

**SYNTHESE DES OBSERVATIONS FORMULEES ET DES REPONSES
APPORTEES PAR LE DEPARTEMENT LORS DE LA CONCERTATION RELATIVE
AU PROJET DE LA REQUALIFICATION DE LA RD 190 ENTRE CARRIERES-SOUS-POISSY
ET TRIEL-SUR-SEINE AVEC INSERTION D'UN TCSP EN PARTIE URBAINE**

Au cours de la concertation publique qui s'est tenue du 8 janvier au 16 février 2018, la population a fait part de ses observations consignées dans les registres mis à disposition du public, dans les formulaires envoyés via le site internet du Conseil départemental et lors des deux réunions publiques qui se sont tenues fin janvier à Triel-sur-Seine et à Carrières-sous-Poissy. Cette annexe présente la synthèse des éléments de réponse apportés par le Département à ces observations, regroupées par thématiques.

L'opportunité du projet n'a pas été soulevée ni remise en cause. L'ensemble des observations converge sur le fait que la RD 190 doit être requalifiée sur ce territoire en plein développement. La prise en compte des transports en commun, afin d'en améliorer le fonctionnement par la mise en place d'un site propre pour les bus est accueillie favorablement.

La thématique principale concerne d'une part de nombreuses questions relatives aux limites de l'aménagement du site propre bus et d'autre part des demandes relatives à sa prolongation jusqu'à Triel-sur-Seine. Plus précisément, il est demandé d'étendre le site propre pour les bus au Nord sur la section qualifiée d'interurbaine (depuis le carrefour des 3 Cèdres jusqu'au nouveau giratoire qui sera créé dans le cadre du projet de liaison RD 30-RD 190), en plus du doublement de la RD 190 proposé sur cette section.

1 – Aménagement du site propre pour les bus (TCSP)

Observations :

1) Prolongement du site propre :

Concernant la section interurbaine, plusieurs personnes souhaitent que le site propre pour les bus soit prolongé. D'autres proposent, pour ne pas obérer l'avenir, soit de limiter le site propre à une file qui serait utilisée le matin ou le soir selon le trafic, soit de prévoir des emplacements réservés supplémentaires qui permettraient à moyen ou long terme, de réaliser un aménagement à 2 x 2 voies avec en plus un site propre, à l'identique de ce qui est proposé en section urbaine.

Une autre s'interroge sur l'opportunité d'améliorer la circulation des bus dans la boucle de Chanteloup jusqu'au carrefour RD 55-RD 190, si on ne traite pas le franchissement du pont de Poissy jusqu'à l'arrivée à la gare de Poissy.

2) Implantation axiale du site propre :

Enfin, le choix d'implanter le site propre en axe de la RD 190 semble inapproprié pour une personne car elle considère que les usagers devront traverser plusieurs voies de circulation.

Réponses :

1) Prolongement du site propre :

A l'heure actuelle les trafics en section urbaine sont de l'ordre de 2 000 véhicules à l'heure de pointe et de l'ordre de 1 500 véhicules à l'heure de pointe en section interurbaine.

Les trafics attendus à la mise en service du projet de requalification de la RD 190 en section interurbaine seront de l'ordre de 1 800 véhicules à l'heure de pointe. Ces chiffres prennent en compte l'effet majorant sur le trafic des développements du secteur en partie compensé par la mise en service de la liaison RD 190-RD 30. Une route départementale à 2 x 1 voie avec peu d'échanges peut supporter, sans que les conditions de circulations ne soient trop dégradées, un trafic de l'ordre de 1 600 véhicules à l'heure de pointe. C'est pour cette raison qu'un doublement de la RD 190 dans sa section interurbaine est nécessaire mais aussi suffisant pour permettre que l'ensemble des véhicules puisse y circuler de manière satisfaisante. Sur cette section, les bus pourront donc circuler de façon fluide grâce au doublement du nombre de voies, sans nécessiter la mise en place d'un site dédié aux transports en commun.

