

Liaison RD 30 - RD 190 :

Pont à Achères – boucle de Chanteloup

Dossier de demande d'autorisation environnementale

Volet E : Demande d'autorisation de défrichement

VOLET E : DEMANDE D'AUTORISATION DE DÉFRICHEMENT

TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET OBJET DU PRESENT VOLET	3
1.1. Contexte réglementaire du présent volet.....	3
1.1.1. <i>Définition de l'état boisé</i>	3
1.1.2. <i>Demande d'autorisation de défrichement</i>	3
1.2. Rappel du projet de liaison RD 30 – RD 190 et objet de la demande d'autorisation de défrichement.....	6
1.2.1. <i>Rappel du projet de liaison RD 30 – RD 190</i>	6
1.2.2. <i>Objet de la demande d'autorisation de défrichement</i>	11
2. JUSTIFICATION DE LA QUALITE DU DEMANDEUR	12
2.1. Identification du demandeur	12
2.2. Acte autorisant le Conseil départemental à déposer la demande	12
2.3. Durée de la demande de défrichement.....	14
3. LOCALISATION ET CARACTERISATION DES BOISEMENTS AU TITRE DU CODE FORESTIER NECESSITANT UNE AUTORISATION DE DEFRICHEMENT.....	15
3.1. Localisation des terrains à défricher	15
3.2. Boisement de l'île de la Dérivation	19
3.2.1. <i>Habitats présents</i>	19
3.2.2. <i>Historique du boisement</i>	19
3.2.3. <i>Parcelles concernées par le défrichement</i>	20
3.3. Boisement des Garennes.....	22
3.3.1. <i>Habitats présents</i>	22
3.3.2. <i>Historique du boisement</i>	22
3.3.3. <i>Parcelles concernées par le défrichement</i>	23
4. ANALYSE DES ENJEUX ET DES IMPACTS RELATIFS A LA FAUNE, LA FLORE, AUX MILIEUX NATURELS ET AUX BOISEMENTS ET INCIDENCES NATURA 2000	26
5. PIECES ADMINISTRATIVES.....	27
5.1. Extraits des matrices cadastrales	27
5.2. Arrête n°2013039-0002 du 08 juillet 2013 déclarant d'utilité publique le projet de liaison RD 30 – RD 190	31
5.3. Prorogation de la DUP	35
5.4. Déclaration relative au parcours par le feu des parcelles	36
5.5. Annexes de la délibération du Conseil Général des Yvelines datant du 13 juillet 2012	37
6. MESURE COMPENSATOIRE	41

1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET OBJET DU PRESENT VOLET

Le défrichement est une opération soumise à autorisation administrative. Il est défini par le **code forestier**. Suite à l'ordonnance n°2012-92 du 26 janvier 2012 et au décret n° 2012-836 du 29 juin 2012, la partie législative du code forestier a été entièrement reprise dans un nouveau code forestier, appliqué depuis le 1er juillet 2012. Les références citées ci-après correspondent à celles du nouveau code forestier. Ce sont les articles L.341-1 à L.341-10 de ce nouveau code forestier qui fixent les conditions à remplir pour effectuer un défrichement. Ainsi, d'après l'article L.341-1 de ce **nouveau code forestier**, l'opération de défrichement est définie par les termes suivants :

« Est un défrichement toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière.

Est également un défrichement toute opération volontaire entraînant indirectement et à terme les mêmes conséquences, sauf si elle est entreprise en application d'une servitude d'utilité publique.

La destruction accidentelle ou volontaire du boisement ne fait pas disparaître la destination forestière du terrain, qui reste soumis aux dispositions du présent titre. ».

1.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE DU PRESENT VOLET

1.1.1. Définition de l'état boisé

L'**état boisé d'un terrain** peut se définir notamment comme le caractère d'un sol occupé par des arbres et arbustes d'essences forestières, à condition que leur couvert (projection verticale des houppiers¹ sur le sol) occupe au moins 10 % de la surface considérée. Lorsque la végétation forestière est constituée de jeunes plants ou de semis naturels, l'état boisé est caractérisé par la présence d'au moins 500 brins d'avenir bien répartis à l'hectare. La formation boisée doit occuper une superficie d'au moins 5 ares (bosquet) et la largeur moyenne en cime doit être au minimum de 15 mètres.

¹ Ensemble des branches, des rameaux et du feuillage d'un arbre.

1.1.2. Demande d'autorisation de défrichement

1.1.2.1. Nécessité d'une demande d'autorisation de défrichement

Toute opération volontaire entraînant la destruction de l'état boisé d'un terrain et mettant fin à sa destination forestière est considérée comme un défrichement et nécessite une autorisation administrative préalable (article L.341-3).

L'**article L.342-1 du nouveau code forestier** précise les cas pour lesquels l'autorisation de défrichement n'est pas requise :

« 1° Dans les bois et forêts de superficie inférieure à un seuil compris entre 0,5 et 4 hectares, fixé par département ou partie de département par le représentant de l'Etat, sauf s'ils font partie d'un autre bois dont la superficie, ajoutée à la leur, atteint ou dépasse ce seuil ;

2° Dans les parcs ou jardins clos et attenants à une habitation principale, lorsque l'étendue close est inférieure à 10 hectares. Toutefois, lorsque les défrichements projetés dans ces parcs sont liés à la réalisation d'une opération d'aménagement prévue au titre Ier du livre III du code de l'urbanisme ou d'une opération de construction soumise à autorisation au titre de ce code, cette surface est abaissée à un seuil compris entre 0,5 et 4 hectares, fixé par département ou partie de département par le représentant de l'État ;

3° Dans les zones définies en application du 1° de l'article L. 126-1 du code rural et de la pêche maritime dans lesquelles la reconstitution des boisements après coupe rase est interdite ou réglementée, ou ayant pour but une mise en valeur agricole et pastorale de bois situés dans une zone agricole définie en application de l'article L. 123-21 du même code ;

4° Dans les jeunes bois de moins de trente ans sauf s'ils ont été conservés à titre de réserves boisées ou plantés à titre de compensation en application de l'article L. 341-6 ou bien exécutés dans le cadre de la restauration des terrains en montagne ou de la protection des dunes. »

Le schéma ci-après illustre la démarche d'identification et de sélection des entités boisées relevant du code forestier, ainsi que leur soumission à la procédure de demande d'autorisation de défrichement :

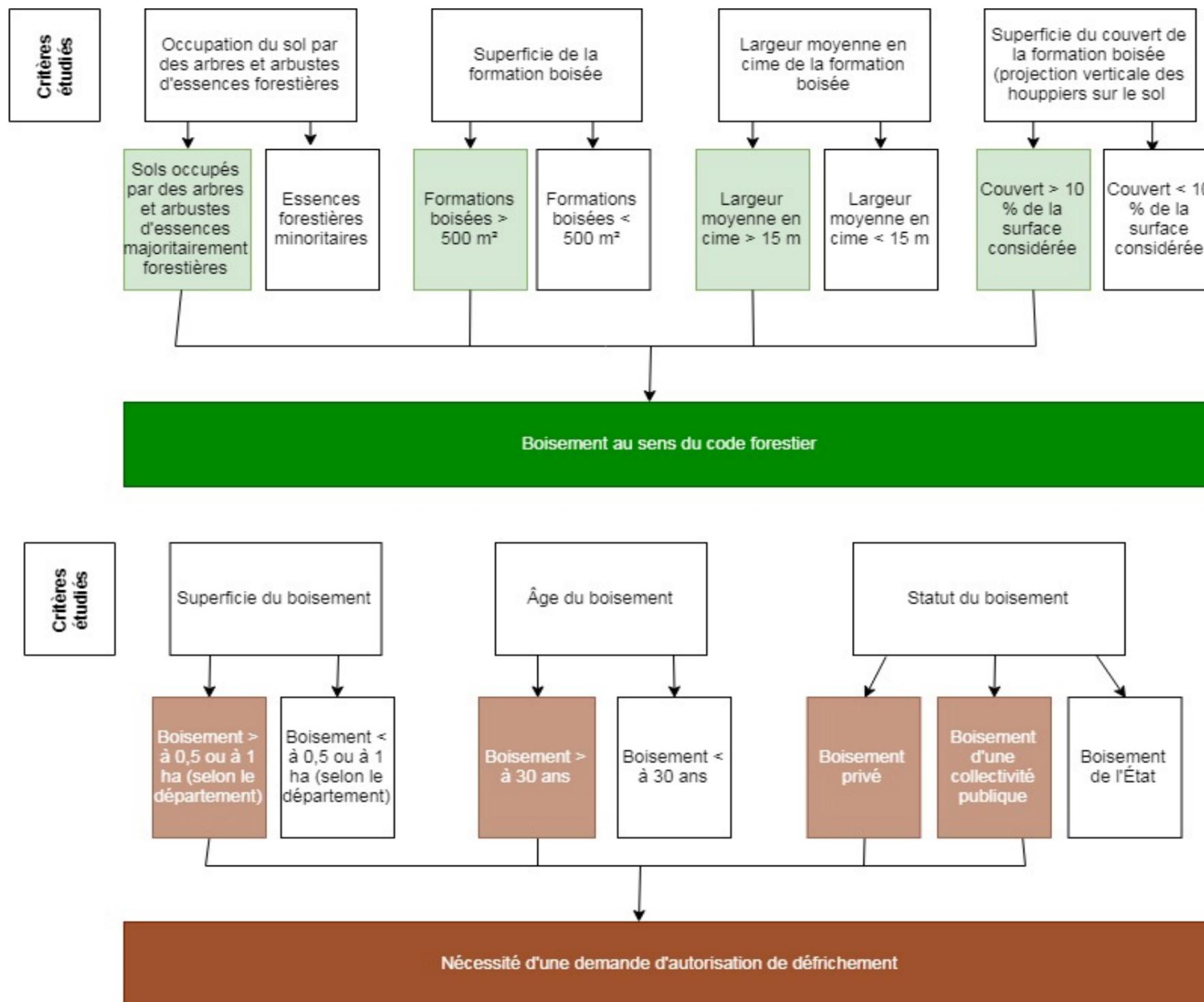


Figure 1 : Critères de définition d'un boisement soumis à demande d'autorisation de défrichement au sens du Code forestier (source : Ingérop)

Les seuils de dispense d'autorisation de défrichement mentionnés au 1° de l'article L342-1 du nouveau code forestier sont fixés dans les Yvelines par l'arrêté préfectoral suivant :

- Arrêté préfectoral N°B03-0014 du 10 avril 2003 portant fixation des seuils de surface liés aux autorisations de défrichement dans le département des Yvelines : « *sur l'ensemble du département, les bois d'une superficie inférieure à 1 hectare sont dispensés de l'autorisation de défrichement prévue à l'article L 311-1 du code forestier sauf s'ils font partie d'un autre bois dont la superficie ajoutée à la leur atteint ou dépasse un hectare* ».

Les essences forestières prises en compte dans cette analyse sont les essences feuillues et résineuses signalées comme forestières par l'Office National des Forêts (ONF). Au sein des zones inventoriées au droit du projet, les essences forestières recensées sont les suivantes : Aulne glutineux (*Alnus glutinosa*), Chêne pédonculé (*Quercus robur*), Cornouiller sanguin (*Cornus sanguinea*), Erable sycomore (*Acer pseudoplatanus*), Frêne commun (*Fraxinus excelsior*), Orme champêtre (*Ulmus minor*), Robinier faux acacia (*Robinia pseudoacacia*), Saule blanc (*Salix alba*).

