subir un flux de véhicules mieux réparti en présence de la liaison départementale.

Ainsi, la Carte 31 présente les flux de trafic entrant et sortant du pont départemental (tronçon violet sur la carte), qui constitue une partie de la liaison entre les RD 30 et RD 190. Les chiffres en bleu représentent le trafic total sur chaque tronçon, tandis que les chiffres en rouge montrent le trafic qui se dirige ou provient du pont.

A l'est du pont, sur les 1 910 véhicules circulant sur la RD 30 au nord, 1 100 empruntent le pont. Ce sont donc autant de circulations qui ne transiteront pas par la RD 30 entre Achères et Poissy et n'emprunteront pas non plus le pont de Poissy.

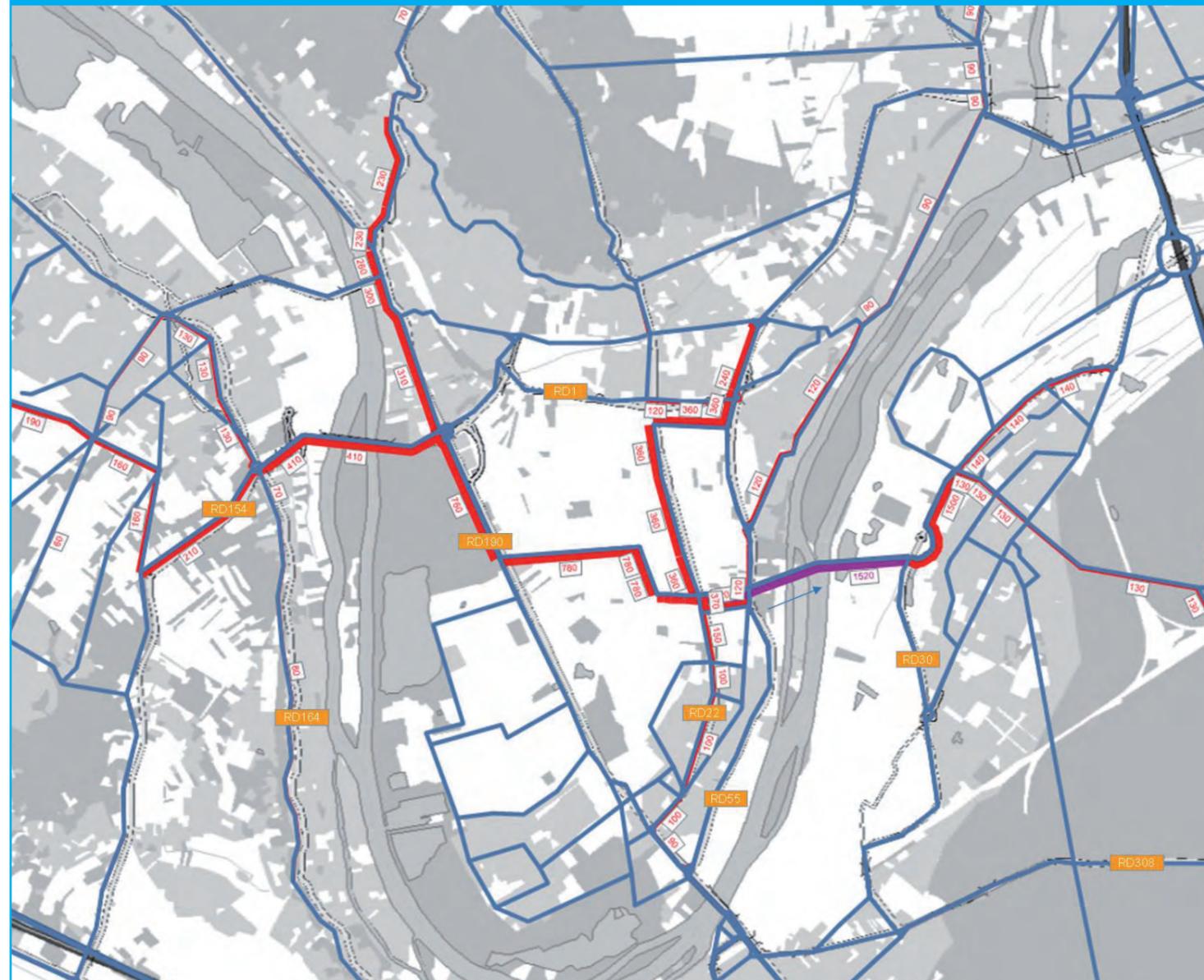
CARTE 31 - PROVENANCE ET DESTINATION DU TRAFIC HPS PASSANT SUR LE PONT À L'HORIZON 2020
DANS LE SENS EST-OUEST



LES EFFETS SUR LE SYSTÈME DE TRANSPORTS

La Carte 32 suit le même principe que la Carte 31, mais dans le sens inverse. Les trafics empruntant le pont vers Achères viennent principalement de la RD 190 et de la RD 22 au nord et se dirigent, une fois sorties du tronçon violet, vers le nord d'Achères et l'est de la zone d'étude. Là encore, ces trafics, en l'absence de la liaison RD 30-RD 190, se serait probablement dirigés principalement vers le pont de Poissy, point actuel d'engorgement du trafic.