Enfin, la capacité de la section ainsi doublée, préserve une marge suffisante vis-à-vis d'une évolution du trafic à la hausse au-delà de la mise en service de l'aménagement.

L'objectif de cet aménagement est de favoriser l'ensemble des circulations motorisées tous modes sur ce tronçon interurbain que ce soient les véhicules légers, les poids-lourds et les transports en commun routier (bus). Au regard des impacts générés (bâti et foncier supplémentaires à acquérir,..), il n'apparaît nécessaire ni d'aménager un site propre à une file ni de réserver dès à présent des emprises supplémentaires pour un site propre ultérieur.

Le projet tel qu'il a été présenté doit permettre une bonne circulation des bus tout en préservant les conditions de circulation pour les autres modes. Cette situation contribuera à l'amélioration de la desserte de l'ensemble de la boucle de Chanteloup nécessaire au développement de celle-ci.

Sur la section urbaine, le trafic attendu à la mise en service du projet sera de l'ordre de 2 000 à 2 200 véhicules aux heures de pointe, avec des bus représentant environ 6 % du trafic. Cette section, présentant de nombreux carrefours, rend opportune l'insertion d'un site propre pour les bus, permettant d'améliorer la régularité de ces derniers par une priorité aux feux.

L'aménagement de la RD 190 s'arrête au droit du carrefour avec la RD 55 en amont du pont de Poissy. Afin de s'engager sur le pont dans les meilleures conditions, les bus disposeront d'une priorité aux feux au carrefour RD 55-RD 190 (ils démarreront avant les autres véhicules).

Les aménagements à prévoir en faveur des bus à proximité de la gare de Poissy, pour en faciliter son accessibilité, ne rentrent pas dans le présent projet de requalification. Une étude distincte sur le pôle d'échange multimodal de la gare de Poissy est engagée par Ile-de-France Mobilités, la SNCF, le Département et la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise.

L'objectif de l'ensemble des acteurs est de coordonner tous les projets de mobilité de la boucle de Chanteloup, Achères et Poissy afin de favoriser les déplacements tous modes pour fluidifier les circulations et améliorer ainsi l'accessibilité de ce secteur en anticipant autant que faire se peut les projets d'urbanisation et de développement économique en cours et à venir. Le projet de requalification de la RD 190 permettra d'améliorer les conditions d'accessibilité par les transports en commun depuis la boucle vers le pont de Poissy, au bénéfice des riverains et usagers de cet axe et favoriser ainsi le rabattement vers les transports en commun, RER, T13 express...

2) Implantation en axial du site propre

Le choix de positionner le site propre en axe de la voie est un choix d'aménagement urbain qui privilégie un développement de l'urbanisation équilibré des deux rives de la RD 190. Par ailleurs, il permet une meilleure optimisation du phasage des carrefours et une meilleure lisibilité pour tous les modes de déplacement. En outre, les arrêts de bus seront positionnés au plus près des traversées piétonnes qui seront organisées avec des passages piétons sécurisés.

Le fait de positionner le TCSP en axial oblige les piétons à traverser dans tous les cas deux voies de circulation, mais a contrario s'il était positionné en latéral, certains devraient franchir les quatre voies de circulation.

2 - Circulations douces

Observations :

Plusieurs personnes souhaitent qu'un aménagement propre aux cycles soit réalisé sur tout le linéaire du projet, même au droit des contre-allées.

Certaines regrettent l'absence de précision concernant la mise en avant des transports « doux » comme la réalisation de parkings à vélos ou les aménagements pour permettre la continuité des pistes cyclables jusqu'à la future passerelle piétonne reliant Carrières-sous-Poissy à Poissy.

Réponses :

La requalification intègre sur l'ensemble du linéaire concerné des aménagements permettant d'assurer aux cycles une continuité d'aménagement du Nord au Sud, supprimant ainsi les discontinuités existantes.