1.1.2.2. Conditions à l'autorisation de défrichement

Par ailleurs, la **Loi n°2014-1170 du 13 octobre 2014 d'Avenir pour l'Agriculture et la Forêt (LAAF)**, la loi n° 201461655 du 29 décembre 2014 et la Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ont modifié les articles relatifs au défrichement des bois et forêts. Elles modifient notamment l'article L.341-6 en y **introduisant une obligation de soumettre à condition(s) toute autorisation de défrichement.**

L'article L.341-6 est ainsi modifié :

« *L'autorité administrative compétente de l'Etat subordonne son autorisation à l'une ou plusieurs des conditions suivantes :*

1° *L'exécution, sur d'autres terrains, de travaux de boisement ou reboisement pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie, le cas échéant, d'un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 5, déterminé en fonction du rôle économique, écologique et social des bois et forêts objets du défrichement, ou d'autres travaux d'amélioration sylvicoles d'un montant équivalent. Le représentant de l'Etat dans le département peut imposer que le boisement compensateur soit réalisé dans un même massif forestier ou dans un secteur écologiquement ou socialement comparable ;*

2° *La remise en état boisé du terrain lorsque le défrichement a pour objet l'exploitation du sous-sol à ciel ouvert ;*

3° *L'exécution de mesures ou de travaux de génie civil ou biologique en vue de réduire les impacts sur les fonctions définies à l'article L. 341-5 et exercées soit par les bois et forêts concernés par le défrichement, soit par le massif qu'ils complètent ;*

4° *L'exécution de travaux ou mesures visant à réduire les risques naturels, notamment les incendies et les avalanches.*

L'autorité administrative compétente de l'État peut également conditionner son autorisation à la conservation sur le terrain de réserves boisées suffisamment importantes pour remplir les rôles utilitaires définis à l'article L. 341-5.

Le demandeur peut s'acquitter d'une obligation mentionnée au 1° du présent article en versant une indemnité équivalente, dont le montant est déterminé par l'autorité administrative et lui est notifié en même temps que la nature de cette obligation. Le produit de cette indemnité est affecté à l'établissement mentionné à l'article L. 313-1 du code rural et de la pêche maritime pour alimenter le fonds stratégique de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 156-4 du présent code, dans la limite du plafond prévu à l'article 46 de la loi no 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012. ».

La circulaire DGPAAT/SDFB/2014-914 du 20 novembre 2014 précise les modalités de détermination du coefficient multiplicateur pour la mise en œuvre du 1° de l'article L.341-6 du nouveau code forestier ainsi que le calcul de l'indemnité équivalente au coût des travaux de boisement ou reboisement requis comme condition à l'autorisation de défrichement des bois et forêts des particuliers et des collectivités ou autres personnes morales mentionnées au 2° du I de l'article L.211-1 du nouveau code forestier.

1.2. RAPPEL DU PROJET DE LIAISON RD 30 – RD 190 ET OBJET DE LA DEMANDE D'AUTORISATION DE DEFRIQUEMENT

1.2.1. Rappel du projet de liaison RD 30 – RD 190

Pour la présentation détaillée du projet, se référer au volet A : Présentation du projet.

Le projet « Liaison RD 30 - RD 190 : Pont à Achères – boucle de Chanteloup », porté par le Conseil Départemental des Yvelines, « consiste à créer une liaison routière départementale d'environ 6 km, dont environ 3,4 km de voie nouvelle (2x2 voies), entre la RD190 à Triel-sur-Seine (à l'Ouest) et la RD30 à Achères (à l'Est), en franchissant la Seine avec la réalisation d'un pont (au droit de l'île de la Dérivation, à Carrières-sous-Poissy). Cette liaison concerne les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Poissy, Triel-sur-Seine et Chanteloup-les-Vignes² ».

Une piste cyclable unidirectionnelle sera également réalisée de part et d'autre de la route et des voies de désenclavement rétabliront les chemins ruraux interceptés par le projet.

Le début des travaux est envisagé à l'horizon 2022 et la mise en service de la liaison est prévue pour 2027.

Le projet a été déclaré d'utilité publique par l'arrêté n°2013039-002 du 8 juillet 2013 émis par le préfet des Yvelines. Les effets de cette déclaration d'utilité publique (DUP) ont été prorogés pour une durée de cinq ans le 22 décembre 2017. Cette déclaration d'utilité publique est donc toujours en vigueur.

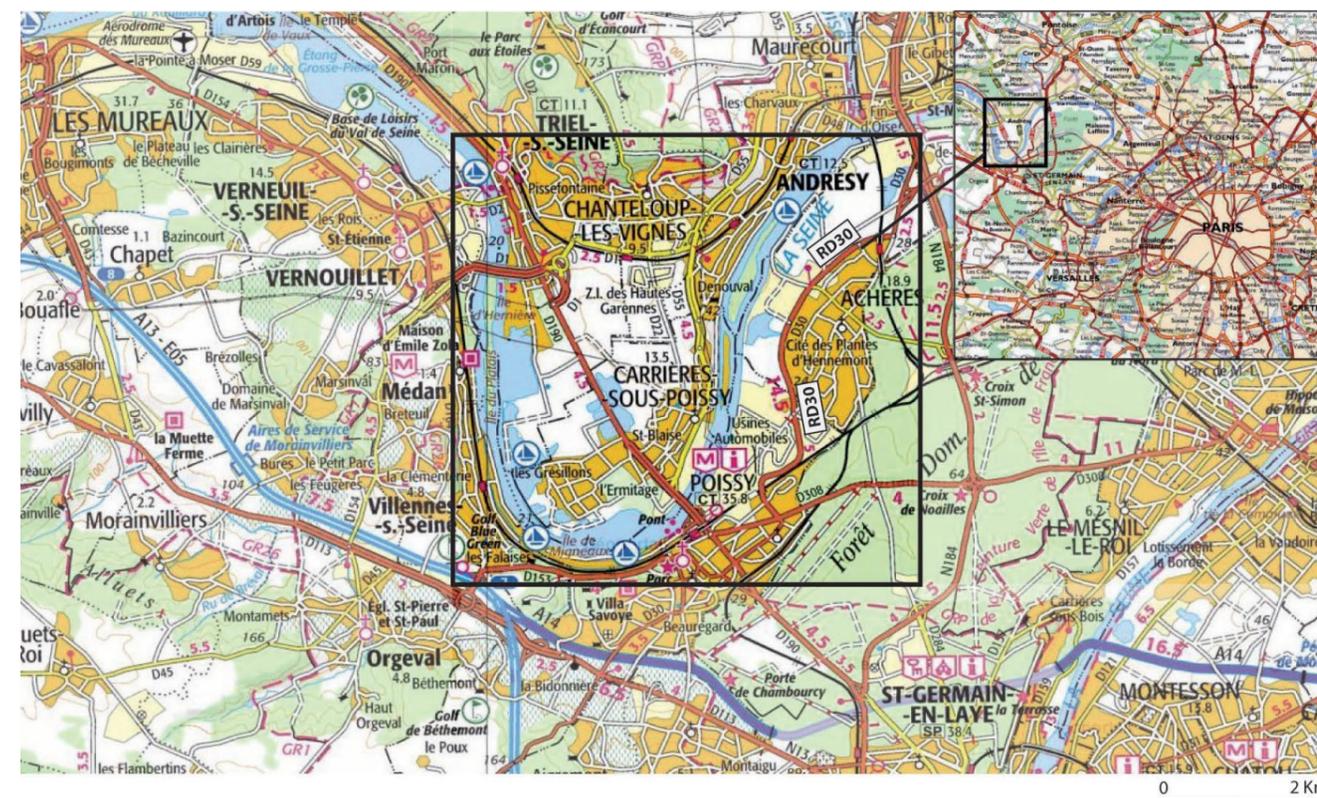


Figure 2 : Localisation du projet

Cette liaison permettra :

- D'assurer un maillage des routes départementales,
- De créer une desserte 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.

Les figures ci-après présentent le plan général des travaux et la portion du projet au droit des boisements à défricher.

² Avis de l'autorité environnementale sur le projet de liaison routière entre la RD30 et la RD190 Pont à Achères – Boucle de Chanteloup (département des Yvelines). Avis DRIEE du 07/10/2011.

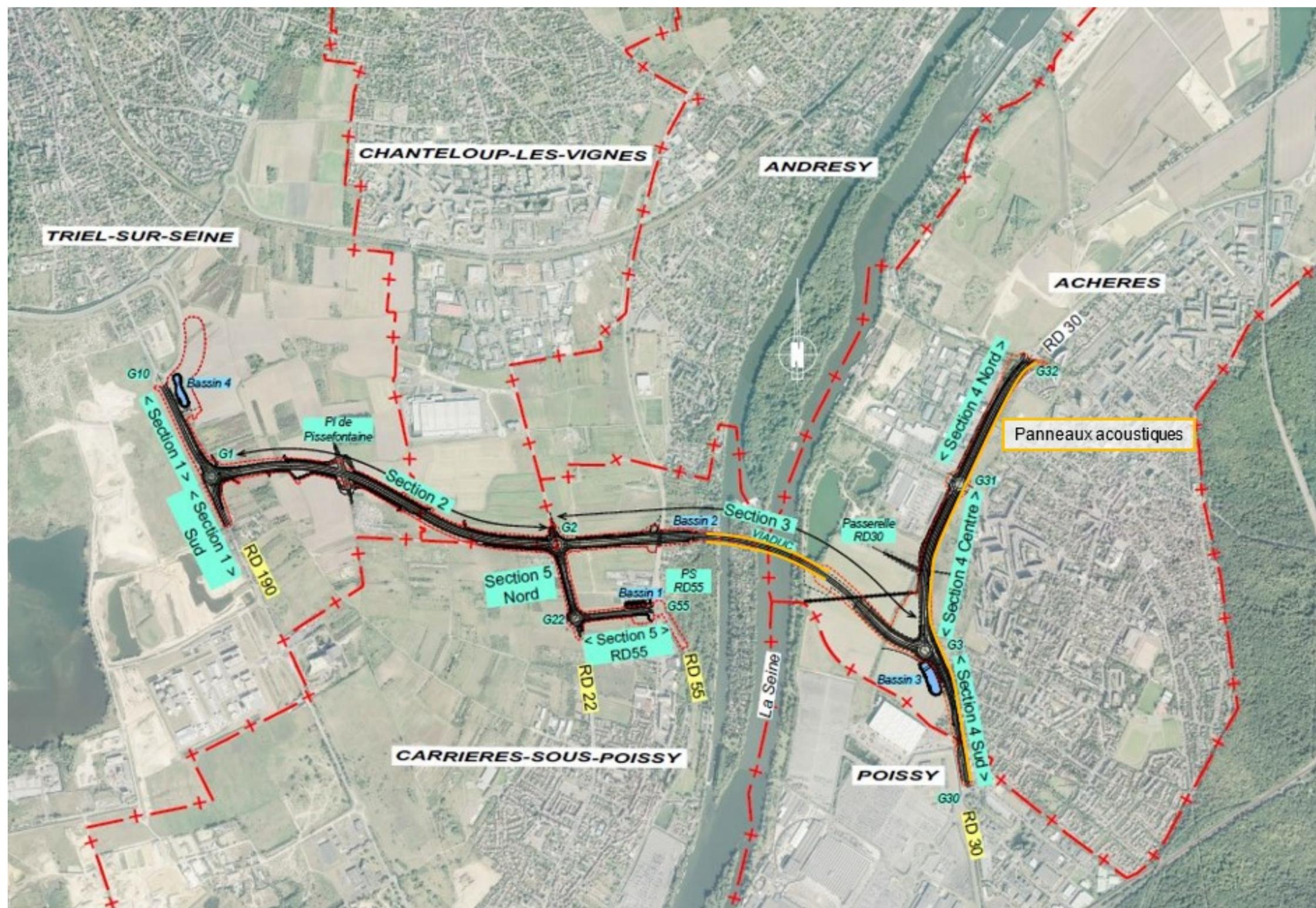


Figure 3 : Présentation générale du projet de liaison RD 30 - RD 190 : Pont à Achères – boucle de Chanteloup (source : Ingérop)