CARTE 32 - PROVENANCE ET DESTINATION DU TRAFIC HPS PASSANT SUR LE PONT À L'HORIZON 2020
DANS LE SENS OUEST-EST



LES EFFETS SUR LE SYSTÈME DE TRANSPORTS

À l'horizon 2032

La Carte 33 présente le différentiel entre la situation de projet (avec construction de la liaison RD 30-RD 190) et la situation de référence, mais à l'horizon 2032. A cette date, on considère, en référence comme en projet, que le prolongement de l'A104 dans l'aire d'étude a été réalisé.

Toutefois, le trafic de l'A104, parallèle à la liaison RD 30-RD 190, est, sur la section comprise entre Achères et l'échangeur situé dans la boucle de Chanteloup, identique dans les situations de projet et de référence.

Cela signifie que la liaison RD 30-RD 190 ne modifie pas sensiblement les trafics sur le prolongement de l'A104 qui sera réalisé à l'horizon 2032. Ces deux projets peuvent donc être considérés comme complémentaires. En effet, le prolongement de l'A104 permettra à un trafic à plus longue distance de transiter par la zone d'étude, alors que la liaison départementale entre les RD 30 et RD 190 a une vocation plus locale de déviation du trafic.

Les trafics additionnels sont nettement plus conséquents sur la liaison en projet en 2032 et illustrent bien son utilité. Celle-ci se reflète également dans le net différentiel négatif entre les trafics de la situation de projet sur le pont de Poissy et ceux en référence (1 550 véhicules-heure en heure de pointe du soir en

CARTE 33 - VARIATION DE TRAFIC HPS ENTRE LE SCÉNARIO DE CONSTRUCTION DE LA LIAISON RD 30-RD 190 ET LE SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE À L'HORIZON 2032



LES EFFETS SUR LE SYSTÈME DE TRANSPORTS

sommant les deux sens).

La circulation est également moins importante sur la RD 30 entre Achères et Poissy, ce qui permet un meilleur écoulement du trafic vers et depuis le site de production de PSA situé à proximité.

La construction de la liaison entre la RD 30 et la RD 190 exercera des effets sur les autres modes de transport.

En effet, la liaison intégrera une piste cyclable qui facilitera les circulations douces entre Achères et la boucle de Chanteloup.

Par ailleurs, le département des Yvelines souhaite développer une offre de transport en commun à haut niveau de service entre la boucle de Chanteloup et la gare RER de Poissy. Le délestage du pont de Poissy qu'engendre la construction de la liaison en projet entre Achères et la boucle de Chanteloup pourra faciliter la mise en place de cette offre de transport en commun. En effet, sa régularité sera plus aisée à assurer si la congestion du pont de Poissy est allégée.

Les effets socio-économiques

Évaluation des créations d'emplois liées à la liaison RD 30-RD 190

Dans la mesure où le chantier prévu est limité en montant, nous présentons ici une version simplifiée de l'évaluation du nombre d'emplois créés par la construction de la liaison RD 30-RD 190.

En particulier, l'évaluation des effets sur l'emploi de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure n'a pas été réalisée car cette évaluation s'applique dans le cas de la construction de liaisons autoroutières.

Les valeurs utilisées pour déterminer les emplois créés sont issues de l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains de mai 2007. Elles consistent en des ratios d'emplois x ans créés par million d'euros de travaux.

| Effets du chantier sur l'emploi | | |
|---|--------|-----------------------|
| Montant du chantier hors taxe | 61,9 | Millions d'euros 2000 |
| Emplois directs | 479,9 | emplois x ans créés |
| <i>dont emplois régionaux</i> | 96,0 | emplois x ans créés |
| Emplois indirects | | emplois x ans créés |
| Liés aux fournitures des chantiers | 261,8 | emplois x ans créés |
| <i>dont emplois régionaux</i> | 52,4 | emplois x ans créés |
| Des activités amont liées aux fournitures des chantiers | 225,9 | emplois x ans créés |
| Emplois liés aux revenus distribués | | emplois x ans créés |
| <i>dont effet régional</i> | 60,6 | emplois x ans créés |
| <i>dont effet diffus sur l'économie nationale</i> | 259,9 | emplois x ans créés |
| Total | 1288,2 | emplois x ans créés |

L'utilisation « d'emplois x ans » permet de prendre en compte le fait que les emplois créés par un chantier sont temporaires et n'ont pas nécessairement vocation à se maintenir.

Le tableau ci-dessus synthétise les créations d'emplois estimées en raison de la construction de la liaison RD 30-RD 190. Les emplois régionaux ont été estimés sur la base d'une part de marché des entreprises régionales de 20%.

Le coût du chantier est estimé à 89,87 M€HT (y compris somme à valoir de 10%). Ce coût, estimé aux conditions économiques de 2010, est ramené dans le tableau ci-dessous aux conditions économiques de 2000 et s'établit ainsi à 61,9 M€.