Des traversées sécurisées pour les modes doux de part et d'autre de la RD 190 seront aménagées au droit de chacun des carrefours.

En agglomération, les circulations douces seront organisées en majorité sous forme de piste cyclable (2 450 m de pistes cyclables créées sur 2 800 m au total). Sur la section située entre le carrefour avec la RD 55 et la RD 22 côté Ouest, où une contre-allée est prévue pour faciliter l'accessibilité aux commerces de proximité situés en rez-de-chaussée, les cycles devront emprunter cette contre-allée, où les conditions de circulation seront apaisées.

Hors agglomération, les cycles disposeront d'une voie verte côté Est et utiliseront l'aménagement prévu au sein de la ZAC Ecopôle côté Ouest (parallèle à la RD 190 mais séparé de celle-ci par une bande paysagère).

Au droit des habitations situées au Nord-Est de la RD 190 à Triel-sur-Seine, les cycles emprunteront la contre-allée dédiée à leur desserte.

Le projet de passerelle franchissant la Seine entre Carrières-sous-Poissy et Poissy au droit des ruines de l'ancien pont est à l'étude mais les modalités de son financement ne sont pas encore définies. Le maillage avec la RD 190 se fera le cas échéant par les voies communales attenantes.

L'opportunité de la mise en place de parkings vélos sera examinée dans le cadre des études ultérieures en relation avec celles du pôle gare de Poissy et en lien avec les collectivités locales, Ile-de-France Mobilités et la Région.

3 - Stationnement

Observation :

Une personne habitant à l'Est de la RD 190 à Triel-sur-Seine demande si des places de stationnement sont envisagées sur la contre-allée prévue au droit de son habitation car aujourd'hui elle se gare entre la piste cyclable et la voie routière.

Réponse :

L'emprise disponible au droit des habitations au Nord-Est de la RD 190 sur Triel-sur-Seine, contrainte par la présence des bâtis à l'Est, de l'Ecopôle et de l'ancienne décharge EMTA à l'Ouest, ne permet pas de prévoir une sur largeur pour le stationnement en plus de la contre-allée et du trottoir prévus. Dans le cadre de la poursuite des études, des solutions de reconstitution de stationnement seront examinées.

4 – Schéma global de circulation - Trafic

Observations :

Plusieurs personnes se demandent si le projet s'inscrit dans un schéma directeur de circulation plus large (incluant le Tram 13 Express,...).

Certaines regrettent l'absence d'étude de trafic et qu'aucune donnée chiffrée ne soit présentée lors de la concertation et se demandent comment se fera la circulation sur la RD 190 sans le projet de liaison entre la RD 30 et la RD 190 dont ils n'ont pas connaissance de l'avancement.

Ils craignent que le fait de doubler la RD 190 génère un appel de trafic supplémentaire.

Ils se demandent également comment éviter le report du transit de l'A 104 non bouclée sur les RD 30, RD 190, RD 1 et RD 154.

Réponses :

L'accessibilité est devenue un levier majeur pour un développement équilibré du territoire. Le Département soutient financièrement et accompagne les projets d'infrastructures de transports structurants lourds du Nouveau Grand Paris sur le territoire de la Vallée de Seine.

La boucle de Chanteloup en particulier est en fort développement (prévision de + 3 200 logements et 38 000 m² de ZAC). Le prolongement du RER E (EOLE) contribuera à améliorer la desserte du territoire de la vallée de Seine vers le centre de la métropole, notamment le quartier d'affaires de la Défense, et à favoriser le développement du bassin d'emploi de Mantes-Poissy-Les Mureaux. Sa mise en service progressive devrait s'échelonner à partir de 2022 avec la desserte programmée de Mantes-la-Jolie à l'horizon 2024.