Figure 4 : Localisation de la zone à défricher sur le plan de situation

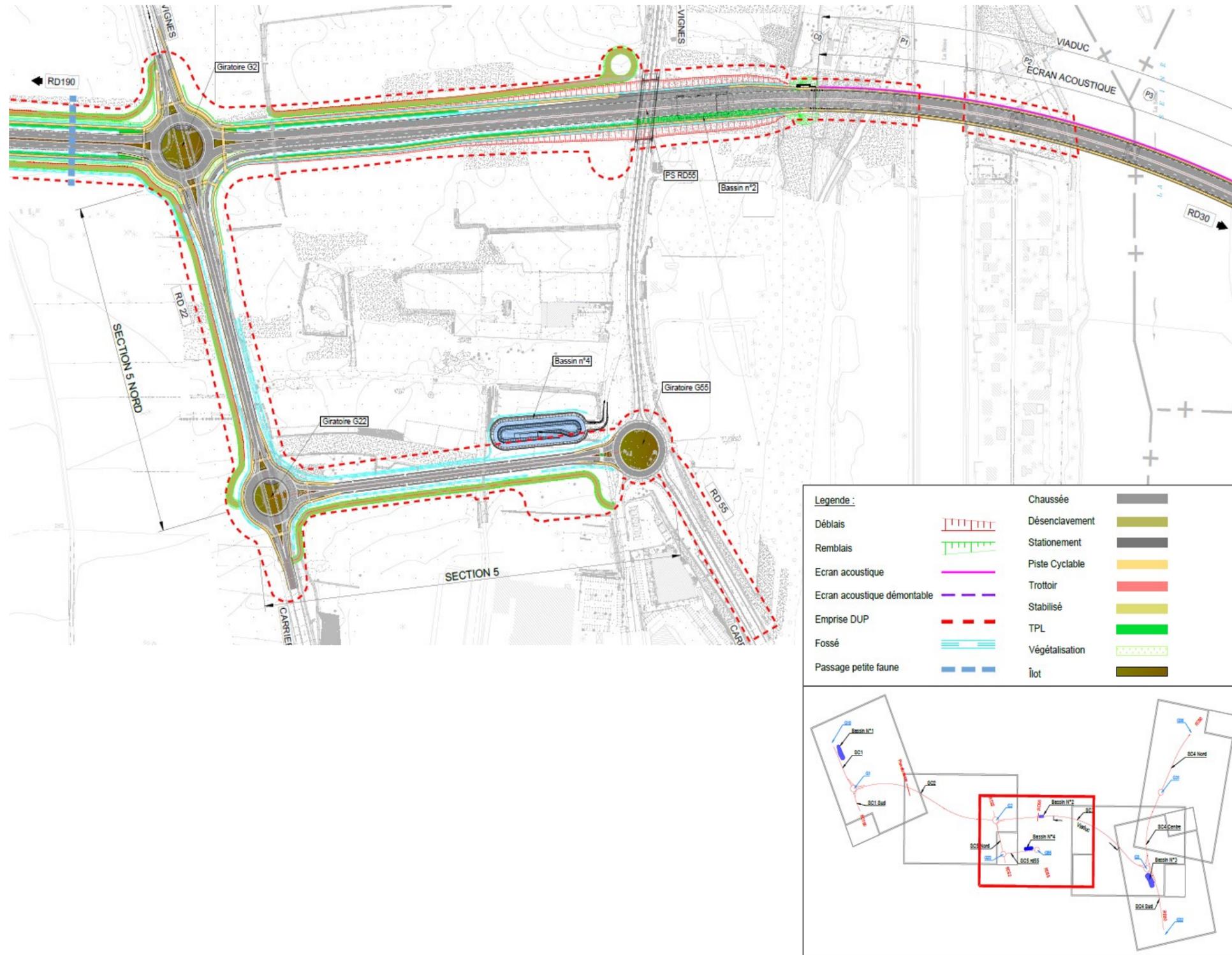


Figure 5 : Vue en plan du projet au droit de l'île de la Dérivation et du boisement des Garennes (source : Ingerop)

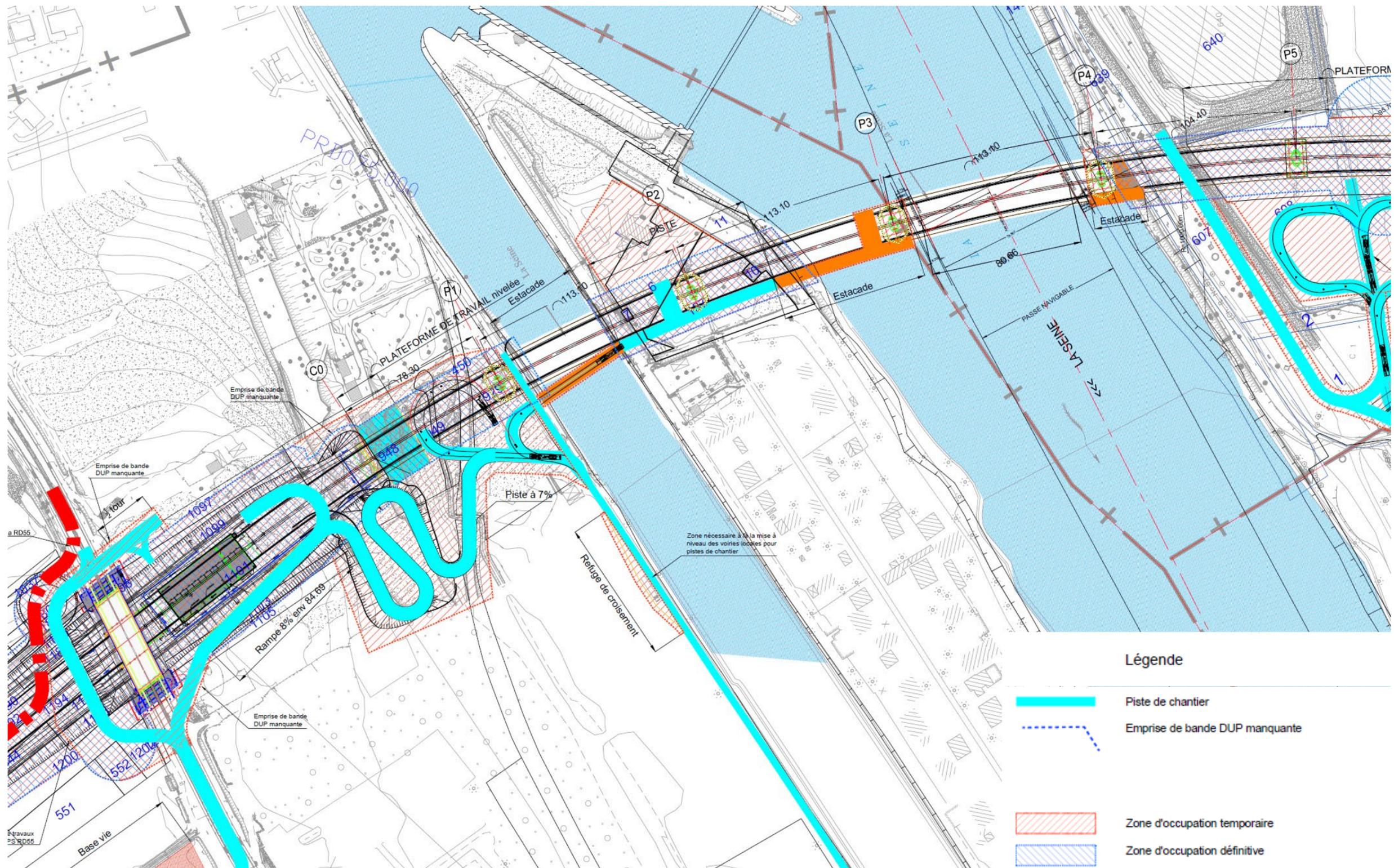


Figure 6 : Vue en plan des installations de chantier du viaduc au droit de l'île de la Dérivation et du boisement des Garennes (source : Ingerop)

1.2.2. Objet de la demande d'autorisation de défrichement

À l'issue des expertises de terrain réalisées au droit du projet, deux secteurs présentant des boisements répondant à la définition de l'état boisé d'un terrain et aux critères de déclenchement d'une demande d'autorisation de défrichement ont été identifiés. Ces deux secteurs, en interaction avec le projet de liaison RD30 – RD190 : Pont à Achères - boucle de Chanteloup, sont les suivants :

- L'île de la Dérivation (commune de Carrières-sous-Poissy), concernée par un boisement,
- Le secteur 'les Garennes' (commune de Carrières-sous-Poissy), concerné par un boisement.

Pour l'île de la Dérivation, la superficie de boisement voué à être défrichée est de 5 126 m². Sur le secteur 'les Garennes', la superficie de boisement voué à être défrichée est de 20 100 m².

Ainsi la superficie totale de boisement vouée à être défrichée est de 25 226 m² soit 2,5226 ha.

Le tableau suivant présente une justification simplifiée de la nécessité d'une demande d'autorisation de défrichement pour le projet de liaison RD30 – RD190 : Pont à Achères - boucle de Chanteloup. La justification détaillée est présentée dans le chapitre 2 « Localisation et caractérisation des boisements au titre du code forestier nécessitant une autorisation de défrichement » du présent volet.

Département	Secteur	Seuil d'autorisation de défrichement (ha) selon l'arrêté préfectoral	Surface cumulée de bois auxquels appartiennent les entités boisées à défricher (ha)	Surface cumulée d'entités boisées à défricher (ha)	Procédure applicable
Yvelines (78)	Ile de la Dérivation	1 ha Arrêté préfectoral N° B03-0014 du 10 avril 2003	1,78	0,5126	Autorisation
	Les Garennes		18,5	2,01	

Au regard des caractéristiques des boisements voués à être défrichés pour la réalisation de la liaison RD30 – RD190 : Pont à Achères - boucle de Chanteloup, le projet est soumis à demande d'autorisation

de défrichement, c'est l'objet du présent volet E du dossier de demande d'autorisation environnementale.

2. JUSTIFICATION DE LA QUALITE DU DEMANDEUR

2.1. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

La présente demande d'autorisation de défrichement est présentée par :



Yvelines
Le Département

Département des Yvelines

Hôtel du Département
2 Place André Mignot
78000 VERSAILLES
(SIRET : 22780646000019)

M BEDIER

M le Président du Conseil Départemental

2.2. ACTE AUTORISANT LE CONSEIL DEPARTEMENTAL A DEPOSER LA DEMANDE

En application des dispositions de l'article R.341-1 du code forestier, la demande d'autorisation de défrichement doit comprendre « 3) lorsque le demandeur est une personne morale, l'acte autorisant le représentant qualifié de cette personne morale à déposer la demande ».

L'Article 14 de la délibération du Conseil Général des Yvelines ci-après, datant du 13 juillet 2012 : « Autorise M. le Président du Conseil général à signer les conventions et tous les autres actes qui seraient nécessaires à la réalisation de l'opération. ».

Les Annexes de la présente délibération sont présentées dans la Partie 5 : Pièces administratives.

REPUBLIQUE FRANÇAISE 2012-CG-2-3613.1

Délibération affichée,
rendue exécutoire,
après transmission au
Contrôle de la Légalité
le : 23/07/12

DEPARTEMENT DES YVELINES

AR n° : A078-227806460-20120713-63360-DE-1-1_0

CONSEIL GENERAL

Séance du vendredi 13 juillet 2012

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

LE CONSEIL GENERAL,

Vu le code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Code de l'Environnement ;

Vu le Code de l'expropriation ;

Vu le Code de l'Urbanisme ;

Vu le Code de la Voirie routière ;

Vu la délibération du Conseil Général du 23 mars 2007 approuvant le Schéma Directeur des Yvelines ;

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

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

Vu la délibération du Conseil général des Yvelines du 23 octobre 2009, prenant acte du bilan de la concertation publique,

Vu la délibération du Conseil général des Yvelines du 18 juin 2010 approuvant le tracé après concertation,

Vu la délibération du Conseil général des Yvelines du 8 juillet 2011 approuvant le dossier d'avant-projet et autorisant le lancement des enquêtes publiques,

Vu l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile de France) rendu le 7 octobre 2011,

Vu le rapport et les conclusions du M. le commissaire-enquêteur rendus dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, l'enquête de classement/déclassement des voiries réalisées ou modifiées et l'enquête de mise en compatibilité du PLU des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine, prescrites le 24 novembre 2011 par arrêté préfectoral, pour la période du 2 au 31 janvier 2012 et prolongée jusqu'au 15 février 2012 inclus par arrêté du 20 janvier 2012,

Vu le rapport de Monsieur le Président du Conseil général,

Sa Commission Equipement entendue,

Sa Commission des Finances et des Affaires générales consultée,

APRES EN AVOIR DELIBERE

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

Article 1^{er} :

Prend acte de l'avis défavorable concernant l'utilité publique du projet et de l'avis favorable pour la mise en compatibilité des PLU et le classement/déclassement des voiries, formulés par le commissaire enquêteur à l'issue des enquêtes publiques qui se sont déroulées du 02 janvier au 15 février 2012.

Article 2 :

Décide d'apporter les éléments présentés en annexe 1 à la présente délibération et classés par thématique, en réponse à l'avis formulé par le commissaire enquêteur sur l'utilité publique du projet.