Effets sur l'environnement

Le protocole de l'OIN Seine-Aval requiert la préservation des milieux naturels. Il prévoit aussi l'instauration d'une trame continue d'espaces naturels, le long des berges de Seine particulièrement.

La prise en compte de cette exigence dans le cadre du projet de liaison RD 30-RD 190, et plus généralement ses effets sur l'environnement et le milieu naturel, sont décrits en détail dans l'étude d'impact de ce dossier (pièce G).

LES EFFETS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Effets sur l'organisation du territoire et le cadre de vie

Selon le projet de territoire de la Communauté d'Agglomération 2 Rives de Seine, la construction de la liaison RD 30-RD 190 s'insèrera dans une stratégie de désenclavement du territoire de la CA2RS, qui fonctionne pour l'instant comme un ensemble multipolaire dont les composantes communiquent peu. En effet, les parties les plus peuplées de la boucle de Chanteloup se situent majoritairement à la périphérie, alors que son centre demeure presque inoccupé aujourd'hui.

L'organisation du territoire au sein de l'aire d'étude bénéficiera de la construction de la liaison RD 30-RD 190. En effet, la diminution du trafic sur la RD 190 sud liée à la mise en service du nouveau franchissement de Seine pourrait permettre 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 de référence.

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 qualité de vie des habitants de la boucle s'améliorera par ailleurs grâce à un accès plus aisé aux équipements et pôles d'activités situés vers Achères. Ainsi, la riche offre commerciale d'Achères sera ainsi nettement plus proche en termes de temps de trajet pour les habitants de la boucle de Chanteloup. Des équipements de loisirs, notamment l'opération Achères-Plage organisée à l'étang des Bauches, pourront attirer un public plus nombreux.

Effets sur les activités économiques

Si la quantification de l'impact de la liaison RD 30-RD 190 sur l'activité économique dans la zone d'étude est difficile à réaliser, il convient néanmoins de mettre en avant les tendances que l'on peut envisager dans ce domaine.

Le principal effet direct de la mise en service du projet réside dans le délestage du pont de Poissy et dans la facilitation des échanges entre la boucle de Chanteloup et la rive gauche de la Seine à Achères.

Ces modifications en termes d'accessibilité devraient avoir de nombreuses conséquences sur le développement économique et démographique de la zone d'étude.

Impacts sur les activités économiques

La boucle de Chanteloup constitue aujourd'hui plus une zone résidentielle qu'une zone d'emplois. Le sort de ses habitants sur le marché du travail dépend donc largement des possibilités offertes à l'extérieur.

En désenclavant la boucle, la liaison RD 30-RD 190 donnera 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 d'une meilleure desserte. L'amélioration de l'accessibilité pourrait les inciter à développer leur activité dans la zone d'étude, où les disponibilités foncières sont encore importantes.

L'exemple du site de production de PSA atteste de la pertinence de ce mécanisme : à l'heure actuelle, les livraisons à partir de l'ouest et du nord vers le site de production transitent souvent par la zone urbaine de Poissy. Or, les conditions de circulation souvent non optimales dans cette zone engendrent des retards de livraison particulièrement pénalisants compte tenu de l'organisation de la production en flux tendus. La liaison en projet participerait à l'amélioration des temps de livraisons en évitant aux véhicules à destination du site de production de PSA de passer par Poissy. Au lieu de cela, ils pourraient emprunter le

nouvel itinéraire qui conduit plus rapidement au sud d'Achères. Il en résulterait une compétitivité accrue du site, qui aurait d'autant plus de chances alors de remporter la production de nouveaux modèles de la société.

Au-delà de cet exemple, d'autres entreprises souhaitant s'installer dans la boucle de Chanteloup y développeront d'autant plus aisément leur activité que la desserte en sera plus étoffée et plus rapide. Le port de Triel-sur-Seine devrait ainsi s'accompagner de l'installation d'entreprises qui compteront sur le franchissement de Seine à Achères pour pouvoir s'approvisionner de manière locale ou pour expédier leur production rapidement.

Au total, la liaison RD 30-RD 190 devrait s'avérer favorable à l'emploi des habitants de la boucle de Chanteloup en facilitant leur accès aux postes proposés hors de leur lieu d'habitation et en favorisant l'installation d'entreprises au sein même du territoire.

Impacts sur la démographie

La progression des activités économiques et de l'emploi liée à la construction de la liaison départementale participera à l'attractivité du territoire, et notamment de la boucle de Chanteloup.

De manière plus générale, l'amélioration prévisible de la qualité de vie et le désenclavement de cette zone amélioreront son pouvoir

d'attraction sur de nouveaux résidents potentiels et favoriseront le maintien des habitants actuels.

Les programmes immobiliers en cours de réalisation et en projet dans l'aire d'étude encourageront cet accroissement démographique en offrant des logements aux nouveaux arrivants. Par ailleurs, les nouveaux logements diversifieront l'offre dans la zone et faciliteront les parcours résidentiels des personnes déjà résidentes.

Les habitants de la zone seront d'ailleurs d'autant plus incités à rester sur le territoire que l'emploi devrait lui aussi profiter de la construction de la liaison et donc offrir des opportunités aux populations à l'intérieur même de la boucle.