Concomitamment, EOLE permettra d'accompagner le développement des quartiers autour des gares (pôle gare de Poissy) pour plus de service de proximité (parc relais, co-working...).

En complément, le Tram 13 Express contribuera quant à lui à renforcer les liaisons Nord-Sud au titre des déplacements de banlieue à banlieue, aujourd'hui très difficiles. Cette ligne permettra de réaliser ainsi un maillage performant du réseau de transports collectifs grâce à ses nombreuses correspondances avec d'autres lignes (RER A à Achères, Saint-Germain-en-Laye et Poissy, le RER C, la ligne U à Saint-Cyr-l'École, le RER E à Poissy, la ligne L à Saint-Nom-la-Bretèche et Achères). Les travaux ont débuté sur sa première phase de Saint-Cyr-l'École à Saint-Germain-en-Laye et sa mise en service est prévue pour 2020. Sur la deuxième phase, allant jusqu'à Achères et passant par Poissy et la place de l'Europe, les travaux sont envisagés avec une mise en service en 2025.

De façon générale, l'ensemble du pôle gare de Poissy sera réorganisé pour apporter aux usagers les services optimisés d'un pôle multimodal structurant.

Parallèlement, le Département poursuit son engagement dans l'amélioration des conditions d'accessibilité de la Vallée de Seine à travers des projets d'infrastructures routières.

Le prolongement du boulevard de l'Europe à Poissy jusqu'à la RD 30, projet plus « local », permettra de réorganiser la desserte du secteur où un nouveau quartier d'habitations et de bureaux est prévu (ZAC Rouget de l'Isle) à proximité du pôle PSA, et où le Tram 13 Express s'insère entre les voies SNCF et la future ZAC.

De façon complémentaire et indispensable à la réalisation des projets ci-dessus, le Département pilote le projet de liaison RD 30 / RD 190 - Pont d'Achères qui a pour objectif d'améliorer les conditions de desserte et d'accessibilité du territoire de la Boucle de Chanteloup. Elle reliera la Boucle de Chanteloup à Achères. Pour ce projet stratégique contribuant à désenclaver la vallée de Seine par un nouveau franchissement de Seine, les travaux entreront en phase opérationnelle à compter de 2021, pour une durée d'environ quatre ans.

La requalification de la RD 190 entre Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine s'inscrit donc bien dans un schéma global de développement et de valorisation d'un territoire à fort potentiel dont il faut améliorer l'accessibilité.

Le trafic sur la RD 190 requalifiée bénéficiera du report d'une partie du trafic de transit qui empruntera la liaison RD 30-RD 190.

A ce stade des études, les données trafic dont nous disposons sont celles à l'heure de pointe du matin et du soir car dimensionnantes pour l'aménagement à prévoir (cf. chapitre 1).

Les études de trafic seront affinées au cours des phases ultérieures du présent projet. Elles consisteront notamment en des simulations réalisées sur la base d'hypothèses de développements attendus dans le secteur en intégrant les différents projets d'infrastructures de transport en commun et routiers existants et à venir.

L'aire d'étude pour ce type de simulation comprend un territoire plus large que les seules communes concernées par le projet et intègre tous les projets connus sur ce périmètre élargi. Cette étude permettra d'avoir une vision globale de l'évolution des conditions de circulation à terme, sans et avec la requalification de la RD 190 entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy. Cette simulation permettra d'affiner l'impact des effets de l'aménagement de la RD 190 sur le trafic. En l'occurrence, le doublement de la RD 190 permettra d'absorber l'augmentation du trafic généré par les nouveaux développements. En effet, la requalification de la RD 190 ne sera pas source de trafics supplémentaires en tant que telle mais ce sont bien les développements attendus au sein de la boucle (ZAC Ecopôle, Centralité,...) qui généreront de nouveaux flux de circulation.