Article 3 :

Réaffirme l'intérêt général du projet tel qu'il a été présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique, malgré l'avis défavorable du commissaire enquêteur sur l'utilité publique du projet.

Article 4 :

Demande à M. le Préfet de prononcer la déclaration d'utilité publique du projet de liaison RD 30-RD 190 : Pont à Achères-Boucle de Chanteloup dans les meilleurs délais possibles.

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

Article 5 :

Prend acte de l'avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile de France rendu le 7 octobre 2011, conformément à la directive 85/337/CEE, du 27 juin 1985 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.
Les réponses du Conseil général à cet avis ont été portées à la connaissance du public durant l'enquête publique, via l'ajout aux dossiers d'enquête, d'une « note d'information complémentaire suite à l'avis de l'autorité environnementale ».

Article 6 :

Apporte les réponses jointes en annexe 2 à la présente délibération, en réponse aux observations formulées par la population et retranscrites par le Commissaire-enquêteur.

Article 7 :

Approuve définitivement le projet de liaison RD 30-RD 190 : Pont à Achères-Boucle de Chanteloup sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine.

Article 8 :

Déclare d'intérêt général le projet de liaison RD 30-RD 190 : Pont à Achères-Boucle de Chanteloup qui répond aux objectifs suivants :

- assurer un maillage des routes départementales,
- créer une desserte routière Ouest-Est, avec un nouveau franchissement de la Seine,
- 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.

Article 9 :

Réitère auprès de M. le Préfet sa demande de prononcer l'utilité publique du projet de liaison RD 30-RD 190 : Pont à Achères-Boucle de Chanteloup dans les meilleurs délais possibles.

Article 10 :

Décide le classement de la liaison RD 30-RD 190 dans son intégralité dans le domaine public routier départemental dès sa mise en service.

Article 11

Donne son accord pour que les voies de désenclavement des parcelles réalisées dans le cadre du projet soient classées dans la voirie communale dès la mise en service de la liaison, ainsi que la RD 22 en traversée de Carrières-sous-Poissy, qui sera classée dans la voirie communale sur sa section comprise entre la future voie de liaison RD 22 – RD 55 et le carrefour avec la RD 190.

Article 12 :

Sollicite de la Région d'Ile-de-France, pour les subventions au taux le plus élevé possible sur le montant estimé du projet à 120 Millions euros TTC soit 98 Millions d'euros HT de travaux (valeur mai 2011 TVA 19,6 %) et 3 Millions d'euros d'acquisitions foncières.

Article 13 :

Autorise M. le Président du Conseil général à demander à M. le Préfet le lancement de l'enquête au titre des articles L214-1 à 214-11 du Code de l'environnement (Loi sur l'eau) et de l'enquête parcellaire.

Article 14 :

Autorise M. le Président du Conseil général à signer les conventions et tous les autres actes qui seraient nécessaires à la réalisation de l'opération.

Article 15 :

Autorise Monsieur le Président du Conseil général à signer les actes d'acquisitions foncières réalisés à l'amiable, dans le cadre de l'estimation indiquée ci-dessus, et dans la limite de l'estimation du Service des Domaines.

2.3. DUREE DE LA DEMANDE DE DEFRICHEMENT

Les autorisations de défrichement sont valables 5 ans pour les bois de particuliers et de collectivités.

La durée de validité peut être prolongée de 3 ans maximum³ :

- en cas de recours devant la juridiction administrative contre l'autorisation de défrichement ou contre une autorisation nécessaire à la réalisation des travaux en vue desquels le défrichement est envisagé, d'une durée égale à celle écoulée entre la saisine de la juridiction et le prononcé d'une décision juridictionnelle définitive au fond ou la date à laquelle aurait expiré l'autorisation de défrichement.
- sur décision de l'autorité administrative qui les a autorisés, en cas d'impossibilité matérielle d'exécuter les travaux de défrichement, établie par tous moyens par le bénéficiaire de l'autorisation, de la durée de la période pendant laquelle cette exécution est impossible.

³ Instruction technique DGPE/SDFCB/2017-712 du 29/08/2017.

3. LOCALISATION ET CARACTERISATION DES BOISEMENTS AU TITRE DU CODE FORESTIER NECESSITANT UNE AUTORISATION DE DEFRICHEMENT

3.1. LOCALISATION DES TERRAINS A DEFRICHER

Les boisements concernés par le défrichement s'inscrivent dans la Boucle de Chanteloup, un secteur à dominance agricole essentiellement dédié aux cultures céréalières du fait des terrains fertiles de la plaine alluviale de la Seine. Entre champs et fleuve, le boisement des Garennes est situé sur le coteau en bord de Seine auquel fait face l'île de la Dérivation. A l'extrémité Nord de cette dernière se trouve le second boisement.



Figure 7 : Localisation des boisements soumis à la demande de défrichement. A gauche de l'image la plaine alluviale et à droite, la Seine. (Source : Géoportail)

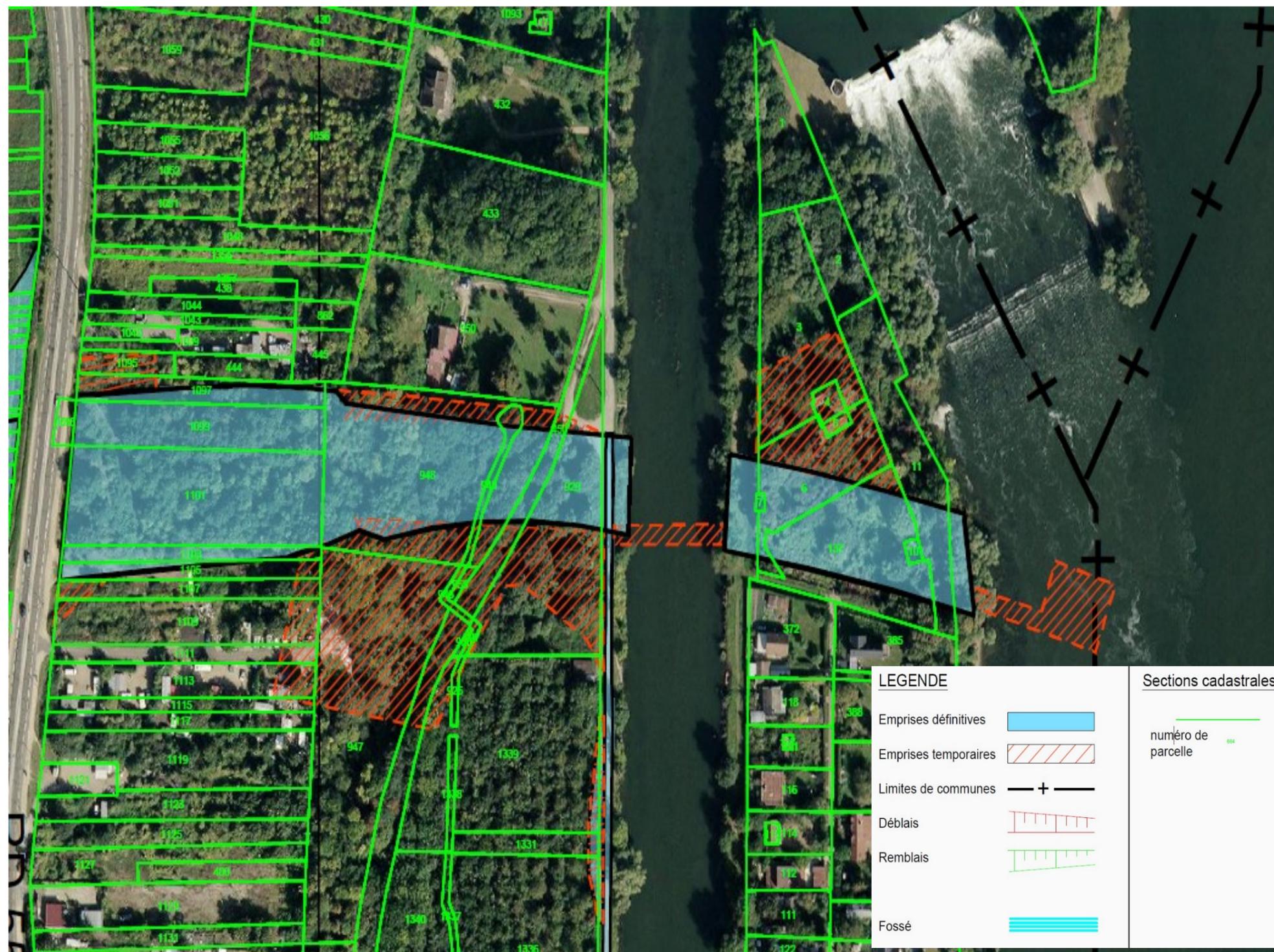


Figure 8 : Plan des emprises travaux et des emprises définitives du projet au droit du boisement de l'île de la Dérivation et du boisement des Garennes (Nord)

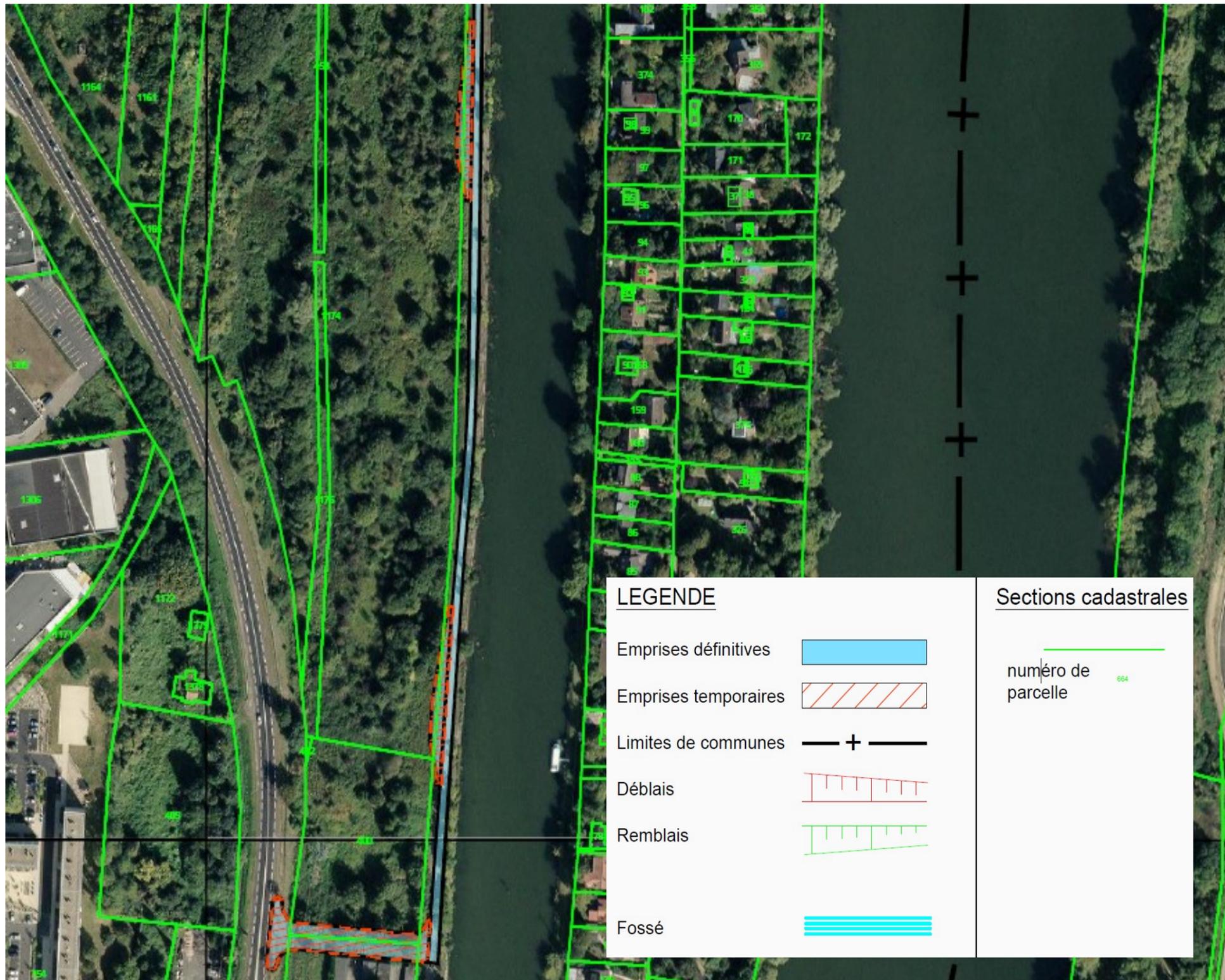


Figure 9 : Plan des emprises travaux et des emprises définitives du projet au droit du boisement des Garennes (Sud)

3.2. BOISEMENT DE L'ILE DE LA DERIVATION

3.2.1. Habitats présents

Nom de l'habitat et statut	Surface concernée au sein du fuseau d'études
Frênaie rudérale	17 783 m ² , soit 1,78 ha ⁴

3.2.2. Historique du boisement

La photographie aérienne historique de l'île de la Dérivation, datant de 1949, met en avant que la surface de l'île était plus réduite (elle s'est étendue suite à un comblement) et que le boisement était bien plus dispersé. La photographie prise au début des années 2000 montre que le boisement s'est développé et semble assez ancien. On peut donc supposer que le boisement de l'île de la Dérivation, ou du moins une partie, date de plus de 30 ans.