Calcul du bilan socio-économique

Méthodologie

L'analyse des services rendus aux usagers et des avantages pour la Collectivité, générés par la mise en service d'une infrastructure, s'apprécie à partir d'un certain nombre de critères traduisant l'efficacité économique et

sociale de l'opération projetée. Ces critères permettent de définir la rentabilité socio-économique de l'infrastructure.

La méthodologie officielle la plus récente pour calculer la rentabilité économique d'un projet d'infrastructure est « l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport », dite de Robien, du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005.

Les principales valeurs tutélaires retenues sont soit préconisées dans cette instruction-cadre, soit dans sa déclinaison routière : l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains de mai 2007 (projet définitif).

Ces textes préconisent des valeurs tutélaires pour monétariser le temps, les victimes d'accident, la pollution de l'air, les nuisances sonores et l'effet de serre. En effet, l'évaluation socio-économique consiste à évaluer et monétariser les coûts et gains générés par un projet par rapport à une situation de référence, c'est-à-dire une situation sans réalisation de ce projet.

L'évaluation de ces coûts et avantages est réalisée sur une période de 50 ans après la mise en service du projet (par convention, la durée de vie d'un projet routier est de 50 ans). Lors de l'évaluation, dans le cas d'un projet routier non concédé, un bilan coûts - avan-

tages est calculé pour les acteurs suivants :

- **Les usagers** qui bénéficient :
 - Des gains de temps permis par le projet,
 - Des variations de coûts d'exploitation et d'entretien du véhicule du fait d'une réduction ou augmentation des kilomètres parcourus suite à la modification de leur itinéraire pour emprunter le projet,
 - D'une amélioration de leur confort grâce à l'utilisation d'une nouvelle liaison de qualité, et la réduction du nombre de kilomètres parcourus,
- **L'État** qui bénéficie des taxes (TVA, TIPP),
- **Le gestionnaire** qui subit les coûts de construction et d'entretien de l'infrastructure ; ces coûts sont majorés de 30% pour tenir du coût d'opportunité des fonds publics (COFP), comme préconisé dans les textes réglementaires,
- **La collectivité** dans son ensemble qui bénéficie de gains en matière de sécurité routière car :
 - La nouvelle infrastructure est moins accidentogène que les routes existantes,
 - La baisse du trafic sur le réseau annexe suite aux reports vers la nouvelle infrastructure rend ce réseau moins accidentogène.

Enfin, la collectivité subit une variation de la pollution liée aux effets réseaux suite à la mise en service du projet étudié. Elle peut être à la hausse ou à la baisse selon que la nouvelle infrastructure permet de diminuer ou augmenter le nombre de kilomètres parcourus sur l'ensemble du réseau d'étude.

Dans tout le document, les gains pour les acteurs en termes financiers sont positifs. Les pertes sont indiquées avec un signe négatif.

Les prévisions de trafic : entrant du calcul économique

Pour comprendre les résultats socio-économiques présentés dans les paragraphes suivants, il faut être conscient de la manière dont fonctionne un modèle de trafic (d'où sont tirés ensuite les véh.km et les temps de parcours).

Un modèle de trafic est construit de façon à minimiser les temps de transport de chaque usager, en prenant en compte la charge sur le réseau. En effet, plus il y a de véhicules sur un itinéraire, plus la vitesse va diminuer.

Le modèle utilisé pour estimer les trafics et les vitesses est le modèle de la DRIEA (sous Davi-sum). Il simule une heure de trafic en Heure de Pointe du Soir (HPS). On doit ensuite faire

CALCUL DU BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE

des hypothèses fortes pour passer de l'HPS à des totaux par année.

Pour les gains de temps, les valeurs estimées en HPS sont multipliées par un facteur 4. Ce facteur correspond à la somme des heures de pointe d'une journée : 2 heures le soir et 2 heures le matin.

Les gains de temps sur le reste de la journée (en heure creuse) sont plus faibles puisque le trafic est fluide. Ils ne sont ici pas valorisés dans le calcul économique, qui donne ainsi une estimation basse des gains de temps. De plus, durant les vacances et les week-ends, le trafic est considéré fluide, les gains de temps sont alors envisagés sur 250 jours par an et non sur 365 jours.

Ce coefficient (4 H dans la journée x 250 jours dans l'année) est appliqué à l'ensemble du trafic pour calculer les avantages annuels apportés par le projet. Ce choix très prudent revient à monétariser les avantages du projet (en particulier grâce à la réduction des kilomètres parcourus) seulement sur une partie de son potentiel, et donne une estimation basse du bénéfice socio-économique apporté par le projet.

Gain des usagers

Les avantages pour les usagers routiers se décomposent en :

- gains ou pertes de temps ;
- amélioration du confort (pour les VL exclusivement) ;
- variation des frais de fonctionnement des véhicules, c'est-à-dire entretien courant, pneumatiques, lubrifiants, consommation de carburant des véhicules, dépréciation des véhicules (pour les VL).