Les résultats précis de cette étude seront présentés dans le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Pour ce qui est de la crainte d'un report de trafic de l'A 104, de par leurs caractéristiques géométriques non compatibles avec un statut autoroutier (échanges à niveau, pistes cyclables, terre-plein central végétalisé,...) les routes départementales n'ont pas vocation à écouler le trafic dédié à l'A 104.

5 - Eclairage

Observation :

Deux personnes demandent que la section interurbaine soit éclairée pour les modes doux : côté Est de la RD 190 au droit de la contre-allée jusqu'au giratoire Azalys pour rejoindre l'arrêt de bus dans de bonnes conditions.

Réponse :

La zone en question est située hors agglomération de Triel-sur-Seine. Elle comporte déjà des pistes cyclables séparées des voies routières, qui ne sont pas éclairées aujourd'hui. Au vu du cheminement prévu par le projet via la contre-allée allant des habitations situées au Nord-Est jusqu'au giratoire Azalys pour rejoindre l'arrêt de bus, l'opportunité d'un éclairage du trottoir, sa faisabilité et les modalités de sa gestion seront étudiées ultérieurement en concertation avec la communauté urbaine.

6 - Vitesse

Observations :

Deux personnes s'interrogent sur la vitesse autorisée sur la RD 190 une fois requalifiée. Il est également proposé de mettre en place un radar pour dissuader les automobilistes de rouler trop rapidement et de prévoir un dispositif de sécurité au centre de la RD 190 en zone interurbaine pour éviter le franchissement par les véhicules en cas de perte de contrôle.

Réponses :

En section interurbaine, la vitesse autorisée sera de 70 km/h et réduite à 50 km/h en agglomération. Au droit de la section interurbaine, le terre-plein central borduré ne permettra pas aux véhicules de traverser délibérément les voies ni de faire demi-tour hormis au droit des deux carrefours giratoires prévus aux extrémités de la section. Il réduira le risque d'une traversée de chaussée par un véhicule en cas de perte de contrôle. L'opportunité de la mise en place d'un radar, qui n'est pas de la compétence du Département mais de l'Etat, est prématurée à ce stade.

7 - Environnement-nuisances

Observations :

Quelques questions portent de manière générale sur l'impact du projet vis-à-vis des habitants, en termes de pollution de l'air, sonore et visuelle.

Certains regrettent qu'aucune étude ne soit présentée dans les panneaux d'exposition de la concertation (notamment sur l'évolution du trafic, des nuisances sonores, ...).

Ils se demandent par ailleurs si le fait de doubler la capacité des voies sur la section interurbaine et de rapprocher les voies dédiées à la circulation des véhicules, des bâtiments existants, ne va pas détériorer leur cadre de vie.

Une association se questionne sur l'objectif d'une amélioration par rapport à la « coupure » urbaine créée par la RD 190 dans la traversée de Carrières-sous-Poissy, qui à son avis sera encore plus marquée avec l'élargissement de cet axe.

Une association précise que la seule modification efficace aurait été l'enfouissement de la RD 190 dans la traversée de Carrières-sous-Poissy pour les voitures et camions tout en laissant en surface les transports en commun, les piétons et cycles.

Ces riverains souhaitent que les habitudes évoluent et que soient favorisées les solutions alternatives à la voiture afin d'améliorer la qualité de l'air.

Ils souhaitent que le projet respecte l'environnement et permette de requalifier ce secteur, qui aujourd'hui est « gâché » par la présence de nombreux détritiques.

Une question porte sur l'impact éventuel du projet sur la zone de compensation écologique prévue dans le cadre de l'Ecopôle au Nord-Ouest de la RD 190.