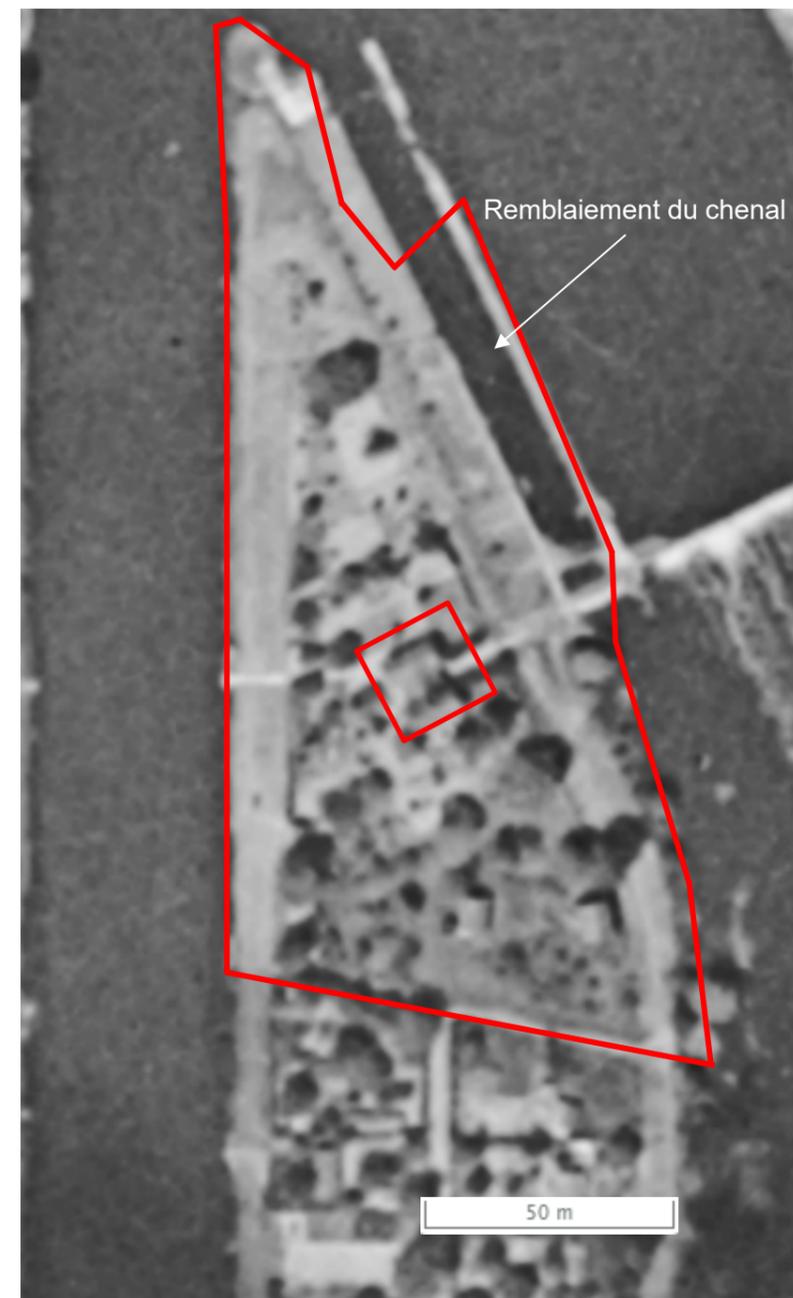


Figure 10 : Photographie aérienne de l'île de la Dérivation, à Carrières-sous-Poissy, en 1949. La surface de l'actuel boisement présent sur l'île est délimitée en rouge. (Source : <https://remonterletemps.ign.fr>)

⁴ Carte forestière V2 (mis à jour en janvier 2018), Géoportail



Figure 11 : Photographie aérienne de l'île de la Dérivation, à Carrières-sous-Poissy, prise entre 2000 et 2005. La surface de l'actuel boisement présent sur l'île est délimitée en rouge. (Source : <https://remonterletemps.ign.fr>)

3.2.3. Parcelles concernées par le défrichement

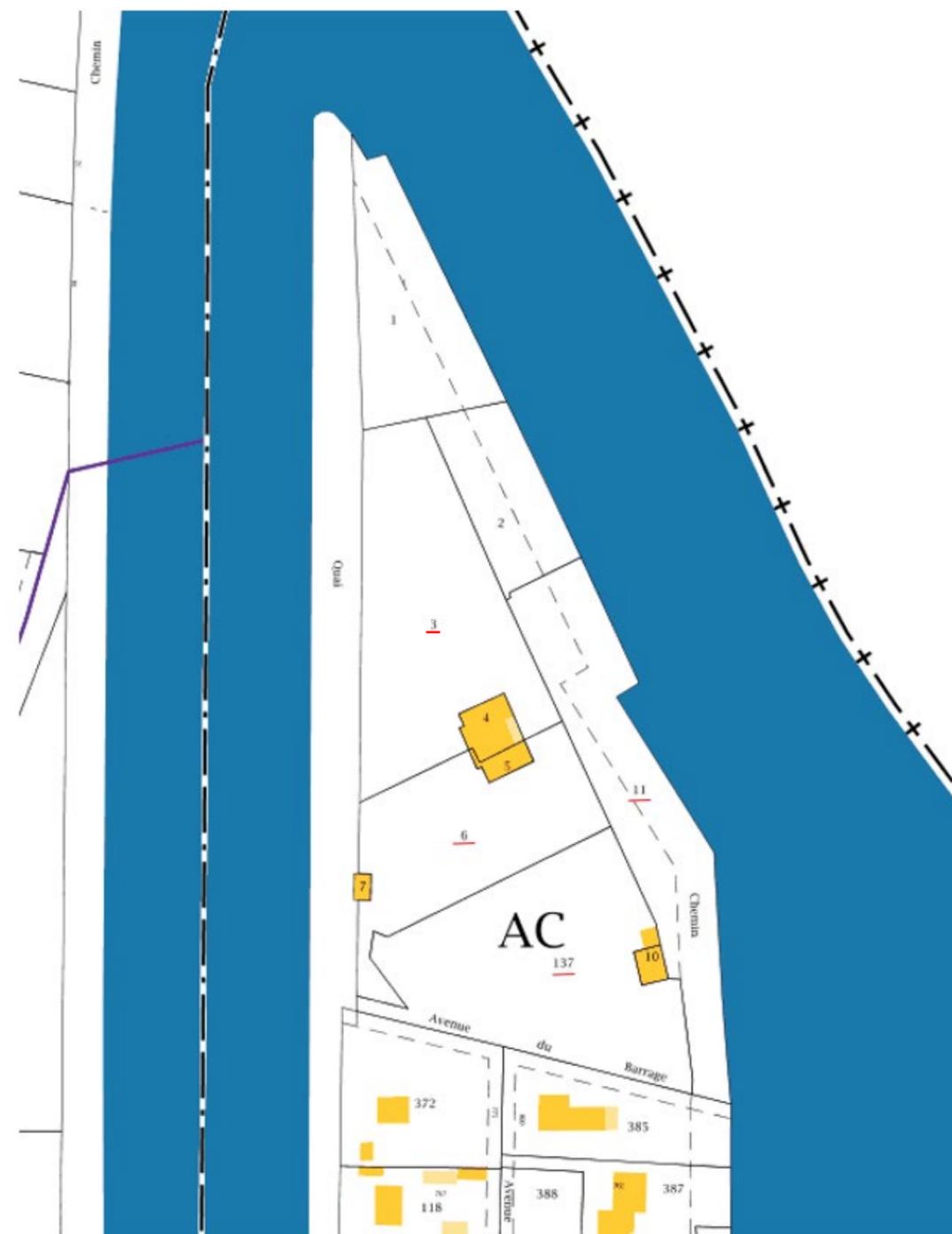


Figure 12 : Parcelles cadastrales concernées par le défrichement (soulignées en rouge) sur l'île de la Dérivation (source : <https://www.cadastre.gouv.fr>)

Boisement	Lieu(x) dit(s)	Section	Parcelle	Surface de la parcelle (m ²) ⁵	Surface à défricher par parcelle (m ²)	Classement au PLU
Ile de la Dérivation	1 avenue du Barrage	AC	3	2 435	1 028	NS ⁶
			6	1 795	1 664	
			11	1 985	467	
			137	2 965	1 967	

Tableau 1 : Parcelles et surfaces à défricher sur l'Ile de la Dérivation

La surface du boisement à défricher est de 5 126 m².

⁵ <https://www.cadastre.gouv.fr>

⁶ Zone Naturelle des bords de Seine

3.3. BOISEMENT DES GARENNES

3.3.1. Habitats présents

Nom de l'habitat et statut	Surface concernée au sein du fuseau d'études
Majoritairement composé de frênaie rudérale et taillis rudéral. Présence d'une jeune peupleraie de fruticées et d'une friche nitrophile.	185 000 m ² , soit 18,5 ha ⁷

3.3.2. Historique du boisement

La photographie aérienne historique du secteur de l'actuel boisement des Garennes, datant de 1949 (cf. Figure 13), montre que ces terrains avaient une vocation agricole. Une partie du boisement étant déjà présente au début des années 2000 (cf. Figure 14), l'on peut supposer qu'elle date de plus de 30 ans.

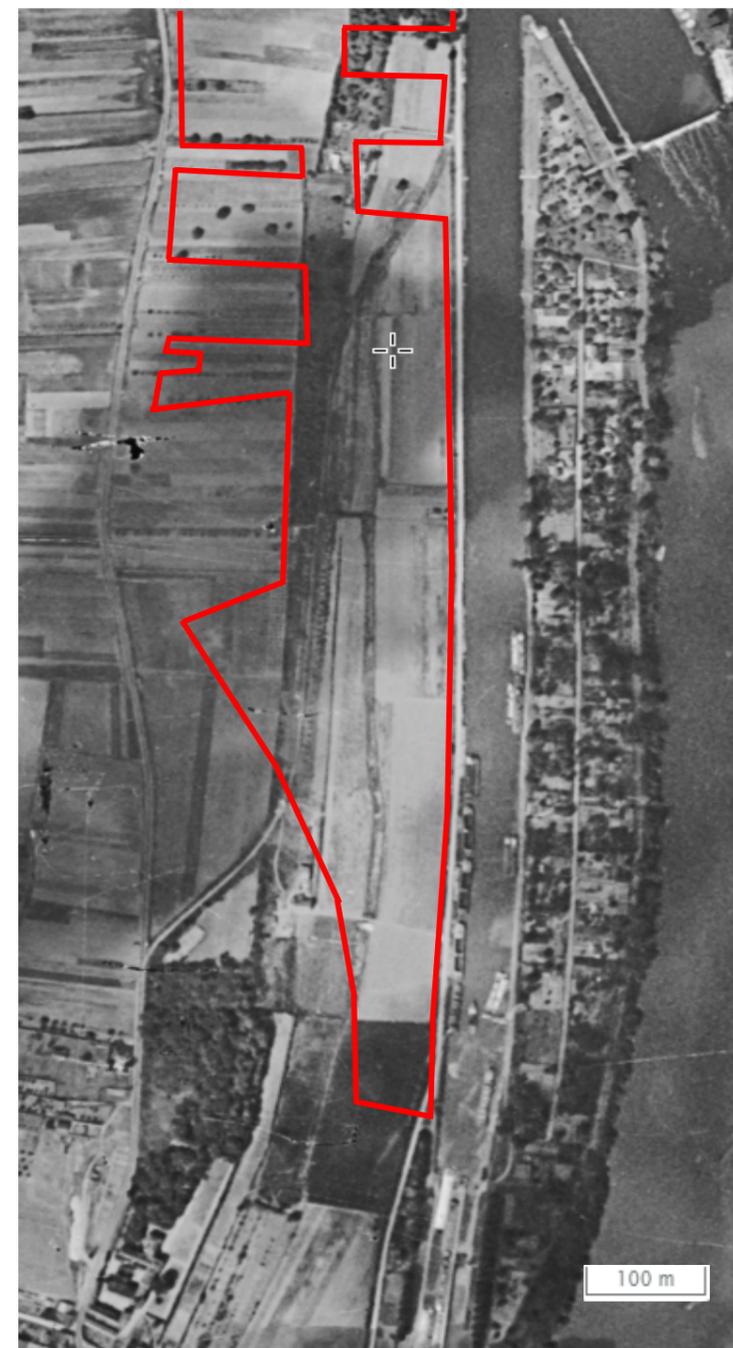


Figure 13 : Photographie aérienne à Carrières-sous-Poissy en 1949. La surface de l'actuel boisement des Garennes est délimitée en rouge. (Source : remonterletemps.ign.fr)