Gains de temps

Suite à la mise en service de la 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 existant suite à la mise en service de la nouvelle infrastructure.

La Carte 34 représente le total des gains de temps en minutes pour une heure de pointe du soir, réparti selon les zones d'origine et de destination des déplacements.

Cette carte montre que les gains de temps reviennent aux habitants de la zone. On voit notamment que les usagers qui gagnent le plus de temps sont ceux qui travaillent à Achères et habitent à l'intérieur de la boucle de Chanteloup. Sans le pont à Achères et la liaison RD 30-RD 190, ces usagers sont en effet obligés de faire des détours très importants par exemple par le pont de Poissy.

Monétarisation des gains de temps

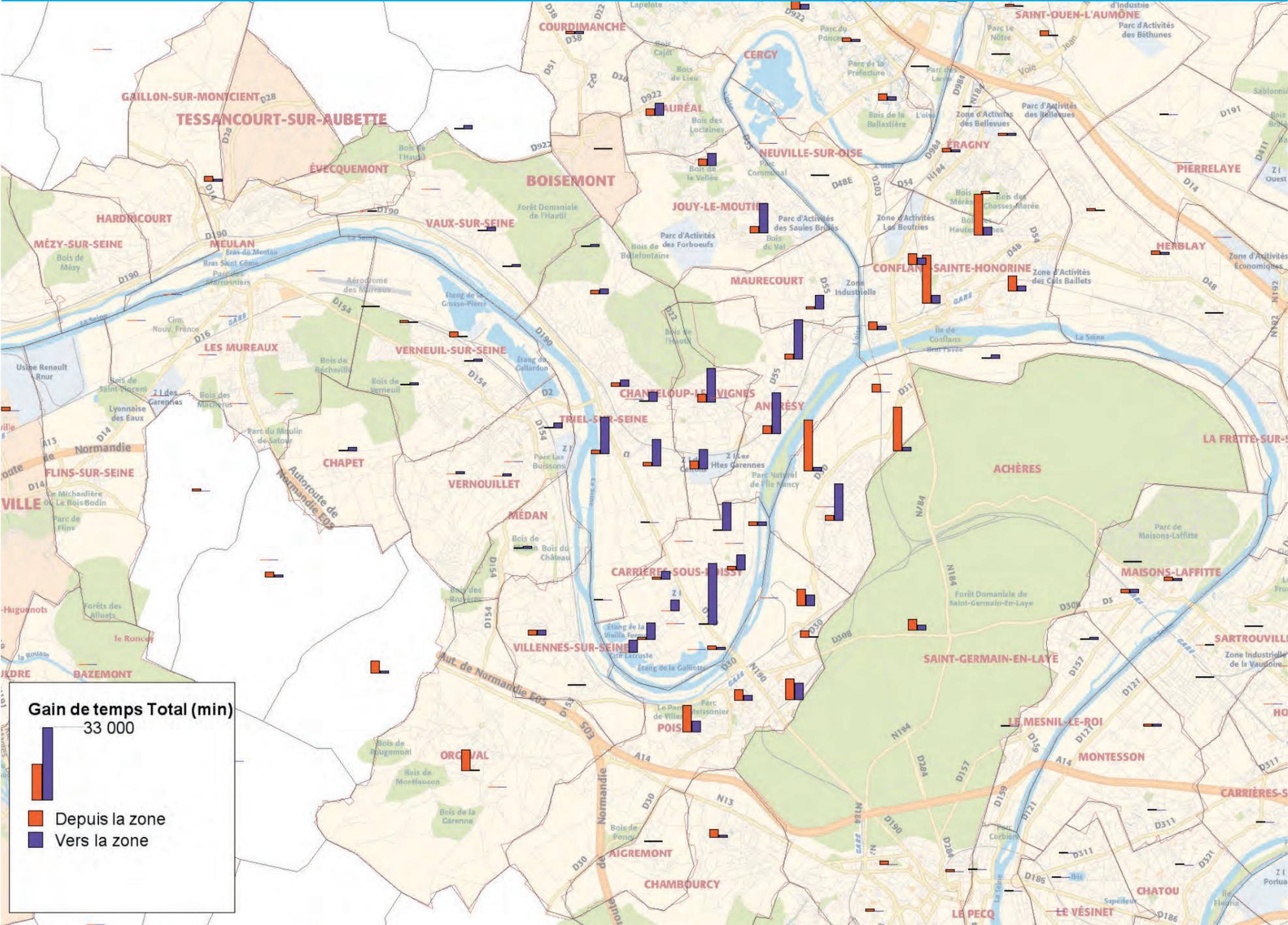
Pour monétariser les gains de temps, on utilise une valeur du temps indiquée dans l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport. Cette valeur du temps est, pour les voyageurs urbains en Île-de-France, de 9,3 €000 par voyageur-heure.

Les gains de temps croissent dans le temps en fonction de l'évolution du trafic (issue de l'étude de trafic) et de l'évolution de la valeur unitaire du temps.