Réponses :

S'agissant de l'absence d'études produites dans les documents de la concertation, comme indiqué dans le paragraphe en réponse aux observations sur l'organisation de la concertation (cf. chapitre 9), de telles études seront produites dans les phases ultérieures du projet. Plus particulièrement, les sujets évoqués seront analysés dans le dossier d'étude d'impact qui constituera l'une des pièces du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette étude d'impact, dont le contenu est défini par l'article R 122.5 du Code de l'environnement, présentera l'ensemble des thématiques environnementales et humaines : la situation actuelle, l'appréciation des impacts du projet et les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation destinées à améliorer l'insertion du projet dans son contexte environnemental ainsi que l'analyse des effets du projet sur la santé humaine et les mesures pour les éviter ou les atténuer.

Plus particulièrement, l'évaluation environnementale comportera une étude relative aux impacts acoustiques et à la qualité de l'air.

Néanmoins, le fait de décaler les voies dédiées à la circulation des véhicules d'une dizaine de mètres vers les habitations situées côté Est de la RD 190 ne devrait pas avoir d'impact significatif sur le niveau de bruit ambiant ou la pollution de l'air : pour ces deux effets, ce rapprochement devrait être en tout ou partie compensé par l'amélioration des conditions de circulation liée à la fluidification du trafic. En tout état de cause, le projet se conformera aux seuils réglementaires. La modélisation de l'impact acoustique et celle portant sur la qualité de l'air permettront de s'en assurer.

Un des objectifs du projet est d'inciter les personnes à utiliser de manière plus significative les transports en commun plutôt que les véhicules individuels en améliorant la circulation des bus depuis la boucle de Chanteloup vers la gare de Poissy.

La requalification de cet axe, prévue sur toute la largeur des emprises publiques, réduira les délaissés routiers. Elle favorisera l'insertion de la RD 190 tant en secteur urbain qu'interurbain grâce à un traitement qualitatif : traitement homogène des intersections de la section urbaine sous forme de place carrée, identification d'un espace pour chaque mode de déplacement, espaces verts et alignements d'arbres, donnant une cohérence d'aménagement en traversée des deux communes, au bénéfice du cadre de vie des habitants.

La route départementale dans son état actuel n'offre pas un partage de l'espace public équilibré pour tous les usagers. Les cheminements piétons et cycles ne sont pas toujours existants et les traversées ne sont pas toutes aménagées.

Au-delà de la faisabilité non avérée et des coûts d'investissement et d'exploitation qui seraient disproportionnés par rapport aux objectifs du projet, l'enfouissement de la RD 190 ne répondrait pas aux objectifs attendus d'une voirie départementale, qui est de permettre l'écoulement du trafic de transit et local dans une démarche de maillage. Si la route départementale était enfouie, les échanges entre quartiers et voies de part et d'autre ne pourraient être assurés.

Concernant la zone de compensation écologique au Nord de l'Ecopôle, le présent projet veillera à ne pas l'impacter. Cette dernière sera close, non ouverte au public.

8 - Foncier

Observations :

Une personne se demande quelle largeur est concernée par l'aménagement de la RD 190, par rapport à l'emprise actuelle et combien de parcelles seront expropriées.

Les occupants de la parcelle BH 81 situés à l'ouest de la RD 190, au Nord du giratoire Azalys, s'interrogent sur leurs accès et souhaitent avoir une parcelle équivalente à la leur dans la boucle.

Une autre personne dont la parcelle est impactée par le projet, souhaite un échange avec une parcelle équivalente dans la boucle.

Réponses :

A ce stade du projet, les études ne mettent pas en évidence le besoin d'acquisition de bâtis privés à usage d'habitation.

Au droit de la section urbaine, l'emprise totale prévisionnelle de bord à bord selon les études menées à ce jour, varie de 32 à 38 m (aménagement avec ou sans contre-allée), sachant que la largeur actuelle du domaine public varie de 24 à 36 m.

La largeur des voies aujourd'hui variable sera optimisée et harmonisée afin de limiter au strict nécessaire les acquisitions foncières dans ce secteur très contraint, malgré l'intégration d'un site propre dédié au bus et les aménagements pour les modes doux. Au droit de la ZAC Centralité, le projet respectera la limite de celle-ci.