⁷ Carte forestière V2 (mis à jour en janvier 2018), Géoportail



Figure 14 : Photographie aérienne à Carrières-sous-Poissy, prise entre 2000 et 2005. La surface de l'actuel boisement des Garennes est délimitée en rouge. (Source : remonterletemps.ign.fr)

3.3.3. Parcelles concernées par le défrichement



Figure 15 : Parcelles cadastrales concernées par le défrichement (soulignées en rouge) au sein du boisement 'Les Garennes', entre la Route d'Andrézy (RD55) et la Seine (source : <https://www.cadastre.gouv.fr>)



Figure 16 : Parcelles cadastrales concernées par le défrichement (soulignées en rouge) au sein du boisement 'Les Garennes', au droit du Boulevard Pelletier (RD55). (Source : <https://www.cadastre.gouv.fr>)

Boisement	Lieu(x)-dit(s)	Section	Parcelle	Surface de la parcelle (m ²) ⁸	Surface à défricher par parcelle	Classement au PLU		
Les Garennes (Route d'Andrésy/Seine)	Chemin de Halage	AE	400	4 785	291	NS		
	La Grande Prairie		416	25 884	281			
	La Grande Prairie			450	960		642	
	Les Escarpements		AB	925	94		27	
				926	26		26	
				927	60		42	
				929	3 592		2 214	
				946	83		75	
				947	5 580		2 651	
				Chemin de Halage	948		5 316	5 055
				Quartier de Denouval	949		236	232
	Les Escarpements	955	49	49				
		1 095	407	210				

⁸ <https://www.cadastre.gouv.fr>

Boisement	Lieu(x)-dit(s)	Section	Parcelle	Surface de la parcelle (m ²) ⁹	Surface à défricher par parcelle	Classement au PLU
	Les Escarpements		1 097	1 060	825	
	Le Clos		1 099	1 901	1 845	
			1101	4 063	4 031	
			1103	661	630	
			1105	824	11	
	Les Escarpements		1169	4 406	382	
			1174	34 638	189	
			1331	512	39	
			1336	4 326	66	
			1339	5 218	287	

Tableau 2 : Parcelles et surfaces à défricher au sein du boisement des Garennes

La surface du boisement à défricher est de 20 100 m².

⁹ <https://www.cadastre.gouv.fr>

4. ANALYSE DES ENJEUX ET DES IMPACTS RELATIFS A LA FAUNE, LA FLORE, AUX MILIEUX NATURELS ET AUX BOISEMENTS ET INCIDENCES NATURA 2000

Aucune zone bénéficiant d'un statut de protection au titre des milieux naturels n'est répertoriée sur le site ou ses abords immédiats. En revanche, le projet est limitrophe, dans sa partie Est, d'un site officiellement inventorié pour son intérêt écologique (la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique de type II dénommée « Ballastières et zone agricole de Carrières-sous-Poissy »).

L'intérêt de cette zone réside principalement dans la présence de plans d'eau et de zones humides accueillant une faune et une flore remarquable. Cependant, les secteurs les plus intéressants sur le plan écologique sont en dehors des terrains concernés par le projet.

La Seine et sa ripisylve constituent un corridor de déplacement important pour les oiseaux et les chauves-souris. Il est important de veiller à ce que la liaison ne crée pas une barrière aux déplacements.

Certaines espèces animales protégées seront potentiellement impactées par le projet. Des demandes de dérogation pour destruction d'habitats d'espèces protégées devront être instruites par le Conseil National de Protection de la Nature avant le commencement des travaux.

Aucun site Natura 2000 ne concerne la zone d'étude, ni ses abords.

5. PIÈCES ADMINISTRATIVES

5.1. EXTRAITS DES MATRICES CADASTRALES

Commune	Référence Cadastre	Titre / Groupe de contacts	Intervenant	COORDONNEES
Carrières-Sous-Poissy	AB 929	Indivision LOUVEAU TRUCHON		
			Mme Raymonde LOUVEAU	330 Gr Grande rue - 78955 CARRIERES-SOUS-POISSY
			Mme Odile HAMEL	330 Gr Grande rue - 78955 CARRIERES-SOUS-POISSY
			Mme Marie DUMOULIN	22 allées de la Coudraie - 78480 VERNEUIL-SUR-SEINE
Carrières-Sous-Poissy	AB 948		DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES	35 rue de Noailles - 78000 VERSAILLES
Carrières-Sous-Poissy	AB 949		ETAT MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE	35 rue de Noailles - 78000 VERSAILLES
Carrières-Sous-Poissy	AB 1099		Mme Odile POTHIN	344 Gr Grande rue - 78955 CARRIERES-SOUS-POISSY
Carrières-Sous-Poissy	AB 1101	Indivision DEBAIS TREHEUX		
			M. Serge TREHEUX	7 sentier du Montoir - 78800 HOUILLES
			Mme Roselyne SCHUTZMANN	26t rue la Porte de Pontoise - 78700 CONFLANS-SAINTE-HONORINE

Commune	Référence Cadastrale	Titre / Groupe de contacts	Intervenant	COORDONNEES
			M. Alain TREHEUX	45 rue des Champs - 78260 ACHERES
			Mme Geneviève TREHEUX	72 avenue de Poissy - 78260 ACHERES
Carrières-Sous-Poissy	AB 1103		M. Michel LEGRAND	212 Gr Grande rue - 78955 CARRIERES-SOUS-POISSY
Carrières-Sous-Poissy	AC 6		ETAT MINISTERE EQUIPEMENT TRANSPORTS LOGEMENT TOURISME MER	Bureau Foncier 35 rue de Noailles - 78000 VERSAILLES
Carrières-Sous-Poissy	AC 11		ETAT MINISTERE EQUIPEMENT TRANSPORTS LOGEMENT TOURISME MER	Bureau Foncier 35 rue de Noailles - 78000 VERSAILLES
Carrières-Sous-Poissy	AC 137		ETAT MINISTERE DE LA TRANSTION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE	35 rue de Noailles - 78000 VERSAILLES
Carrières-Sous-Poissy	AB1097		GELIN DANIELLE DESIREE	18 RUE DU PERRIER VAUCOURT 14290 LA VESPIERE FRIARDEL
Carrières-Sous-Poissy	AB1105		GUEVEL MICHEL GUEVEL GILLES YVES GUEVEL ISABELLE NADIA	21 RUE SAINTE HONORINE 78955 CARRIERES SOUS POISSY 40 RUE DU BOUT MALO 78130 CHAPET ETG RDC APT 143 0014 AV DES URSULINES 78300 POISSY
Carrières-Sous-Poissy	AC0003		ETAT MINISTERE EQUIPEMENT TRANSPORTS LOGEMENT TOURISME MER VOIES NAVIGABLES DE FRANCE	35 RUE DE NOAILLES 78000 VERSAILLES 175 RUE LUDOVIC BOUTLEUX 62408 BETHUNE CEDEX
Carrières-Sous-Poissy	AC0007		ETAT MINISTERE EQUIPEMENT TRANSPORTS LOGEMENT TOURISME MER VOIES NAVIGABLES DE FRANCE	35 RUE DE NOAILLES 78000 VERSAILLES 175 RUE LUDOVIC BOUTLEUX 62408 BETHUNE CEDEX

Commune	Référence Cadastrale	Titre / Groupe de contacts	Intervenant	COORDONNEES
Carrières-Sous-Poissy	AC0010		ETAT MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT	35 RUE DE NOAILLES 78000 VERSAILLES 16 AVENUE DE SAINT CLOUD 78000 VERSAILLES
Carrières-Sous-Poissy	AB 925		HONORE PHILIPPE VINCENT ANTOINE	55 ROUTE DU PUY DE L'ARCHE 24650 CHANCELADE
Carrières-Sous-Poissy	AB926		LOUVEAU ODILE GABRIELLE LOUVEAU MARIE THERESE CELESTINE TRUCHON RAYMONDE OCTAVIE	33 GRANDE RUE 78955 CARRIERES SOUS POISSY 3 ALLEE DE LA COUDRAIE 78480 VERNEUIL SUR SEINEX 330 GRANDE RUE 78955 CARRIERES SOUS POISSY
Carrières-Sous-Poissy	AB927		LOUVEAU ODILE GABRIELLE LOUVEAU MARIE THERESE CELESTINE TRUCHON RAYMONDE OCTAVIE	33 GRANDE RUE 78955 CARRIERES SOUS POISSY 3 ALLEE DE LA COUDRAIE 78480 VERNEUIL SUR SEINEX 330 GRANDE RUE 78955 CARRIERES SOUS POISSY
Carrières-Sous-Poissy	AB946		GRAND PARIS AMENAGEMENT	11 RUE DE CAMBRAI 75019 PARIS
Carrières-Sous-Poissy	AB947		GRAND PARIS AMENAGEMENT	11 RUE DE CAMBRAI 75019 PARIS
Carrières-Sous-Poissy	AB955		GRAND PARIS AMENAGEMENT	11 RUE DE CAMBRAI 75019 PARIS
Carrières-Sous-Poissy	AB1095		QUERE ROBERT QUERE CLAIRE QUERE MARIE PIERRE QUERE MARIE CECILE QUERE BERNARD	49 ALLEE CAMILLE CLAUDEL 78955 CARRIERES SOUS POISSY 30 RUE CLAUDE DEBUSSY 78260 ACHERES 49 ALLEE CAMILLE CLAUDEL 78955 CARRIERES SOUS POISSY 765 GRANDE RUE 78955 CARRIERES SOUS POISSY 4 RUE PAUL AUSTER 94320 THAIS

Commune	Référence Cadastrale	Titre / Groupe de contacts	Intervenant	COORDONNEES
Carrières- Sous- Poissy	AB1169		DEPARTEMENT DES YVELINES	
Carrières- Sous- Poissy	AB1174		COMMUNE DE CARRIERES SOUS POISSY	
Carrières- Sous- Poissy	AB1331		HONORE PHILIPPE VINCENT ANTOINE	55 ROUTE DU PUY DE L'ARCHE 24650 CHANCELADE
Carrières- Sous- Poissy	AB1336		HONORE MARIE JOSEPHE ODETTE GERMAINE	LE FRESNE 35350 SAINT COULOUMB
Carrières- Sous- Poissy	AB1339		HONORE PHILIPPE VINCENT ANTOINE	55 ROUTE DU PUY DE L'ARCHE 24650 CHANCELADE
Carrières- Sous- Poissy	AE400		COMMUNE DE CARRIERES SOUS POISSY	
Carrières- Sous- Poissy	AE416		COMMUNE DE CARRIERES SOUS POISSY	

5.2. ARRETE N°2013039-0002 DU 08 JUILLET 2013 DECLARANT
D'UTILITE PUBLIQUE LE PROJET DE LIAISON RD 30 – RD 190



PREFECTURE YVELINES

Arrêté n °2013039-0002

signé par Michel JAU Préfet des Yvelines
le 08 Février 2013

Yvelines
Services de la préfecture des Yvelines
Direction de la réglementation et des élections

portant déclaration d'utilité publique du projet
d'aménagement de la liaison départementale
entre la route départementale 30 (RD30) et la
route départementale 190 (RD190) avec la
création d'un franchissement de la Seine (Pont
à Achères) sur le territoire des communes
d'Achères, Carrières-sous-Poissy,
Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-
Seine et valant mise en compatibilité du plan
local d'urbanisme des communes d'Achères,
Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-
Vignes et Triel-sur-Sei



Préfecture

Direction de la réglementation et des élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

Arrêté n° 2013039-0002 déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement de la liaison départementale entre la route départementale 30 (RD 30) et la route départementale 190 (RD 190) avec la création d'un franchissement de la Seine (Pont à Achères) sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine et valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine.