Celle-ci croît, pour les VL, comme la consommation finale des ménages (CFM) par tête en volume, avec une élasticité de 0,7. La croissance de la valeur du temps des voyageurs s'élève ainsi à 0,98% par an entre 2002 et 2025. Pour convertir cette valeur exprimée en voyageur-heure vers une valeur exprimée en

véhicule-heure, nous utilisons un taux d'occupation de 1,1 personne par véhicule. Pour les PL, elle évolue au rythme du PIB, avec une élasticité de 2/3.

CARTE 34 - RÉPARTITION DU TOTAL DES GAINS DE TEMPS (EN MINUTES) SELON L'ORIGINE ET LA DESTINATION DES DÉPLACEMENTS À L'HEURE DE POINTE DU SOIR EN 2032



CALCUL DU BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE

Les gains de temps des usagers représentent le poste d'avantages le plus important du bilan.

Il croît par ailleurs fortement entre 2020 et 2032 en raison de la progression du trafic et de l'augmentation de la valeur du temps des usagers pendant cette période.

| DIFFÉRENTIEL DE TEMPS PASSÉS SUR LA ROUTE | | | |
|---|--------------|--------------|----------------------------------|
| 2020 | | | |
| Millions de veh.h | Référence | Projet | Différentiel Projet-référence |
| VL | 127,3 | 124,9 | -2,5 |
| PL | 8,7 | 8,5 | -0,2 |
| Total | 136,0 | 133,4 | -2,6 |
| 2032 | | | |
| Millions de veh.h | Référence | Projet | Différentiel Projet-référence |
| VL | 159,4 | 153,1 | -6,3 |
| PL | 10,9 | 10,4 | -0,4 |
| Total | 170,3 | 163,5 | -6,8 |

| GAINS DE TEMPS | | | | |
|----------------|--|-------------|--|--------------|
| | Différentiel de temps (projet-référence), M veh.h | | Gains de temps monétarisés, M€ 2000 à l'année : | |
| | 2020 | 2032 | 2020 | 2032 |
| VL | -2,5 | -6,3 | 30,5 | 88,2 |
| PL | -0,2 | -0,4 | 7,5 | 22,2 |
| Total | -2,6 | -6,8 | 38,0 | 110,4 |

Gains en coût d'utilisation des véhicules

L'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains de Mai 2007 donne les valeurs des taxes sur les frais de fonctionnement des véhicules, récapitulées dans le tableau ci-contre :

Les frais de fonctionnement des véhicules (FFDV) incluent :

- le carburant (en euros/litre, ramené à une valeur en euros/veh.km grâce aux ratios de consommation des véhicules) ;

- l'entretien du véhicule et sa dépréciation, en euros par veh.km.

Les VL paient la TVA et la TIPP sur le carburant, ainsi que la TVA sur les dépenses d'entretien et de dépréciation.

Les Poids Lourds ne paient pas de TVA sur le carburant ni l'entretien-dépréciation (taxe récupérable).

La réduction des distances totales parcourues en situation de projet par rapport à la référence conduit à une diminution des frais de fonctionnement des véhicules.

Le tableau ci-dessous présente les gains dans ce domaine, qui apparaissent nettement plus modestes que les gains de temps.

CALCUL DU BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE

| KILOMÉTRAGE PARCOURU PAR LES VL SUR L'ENSEMBLE DE LA ZONE COUVERTE PAR LE MODÈLE, PAR SITUATION ET TYPE DE VOIE | | | |
|---|---------------|---------------|-------------------------------|
| 2020 | | | |
| Millions de veh.km | Référence | Projet | Différentiel Projet-référence |
| VL | 4170,1 | 4148,4 | -21,7 |
| PL | 284,3 | 282,8 | -1,5 |
| Total | 4454,4 | 4431,2 | -23,2 |
| 2032 | | | |
| Millions de veh.km | Référence | Projet | Différentiel Projet-référence |
| VL | 4774,1 | 4741,6 | -32,5 |
| PL | 325,5 | 323,3 | -2,2 |
| Total | 5099,6 | 5064,9 | -34,7 |

| VALEUR DES TAXES SUR LES FRAIS DE FONCTIONNEMENT DES VÉHICULES | | | | | |
|--|--------------------------|------|------|--|--------|
| | Carburant | | | Entretien et dépréciation du véhicule, TTC | |
| | Coût en € 2000 par litre | | | Coût en € 2000 par veh.km | |
| | TTC | TIPP | TVA | TTC | TVA |
| VL | 1 | 0,5 | 0,16 | 0,097 | 0,0159 |
| PL | 0,71 | 0,39 | - | 0,13 | - |

DIFFÉRENTIEL DE FFDV EN M€ 2000

| | | 2020 | | | 2032 | | |
|-------|------|-------|-------------------------|-------|-------|-------------------------|-------|
| | | Carb. | Entretien, dépréciation | Total | Carb. | Entretien, dépréciation | Total |
| VL | TVA | 0,29 | 0,35 | 0,64 | 0,44 | 0,52 | 0,95 |
| | TIPP | 0,91 | - | 0,91 | 1,36 | - | 1,36 |
| | TTC | 1,82 | 2,11 | 3,93 | 2,73 | 3,15 | 5,87 |
| PL | TIPP | 0,16 | - | 0,16 | 0,24 | - | 0,24 |
| | TTC | 0,29 | 0,19 | 0,49 | 0,44 | 0,29 | 0,73 |
| Total | TVA | 0,29 | 0,35 | 0,64 | 0,44 | 0,52 | 0,95 |
| | TIPP | 1,07 | - | 1,07 | 1,60 | - | 1,60 |
| | TTC | 2,12 | 2,30 | 4,42 | 3,17 | 3,44 | 6,60 |