Ponctuellement, hors périmètre de ZAC, le projet peut nécessiter d'acquérir des terrains privés à l'Est de la RD 190 sur environ 8 m de large :

- au droit de la résidence 3F immobilier, où les terrains sont en majorité occupés par des espaces verts. Le Département et la ville travaillent d'ores et déjà sur l'aménagement de cet espace dans le cadre de leur projet de réhabilitation,
- sur la parcelle située au Nord de celle-ci, occupée par deux boxes de parking,
- entre Vanderbilt et le giratoire des 3 Cèdres, où les terrains sont actuellement en friche.

Au droit de la section interurbaine, l'emprise prévisionnelle est de l'ordre de 23 m pour une emprise actuelle variant de 19 à 25 m. L'élargissement de la RD 190 se fera de part et d'autre sur la section allant du carrefour des 3 Cèdres à celui d'Azalys tout en respectant la limite d'emprise de la ZAC Ecopôle à l'Ouest. Côté Est, le projet empiète légèrement hors domaine public (de l'ordre du mètre).

Sur la section allant d'Azalys au nouveau carrefour giratoire pour la liaison entre la RD 30 et la RD 190, le secteur est contraint par les habitations se trouvant à l'Est de la RD 190, pour lesquelles une contre-allée est prévue. A l'Ouest, la limite d'emprise est calée sur celle de la ZAC, et à l'Est sur celle des parcelles bâties.

Concernant les occupants de la parcelle BH 81, le projet se développe sans aller au-delà de la clôture existante. Lors de la poursuite des études, le Département examinera les solutions permettant d'une part de limiter les emprises foncières au plus juste, et d'autre part d'organiser l'accès à la parcelle.

Les profils de l'aménagement et les emprises du projet vont être affinés et optimisés dans le cadre des études ultérieures, afin de limiter l'impact du foncier au strict nécessaire pour la requalification.

Une fois le projet affiné, simultanément ou postérieurement à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, se déroulera une enquête parcellaire dont l'objet sera la détermination précise des terrains nécessaires à la réalisation de l'opération, et l'établissement de l'identité des propriétaires, exploitants et ayants droit. Postérieurement à la déclaration d'utilité publique, le Département entamera l'acquisition des parcelles nécessaires au projet, en privilégiant les acquisitions amiables.

9 - Organisation de la concertation

Observations :

Une association aurait souhaité que le dossier soumis à consultation soit plus complet et regrette que les variantes d'aménagement étudiées n'aient pas été portées à la connaissance du public.

Les aspects techniques du projet leur semblent présentés de manière trop succincte les empêchant d'appréhender objectivement cette requalification.

Une personne trouve que la concertation a été minimale, avec « juste » deux réunions publiques. Une autre évoque le manque de communication sur le projet et sur la phase de concertation et dit ne pas avoir été informée avant le 11 janvier 2018.

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

Une association préconise la mise en place d'ateliers de concertation, afin de permettre une plus grande prise en compte des citoyens et des associations. Ces ateliers, composés de toutes les parties prenantes, seraient l'occasion de réajuster le projet et ainsi le faire mieux coïncider avec les besoins du territoire et les objectifs du Maître d'ouvrage.

Réponses :

La concertation qui a été organisée par le Département s'inscrit dans le cadre réglementaire défini par l'article L 103.2 du Code de l'urbanisme. Elle constitue une première étape de dialogue qui permet de présenter les grands principes du projet à la population, afin de recueillir ses observations et consolider le parti d'aménagement. A ce titre, cette étape a lieu avant de réaliser des études plus fines qui permettront la mise au point du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Celui-ci, plus détaillé, présentera les caractéristiques principales des ouvrages, l'étude de leur impact et leur évaluation financière. La population pourra à nouveau exprimer son avis sur le projet ainsi précisé à l'occasion de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