Le Préfet des Yvelines,
Chevalier de la Légion d'Honneur

- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu** le code de l'urbanisme ;
- Vu** le code rural et de la pêche maritime ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le code de la voirie routière ;
- Vu** le code du patrimoine ;
- Vu** le code de la route ;
- Vu** les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes d'Achères, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine ;
- Vu** la délibération du 08 juillet 2011 de l'assemblée départementale des Yvelines approuvant le dossier avant enquêtes publiques du projet de liaison départementale RD30 – RD190 et autorisant Monsieur le Président du conseil général des Yvelines à demander le lancement des enquêtes publiques réglementaires ;
- Vu** la demande d'ouverture d'enquêtes publiques conjointes présentée par le Président du conseil général des Yvelines en date du 18 juillet 2011 ;
- Vu** les pièces du dossier et notamment l'étude d'impact présentées par le Président du conseil général des Yvelines afin d'être soumis aux formalités des enquêtes réglementaires conjointes sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy, et Triel-sur-Seine;
- Vu** l'avis émis par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE), autorité environnementale, le 07 octobre 2011 sur l'évaluation environnementale de l'étude d'impact du projet ;

Adresse postale : 1 rue Jean Houdon – 78010 Versailles cedex
Tél. : 01 39 49 78 00 – www.yvelines.gouv.fr

Vu les dossiers de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes d'Achères, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 10 novembre 2011;

Vu l'arrêté préfectoral du 24 novembre 2011 portant ouverture des enquêtes publiques conjointes du 02 janvier 2012 au 30 janvier 2012 sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy, et Triel-sur-Seine ;

Vu le courrier motivé du 20 janvier 2012 de M. Alain Clerc, commissaire enquêteur, notifiant au préfet sa décision de prolonger l'enquête publique de 15 jours supplémentaires ;

Vu l'arrêté préfectoral du 20 janvier 2012 portant prolongation pour une durée de 15 jours supplémentaires des enquêtes publiques conjointes sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy, et Triel-sur-Seine;

Vu les conclusions du commissaire enquêteur en date du 07 mai 2012 émettant un avis défavorable en ce qui concerne l'utilité publique du projet, un avis favorable en ce qui concerne la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine et un avis favorable en ce qui concerne le classement/déclassement des voiries réalisées ou modifiées dans le cadre du projet;

Vu le courrier préfectoral du 10 mai 2012 demandant aux maires des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Triel-sur-Seine de bien vouloir inviter leurs conseils municipaux à se prononcer dans un délai de deux mois sur la mise en compatibilité de leurs plans locaux d'urbanisme avec le projet susvisé ;

Vu la délibération du 27 juin 2012 du conseil municipal de la commune de Carrières-sous-Poissy s'opposant à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune avec le projet susvisé;

Vu la délibération du 28 juin 2012 par laquelle le conseil municipal de la commune d'Achères émet un avis défavorable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune avec le projet susvisé ;

Vu la délibération du 13 juillet 2012 par laquelle l'assemblée départementale des Yvelines prononce la déclaration de projet, réaffirme l'intérêt général de l'opération malgré l'avis défavorable du commissaire enquêteur et répond à ces observations, et demande au préfet de déclarer le projet d'utilité publique ;

Vu l'avis du sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye en date du 02 octobre 2012 ;

Considérant qu'en l'absence des délibérations des communes de Chanteloup-les-Vignes et de Triel-sur-Seine prises dans le délai de deux mois à compter de la saisine des maires effectuée le 10 mai 2012, l'avis des conseils municipaux concernés est réputé comme favorable ;

Considérant que l'avis défavorable des conseils municipaux des communes d'Achères et de Carrières-sous-Poissy, ne constitue pas un obstacle à la prise de l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet qui emporte de plein droit modification des plans locaux d'urbanisme des communes concernées ;

Considérant le document d'accompagnement joint exposant les motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet de liaison RD30-RD190 avec franchissement de la Seine, notamment les conclusions de l'analyse socio-économique confirmant que l'incidence du projet est globalement positive et la démonstration de la vocation locale de ce projet, bien distinct du projet de l'A 104 ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture,

Arrête :

Article 1^{er} : Est déclaré d'utilité publique, sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy, et Triel-sur-Seine, le projet d'aménagement de la liaison départementale entre la route départementale 30 (RD 30) et la route départementale 190 (RD 190) avec la création d'un franchissement de la Seine (Pont à Achères) conformément au plan général des travaux joint au présent arrêté.

Article 2 : Le présent arrêté emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, et Triel-sur-Seine conformément aux plans et documents d'urbanisme annexés au dossier d'enquête.

Conformément aux dispositions de l'article R.123-23 du code de l'urbanisme, il sera procédé à la mise à jour du plan local d'urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, et Triel-sur-Seine.

Article 4 : Conformément à l'article L.11-1.1 du code de l'expropriation, le présent arrêté est accompagné d'un document annexe exposant les motifs et considérations justifiant l'intérêt public de l'opération. Ce document pourra être consulté à la préfecture des Yvelines – bureau de l'environnement et des enquêtes publiques – avenue de l'Europe à Versailles.

Article 5 : Le conseil général des Yvelines devra respecter les dispositions de l'article L.23-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique qui prévoit notamment que :

« le maître de l'ouvrage devra remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'installation, sur des exploitations nouvelles comparables, des agriculteurs dont l'exploitation aurait disparu ou serait gravement déséquilibrée, ou, s'ils l'acceptent, à la reconversion de leur activité ».

Par ailleurs, le maître d'ouvrage est tenu de se conformer à toutes les réglementations existantes susceptibles de concerner le projet, particulièrement celles relatives au défrichement, à l'eau et à la protection de la flore et de la faune.

Article 6 : En application des dispositions des articles R.421-1 et 421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles dans le délai de **deux mois** à compter de sa publication.

Article 7 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Versailles affiché en mairies d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine pendant une durée de deux mois. L'accomplissement de cette formalité devra être certifié par le maire et la mention d'affichage en mairie sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département par les soins du préfet à la charge du maître d'ouvrage.

Article 8 : Le Secrétaire général de la préfecture, le sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye, le Président du conseil général des Yvelines, les maires des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine, sont chargés chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Versailles, le **8 FEV. 2013**

Le Préfet



Michel JAU

3 / 3

Document annexé à l'arrêté n°2013039-0002 du 08 février 2013.

portant déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la liaison départementale entre la route départementale 30 (RD 30) et la route départementale 190 (RD 190) avec la création d'un franchissement de la Seine (Pont à Achères) sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine et valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine.

L'opération projetée consiste en la création d'une liaison routière départementale d'environ 6 km à Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine et comporte un nouveau franchissement de la Seine par la création d'un pont au droit de l'île de la Dérivation.

Elle vise à améliorer les conditions de circulation dans la boucle de Chanteloup et à désenclaver ce secteur pour faciliter son développement.

-1- Ce projet permet d'apporter des solutions aux difficultés de circulation observées dans la boucle de Chanteloup et ses abords immédiats et de répondre aux enjeux importants de développement de ce territoire

-1-1 Des solutions aux problèmes de saturation du trafic routier dans la boucle de Chanteloup

Le réseau routier qui traverse du nord au sud la boucle de Chanteloup et relie la commune de Saint-Germain-en-Laye avec les communes de la Vallée de la Seine Aval, présente d'importantes difficultés de circulation et n'est pas adapté pour supporter un trafic journalier estimé, en 2007, entre 5000 et 40 000 véhicules.

De plus il est contraint par la présence de la Seine qui n'est franchie que par le pont de Triel et par le pont de Poissy. Le pont de Poissy est celui qui absorbe l'essentiel des échanges entre rive droite et rive gauche de la Seine avec plus de 38 000 véhicules par jour. Il est saturé aux heures de pointe et la convergence des flux crée des difficultés de circulation en rive gauche.

Par ailleurs l'accroissement des trafics sur les différentes voies de la boucle de Chanteloup et des niveaux de saturation sur les axes principaux, en particulier la RD30 et la RD190 sur lesquelles sont recensés de nombreux accidents, risque de dégrader les conditions de sécurité des usagers si aucun aménagement n'est réalisé, tous modes de transport confondus.

La création de la liaison RD30/RD190, nouvelle voie Est-Ouest, permettra de diminuer le trafic sur la RD 190 Sud, à Triel-sur-Seine et en traversée de Carrières-sous-Poissy, sur la RD 22, la RD 55 en traversée de Carrières-sous-Poissy et la RD 30 dans Poissy.

La réalisation d'un nouveau franchissement de la Seine à Achères améliorera les conditions de circulation dans l'ensemble de la zone et en particulier sur les secteurs situés au sud du projet.

Les échanges entre les boucles de Chanteloup et de Saint-Germain -en contournant Poissy « secteur engorgé »- vont être facilités et un maillage des routes départementales réalisé.

Le commissaire enquêteur souligne ainsi dans son rapport que les incidences sur la circulation permettront des gains de temps appréciables pour les utilisateurs.

-1-2 Un accompagnement indispensable des projets de développement de la boucle de Chanteloup.

La boucle de Chanteloup est concernée par la mise en œuvre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Seine Aval, lancée depuis 2006. Les développements importants en terme d'activités et de logements attendus dans les 15 prochaines années dans les communes de la boucle (ZAC Centralité, Ecopole, Saint-Louis à Carrières-sous-Poissy, Port de Triel à Triel-sur-Seine, ZAC des Cetton à Chanteloup, ZAC

grande et petite Arche et plateforme portuaire à Achères) imposent d'améliorer l'accessibilité dans ce secteur ainsi que les déplacements quotidiens.

Le Conseil Général des Yvelines a présenté les résultats d'une étude qui montre que l'évolution « au fil de l'eau » des trafics dans le secteur concerné, sans le projet de liaison RD30-RD190 Pont d'Achères, mais tenant compte des développements attendus sur la zone, entraînera une augmentation du trafic de 63% sur le pont de Poissy, de 65% sur la RD190 à Triel-sur-Seine et de 35% sur la RD30 à Achères.

Le projet permettrait de compenser l'augmentation de trafic et le stabiliserait.

-2- Ce projet prend en compte les enjeux environnementaux.

Il faut d'abord signaler qu'aucune zone bénéficiant d'un statut de protection au titre des milieux naturels n'est répertoriée sur le site ou ses abords immédiats. Aucun site Natura 2000 ne concerne la zone d'étude ni ses abords.

-2-1 Un projet qui respecte les qualités paysagères du site

Ce projet est une infrastructure routière nouvelle, mais il n'est pas incompatible avec les qualités environnementales et paysagères du site. Au sein de la boucle, le projet se cale sur le relief du terrain naturel. Afin de ne pas marquer la présence de la liaison routière, les abords de la voirie seront simplement engazonnés. Seuls les bosquets traversés seront reconstitués.

A ce stade du projet, les représentations du pont ne sont qu'esquissées : l'ouvrage fera l'objet d'une étude d'intégration architecturale afin qu'il soit parfaitement intégré dans l'environnement.

Le Département des Yvelines s'est engagé à produire des esquisses de l'ouvrage permettant également de visualiser les ouvrages de décharges hydrauliques créés dans le remblai d'accès au pont.

En outre le département participe à des projets de requalification paysagère de la boucle de Chanteloup (aménagement d'un parc départemental au sud de la boucle).