CALCUL DU BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE

Amélioration du confort

Les gains de confort des usagers proviennent d'une part de la baisse des kilomètres parcourus permise par le projet, d'autre part du report de trafic vers des voies pour lesquelles le malus d'inconfort est moins important. Ainsi, le tableau ci-contre montre que la seule hausse de trafic s'observe sur des voiries primaires dont le malus d'inconfort est moins élevé que sur les voiries secondaires, que le projet permet globalement de décharger.

Les coûts d'inconfort évoluent dans le temps comme la consommation finale des ménages (CFM) par tête en volume, avec une élasticité de 0,7.

| KILOMÉTRAGE PARCOURU PAR LES VL SUR L'ENSEMBLE DE LA ZONE COUVERTE PAR LE MODÈLE, PAR SITUATION ET TYPE DE VOIE | | | | | | |
|---|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|
| M veh.km, VL | 2020 | | | 2032 | | |
| | Référence | Projet | Diff. | Référence | Projet | Diff. |
| Voiries tertiaires | 174,2 | 171,7 | -2,5 | 198,1 | 191,4 | -6,7 |
| Voiries secondaires | 1 349,5 | 1 341,4 | -8,1 | 1 514,1 | 1 493,2 | -20,8 |
| Voiries primaires (dont le projet) | 488,6 | 490,1 | 1,6 | 526,0 | 528,4 | 2,4 |
| Artères interurbaines | 197,6 | 195,9 | -1,7 | 196,2 | 194,4 | -1,8 |
| Autoroutes | 1 960,2 | 1 949,1 | -11,1 | 2 339,7 | 2 334,1 | -5,5 |
| Total | 4 170,1 | 4 148,4 | -21,7 | 4 774,1 | 4 741,6 | -32,5 |

| ESTIMATION DE L'AMÉLIORATION DU CONFORT | | | |
|---|--|---------------------------------------|-------------|
| | Malus d'inconfort en € 2000 par veh.km | Gains de confort monétarisés, M€ 2000 | |
| | | 2020 | 2032 |
| Voiries tertiaires | 0,054 | 0,16 | 0,49 |
| Voiries secondaires | 0,054 | 0,53 | 1,53 |
| Voiries primaires (dont le projet) | 0,032 | -0,06 | -0,10 |
| Artères interurbaines | 0,023 | 0,05 | 0,06 |
| Autoroutes | 0 | 0,00 | 0,00 |
| Total | - | 0,68 | 1,97 |

Bilan des externalités environnementales et de sécurité routière

Le bilan en termes de sécurité routière est assez modeste dans la mesure où les coûts initiaux étaient déjà faibles.

Les gains dans ce domaine résultent de la multiplication des variations de veh.km sur chaque type de route par le coût d'insécurité associé à ce type de route.

Les gains de sécurité évoluent au même rythme que la CFM par tête en volume.

Les autres externalités comme la pollution de l'air et l'émission de gaz à effet de serre évoluent elles aussi dans le bon sens grâce à la réduction des kilomètres parcourus suite à la réalisation du projet.

Les coûts de pollution atmosphérique dépendent en effet des parcours routiers et sont donc définis par veh.km pour les VL et les PL séparément.

Ils dépendent également de la zone dans laquelle ils sont émis ; il a été supposé que la totalité des parcours routiers s'effectue en urbain dense.

Les coûts de la pollution atmosphérique évoluent dans le temps en fonction de la combinaison de deux variables :

- la valeur de la vie humaine
- les émissions polluantes des véhicules.

Les coûts en termes d'effet de serre sont évalués en euros par litre de carburant consommé, ramenés à un coût par veh.km grâce aux moyennes de consommation de carburant au kilomètre. Ces coûts progressent de 3% par an à partir de 2010.

| GAIN EN TERME DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE | | | |
|---------------------------------------|---|---|-------|
| | Coût d'insécurité en € 2000 par veh.km | Gains de sécurité monétarisés, M€ 2000 | |
| | | 2020 | 2032 |
| Voiries tertiaires | 0,025 | 0,08 | 0,26 |
| Voiries secondaires | 0,024 | 0,26 | 0,79 |
| Voiries primaires (dont le projet) | 0,026 | -0,05 | -0,09 |
| Artères interurbaines | 0,010 | 0,02 | 0,03 |
| Autoroutes | 0,006 | 0,08 | 0,05 |
| Total | - | 0,40 | 1,03 |

| DIFFÉRENTIEL DE COÛT EN TERME DE POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE | | | |
|--|---|---|------|
| | Coût de la pollution atmosphérique en € 2000 par veh.km | Différentiel de coûts de pollution atmosphérique | |
| | | 2020 | 2032 |
| VL | 2,90 | 0,27 | 0,48 |
| PL | 28,20 | 0,15 | 0,26 |
| Total | - | 0,42 | 0,74 |

| DIFFÉRENTIEL DE COÛT EN TERME D'EFFET DE SERRE | | | |
|--|--|---|------|
| | Coût des émissions de gaz à effet de serre en € 2000 par litre | Différentiel de coûts d'effet de serre | |
| | | 2020 | 2032 |
| VL | 0,069 | 0,17 | 0,37 |
| PL | 0,073 | 0,04 | 0,09 |
| Total | - | 0,22 | 0,46 |