La concertation a eu lieu du 8 janvier au 16 février 2018 sur les communes de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy avec la mise en place de panneaux d'exposition en mairie et d'un registre pour consigner les observations de la population. Ces panneaux étaient également en ligne sur le site du Conseil départemental (un lien y faisait renvoi sur les sites des deux communes ainsi que celui de la communauté urbaine GPS&O) avec la possibilité d'envoyer les observations via un formulaire en ligne. Deux réunions publiques ont également été organisées les 18 et 29 janvier 2018 : il s'agit d'une démarche volontaire du Département en accord avec les élus des communes concernées, qui va au-delà des exigences réglementaires d'information du public.

L'information du public sur les dates de la concertation a été effectuée dans les bulletins municipaux de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, dans deux journaux locaux (le Parisien et le courrier des Yvelines), par voie d'affiches sur les panneaux administratifs des communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine (respectivement à compter du 21 décembre 2017 pour Carrières-sous-Poissy et du 22 décembre 2017 pour Triel-sur-Seine) et sur les sites internet des communes de Carrières-sous-Poissy, Triel-sur-Seine, Poissy, de la communauté urbaine GPS&O et du Conseil départemental des Yvelines. Des plaquettes présentant le projet et annonçant la concertation ont été distribuées avec les bulletins municipaux de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine en décembre 2017 et janvier 2018.

La requalification de la RD 190 avec l'insertion d'un site propre constitue un aménagement d'une voie routière existante, avec une consommation d'emprise limitée de part et d'autre de l'axe actuel, et ne justifie pas l'organisation d'ateliers de concertation spécifiques. Dans l'attente de l'enquête publique, au cours de laquelle la population pourra de nouveau se prononcer sur le projet, les services du Département se tiennent néanmoins prêts à répondre à toute remarque ou interrogation des usagers et à les rencontrer en tant que de besoin.

10 - Divers

Observations :

La présence de l'aire de grand passage des gens du voyage est abordée par une personne ainsi que l'abandon du projet de ferme photovoltaïque sur l'ancienne décharge EMTA.

Le déménagement du dépôt CSO a été évoqué par rapport au réaménagement du carrefour RD 55-RD 190.

Des questions ont été posées sur l'opportunité de réaliser un parking relais afin d'inciter les usagers à laisser leur voiture pour prendre les bus, ou encore, sur le renforcement de l'offre de bus sur le territoire en parallèle de l'aménagement de la RD 190.

La réalisation de la passerelle piétonne entre Poissy et Carrières-sous-Poissy est abordée, afin d'en connaître l'échéance.

Réponses :

Le projet d'aire de grand passage a été pris en compte dans le projet départemental, qui a prévu une contre-allée pour le desservir, distincte de celle desservant les habitations présentes plus au Nord.

Pour ce qui est de la ferme photovoltaïque, ce projet est indépendant de la requalification de la RD 190 et n'est pas sous maîtrise d'ouvrage du Département. Sa réalisation incombe aux collectivités locales.

Le dépôt CSO possède un bail avec Ile-de-France Mobilités jusqu'en 2022, avec lequel des échanges sont en cours sur l'opportunité de son déménagement dans l'Ecopôle. Le projet départemental sera adapté dans les phases ultérieures en fonction de l'évolution de la situation.

L'opportunité d'un parking relais ou d'une aire de covoiturage au Nord de la boucle fera l'objet d'une réflexion collégiale entre les différents acteurs publics en cohérence avec l'étude du pôle d'échanges multimodal de Poissy.

Dans le même temps, une réflexion est en cours à l'initiative de la communauté urbaine pour l'amélioration des conditions de desserte de la boucle par les bus. Ses conclusions seront soumises à la validation d'Ile-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice des transports.

Le projet de passerelle piétonne entre Poissy et Carrières-sous-Poissy est en cours d'étude. Néanmoins les modalités de financement des travaux ne sont pas arrêtées.