CALCUL DU BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE

| DIFFÉRENTIEL DE RECETTES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| M€ 2000 | 2020 | | | 2032 | | |
| | TIPP | TVA | Total | TIPP | TVA | Total |
| VL | -0,91 | -0,64 | -1,55 | -1,36 | -0,95 | -2,32 |
| PL | -0,16 | - | -0,16 | -0,24 | - | -0,24 |
| Total | -1,07 | -0,64 | -1,71 | -1,60 | -0,95 | -2,56 |

| BILAN DE LA PUISSANCE PUBLIQUE | | |
|---|--------------|--------------|
| | En M€ 2000 | |
| | 2020 | 2032 |
| TVA usagers | -0,64 | -0,95 |
| TIPP | -1,07 | -1,60 |
| Bilan total Puissance Publique | -1,71 | -2,56 |

Bilan de la puissance publique

La puissance publique perd des recettes fiscales en raison de la mise en œuvre du projet ; en effet, la diminution des kilomètres parcourus engendrée par le projet réduit les dépenses des usagers en carburants et autres frais de fonctionnement du véhicule.

Dès lors, les pertes en TVA et TIPP viennent en déduction du bilan de la puissance publique. Ce bilan ne prend pas en compte la TVA payée par le gestionnaire d'infrastructure sur les dépenses de construction puis d'entretien de l'infrastructure car il s'agit d'un transfert en deux acteurs de la puissance publique.

Bilan pour le gestionnaire d'infrastructure

Le bilan du gestionnaire d'infrastructure se compose du coût de construction (hors taxe) de la liaison RD 30-RD 190, ainsi que des coûts additionnels d'entretien et de réparation des nouvelles voies construites lors de la réalisation du projet.

Les travaux nécessaires à la réalisation de la liaison sont estimés à 89,87 M€ 2010 HT (soit 61,9 M€ 2000).

Le bilan annuel du gestionnaire d'infrastructure est donc négatif de 0,044 M€ 2000 en 2020 comme en 2032. En effet, les coûts d'entretien et de réparation ne varient pas dans le temps. Par contre, le bilan total actualisé du gestionnaire d'infrastructure est nettement plus négatif en raison de la dépense initiale que constitue la construction de la liaison.

Bilan pour la collectivité

En contrepartie du bilan négatif du gestionnaire d'infrastructure qui finance la construction et de l'État qui subit des pertes de recettes fiscales, la collectivité dans son ensemble bénéficie d'un bilan positif.

En effet, les usagers bénéficient de gains

très importants, majoritairement dus aux gains de temps engendrés par la construction de la liaison. A ces gains s'ajoutent des bénéfices moins déterminants d'amélioration du confort et de baisse des coûts de fonctionnement des véhicules. Ces réductions de dépenses se traduisent également par une baisse des taxes payées à l'État.

Les externalités complètent le bilan pour la collectivité : la sécurité est améliorée grâce à la baisse des véhicules-kilomètres parcourus ; l'impact sur l'environnement du aux rejets polluants des automobiles évolue lui aussi dans un sens bénéfique.

Indicateurs de rentabilité

Le gain total de plus de 2,2 Md€ 2000 actualisés à l'année 2019 correspond à un taux de rendement interne de 40,3%. Le projet est donc très rentable et ses avantages compensent les coûts de construction de l'infrastructure dès la deuxième année de service.

TABLEAU 12 - BILAN POUR LA COLLECTIVITÉ

| | valeur actuelle nette en M€ 2000 actualisé à l'année 2019 | | | |
|---|---|--------------------|--------|-------|
| | Usagers | Puissance Publique | GI | Tiers |
| Temps | 2136,69 | | | |
| Confort | 38,19 | | | |
| Coûts de fonctionnement des véhicules HT | 80,14 | | | |
| Sécurité | | | | 20,84 |
| Environnement (bruit, pollution de l'air, effet de serre) | | | | 26,50 |
| Coût de construction | | | -85,41 | |
| Entretien et exploitation | | | -0,94 | |
| Taxes | 50,66 | -50,66 | | |
| Sous-total | 2305,68 | -50,66 | -86,35 | 47,34 |
| Gain Total Collectivité | 2216 | | | |

| |
|---|
| Bénéfice Net Actualisé (M€ 2000) |
| 2216 |
| Taux de Rentabilité Interne |
| 40,3% |
| BNA par Euro public investi HT |
| 27,54 |