Enfin, le projet de voie nouvelle intègre également des aménagements cyclables qui participeront au maillage créé avec les aménagements prévus sur les chemins de halage.

-2-2 Des incidences faibles sur le sous-sol, les eaux souterraines et superficielles et le milieu naturel

Le commissaire enquêteur a reconnu que les incidences du projet sur le sous-sol, les eaux souterraines et superficielles, sur les inondations et sur le milieu naturel seront faibles grâce aux dispositions prises par le Conseil Général.

Ce dernier s'est notamment engagé à respecter les contraintes du PPRI et du PGA de la zone et à protéger la flore et surtout la faune, pendant la phase chantier, pour que les nombreux animaux sauvages qui peuplent certains endroits (comme l'île de la Dérivation) restent sur place.

-2-3 Un projet à l'incidence globalement positive selon l'analyse socio-économique

Le commissaire enquêteur indique que les incidences du projet sur la pollution atmosphérique ont fait l'objet de mesures et projections modélisées ; celles-ci font apparaître partout des taux inférieurs aux normes de santé.

Si ce projet impacte certains quartiers Sud d'Andrézy et l'île de la Dérivation, l'Indice d'Exposition de la Population à la Pollution reste faible comparé au secteur de Poissy ou d'Achères.

A contrario, en améliorant les conditions de circulation dans l'air et en diminuant le trafic attendu dans certains quartiers urbanisés de Poissy et Carrières-sous-Poissy, actuellement exposés aux pollutions d'origine routière, le projet améliore la situation sanitaire dans ces quartiers.

Il en est de même pour la pollution sonore et en particulier sur les secteurs situés au sud du projet. En effet la réalisation du projet permettra notamment de réduire le trafic sur la RD 190 Sud à Triel-sur-Seine et en traversée de Carrières-sous-Poissy, sur la RD 22, la RD 55 et la RD 30 dans Poissy.

Les habitations existantes et à venir situées au droit de ces voies verront donc une amélioration de leurs conditions sonores par rapport à la situation appelée fil de l'eau, c'est à dire sans mise en service du projet départemental mais avec la réalisation des projets de développement de la boucle.

Enfin, les dispositifs de protection sonore :

- au niveau du franchissement de la Seine : écrans absorbants
- le long de la RD 30 sur la commune d'Achères : écrans réfléchissants et traitement de façades sur les bâtiments riverains

présentés par le maître d'ouvrage lui permettent de respecter les valeurs réglementaires.

Le commissaire enquêteur reconnaît que « en terme purement quantitatif l'analyse socio-économique a confirmé que l'incidence du projet était positive globalement ».

-3-Ce projet est un projet destiné à accueillir un trafic local

Comme indiqué plus haut le projet du Conseil Général vise à désenclaver la boucle de Chanteloup afin d'accompagner le développement du territoire de l'opération d'intérêt national (OIN) Seine-Aval, tout en fluidifiant les circulations locales.

Dans son rapport le commissaire enquêteur reprend les interrogations du public sur l'opportunité financière de réaliser un pont pour la liaison RD30/RD190 et un passage en sous fluvial pour l'A 104, au même endroit.

Cependant, le Préfet de Région, dans son courrier du 08 mars 2012, indique que dans ce secteur une concertation supplémentaire, dans la partie Sud d'Achères, doit être menée afin de trouver une solution de compromis quant au tracé de l'A104 à cet endroit.

Par ailleurs, il s'agit de deux projets qui répondent à des objectifs différents comme l'a confirmé le Préfet de Région dans son courrier du 4 juillet 2011 : « le projet d'A104 est un ouvrage autoroutier dédié au trafic de transit et d'échange, le projet de liaison départementale est un ouvrage destiné aux usagers locaux, y compris les cycles, permettant de désenclaver et desservir finement la boucle de Chanteloup ».

En outre, la liaison RD 190-RD 30 présente des caractéristiques géométriques qui ne lui permettent pas de se substituer à une voie autoroutière pour écouler le trafic dédié à l'A104 (terre plein central végétalisé, échanges à niveau, pistes cyclables...).

La liaison est donc bien une route départementale destinée à accueillir un trafic local.

5.3. PROROGATION DE LA DUP



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES YVELINES

Préfecture
Direction de la Réglementation et des Élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

**Arrêté n° 2017356-0003 prorogeant la déclaration d'utilité publique
du projet d'aménagement de la liaison départementale entre la route
départementale 30 (RD 30) et la route départementale 190 (RD 190) avec
la création d'un franchissement de la Seine (Pont d'Achères)**

**Le Préfet des Yvelines,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,**

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code rural et de la pêche maritime ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu le code du patrimoine ;

Vu le code de la route ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2013039-0002 du 8 février 2013 déclarant d'utilité publique, sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine, le projet d'aménagement de la liaison départementale entre la route départementale 30 (RD 30) et la route départementale 190 (RD 190), avec la création d'un franchissement de la Seine (Pont d'Achères) ;

Vu la délibération du conseil départemental des Yvelines en date du 31 mars 2017 demandant la prorogation de la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la liaison départementale entre la route départementale 30 et la route départementale 190, avec la création d'un franchissement de la Seine (Pont d'Achères) ;

1/2

Accueil du public : 1 avenue de l'Europe – Versailles
Adresse postale : 1 rue Jean Houdon – 78010 Versailles Cedex
Tél : 01.39.49.78.00

Retrouvez nos jours et horaires d'ouverture d'accueil du public sur le site : www.yvelines.gouv.fr

Vu les courriers en date des 16 mai 2017 et 13 septembre 2017 de Monsieur le président du conseil départemental demandant la prorogation de la DUP du 8 février 2013 et indiquant que l'objet du projet et son périmètre n'ont pas été modifiés de manière substantielle, tant d'un point de vue financier, technique qu'environnemental ;

Vu le courrier en date du 12 décembre 2017 de monsieur le sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye, n'émettant pas d'objection à la prorogation de la DUP du 8 février 2013 ;

Considérant que les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution pendant la durée de validité de la déclaration d'utilité publique initiale ;

Considérant, qu'il convient de proroger la durée de validité de la déclaration d'utilité publique de l'opération ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture,

Arrête :

Article 1^{er} : Est prorogée dans tous ses effets, pour une durée de 5 ans à compter du 8 février 2018, la déclaration d'utilité publique prononcée par arrêté préfectoral n°2013039-0002 du 8 février 2013 relative au projet d'aménagement de la liaison départementale entre la route départementale 30 (RD 30) et la route départementale 190 (RD 190), avec la création d'un franchissement de la Seine (Pont d'Achères), sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine.

Article 2 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture et affiché dans les mairies d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine pendant une durée de deux mois.

L'accomplissement de cette formalité devra être certifié par les maires.

Article 3 : En application des dispositions des articles R.421-1 et 421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles dans le délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 4 : Le secrétaire général de la préfecture des Yvelines, le sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye et les maires d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution des dispositions du présent arrêté.

Fait à Versailles, le 22 DEC. 2017
Le Préfet,

Pour le Préfet et par délégation,

Julien CHARLES

2/2

5.4. DECLARATION RELATIVE AU PARCOURS PAR LE FEU DES PARCELLES

L'exploration des orthophotographies depuis 30 ans n'identifie aucun incendie sur ce territoire.

5.5. ANNEXES DE LA DELIBERATION DU CONSEIL GENERAL DES
YVELINES DATANT DU 13 JUILLET 2012

Annexe 1 à la délibération n°3613 du 13 juillet 2012

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

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

Pas de réponse.

2. Incidences sur les inondations :

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

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

3. Incidences sur le milieu naturel

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

Réponse :

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

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

4. Incidences sur l'activité économique régionale.

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

Réponse :

En effet, la réalisation de ce projet permettra d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la Boucle de Chanteloup, en vue de faciliter son développement et accompagner le développement du territoire de l'OIN Seine-Aval.

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

5. Incidences sur le paysage.

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

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

Réponse :

Dans le dossier d'enquête publique figurent (page 368) les photomontages présentant des principes de franchissement de Seine, afin d'avoir une idée de l'insertion du projet dans le site, à ce stade du projet.

De plus, le choix de l'ouvrage de franchissement n'est à ce jour pas figé. Ainsi le viaduc fera l'objet d'une étude d'intégration architecturale lorsque ses caractéristiques techniques auront été fixées en fonction des contraintes du site et en particulier des études hydrauliques qui seront réalisées dans le cadre du dossier loi sur l'eau.

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

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

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

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

Réponse :

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

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

7. Incidences sur la sécurité.

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

8. Incidences sur la pollution atmosphérique.

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

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

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

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

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

Réponse :

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

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

Les normes réglementaires de santé sont toujours respectées.

9. Incidences sur la pollution sonore.

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

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

Réponse :

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

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

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

10. Incidences sur la pollution lumineuse.

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

11. Incidences sur les autres projets locaux.

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

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

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

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

Réponse :

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

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

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

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

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

De plus, une sous-fluviale représente un coût de réalisation bien supérieur par rapport à un pont qui serait déjà un investissement très important pour le Département. Un franchissement sous-fluvial serait hors de sa portée, aussi bien financière que technique. Les travaux pour la réalisation d'un tel ouvrage sont de haute technicité, avec de nombreux aléas (financiers et dans le temps). A ces coûts d'investissement, il faudrait ajouter des coûts d'exploitation annuels très supérieurs pour une sous-fluviale par rapport à un pont. En effet, l'exploitation d'un tunnel routier nécessite la mise en place d'une organisation spécifique et permanente sur site qui mobilise 24h/24 des équipes d'intervention et de surveillance.

Enfin, dans l'hypothèse où l'A 104 ne serait pas réalisée, ou de façon partielle, la liaison RD 190 - RD 30 comporte des caractéristiques géométriques non compatibles avec un statut autoroutier et la voie

départementale ne pourra pas écouler le trafic dédié à l'A104 (Terre Plein Central végétalisé, échanges à niveau, pistes cyclables...). La liaison sera une route départementale destinée à écouler un trafic local.

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

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

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

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

12. Incidences sur les finances publiques.

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

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

Annexe 2 à la délibération n°3613 du 13 juillet 2012

- Le projet départemental sera favorable pour le développement de la boucle de Chanteloup et donc indirectement aux habitants, notamment au regard des entreprises susceptibles de s'y implanter, alors que la boucle est actuellement mal desservie car enclavée. Or, les projets d'aménagement de la boucle, qu'ils soient de nature économique (création d'entreprises et donc d'emplois), ou urbanistique (création de logements, requalification de la centralité de Carrières-sous-Poissy) ne sont réalisables et viables que dans l'hypothèse d'un accès suffisant à ce territoire. C'est donc l'ensemble des perspectives d'évolution de la boucle de Chanteloup qui devrait être redéfini si le projet de pont départemental n'est pas réalisé.

- Le projet n'est en outre pas incompatible avec les qualités environnementales et paysagères du site. Au contraire, même si à ce stade du projet, les représentations du futur pont ne sont qu'esquissées, il est bien prévu dans la suite des études de lancer une étude d'intégration architecturale, afin que cet ouvrage soit remarquable par son intégration dans l'environnement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. MESURE COMPENSATOIRE

Le Maître d'Ouvrage s'engage à compenser les défrichements nécessaires à la réalisation de son projet. Il s'agit d'une compensation financière par versement au Fonds Stratégique de la Forêt et du Bois d'une indemnité d'un montant, dans le cadre du projet de la liaison RD30 – RD190, de **159 377,868 euros courants**.

Ce montant a été calculé selon les modalités fixées dans l'arrêté inter-préfectoral n° 2015222-0010 fixant les modalités de calcul des compensations liées aux autorisations de défrichement.

Le calcul ayant déterminé le montant de la compensation financière est le suivant :

Surface défrichée en ha
x
Coefficient multiplicateur
x
(Coût moyen de mise à disposition du foncier en €/ha + Coût moyen d'un boisement en €/ha)
=
Montant équivalent de la compensation en nature

Soit :

2,5226
x
3
x
(16 560¹⁰ + 4 500¹¹)
=
159 377,868 euros courants

¹⁰ Décision du 28 septembre 2020 portant fixation du barème indicatif de la valeur vénale moyenne des terres agricoles en 2019 – Annexes, Tableau 1.

¹¹ Arrêté inter-préfectoral n° 2015222-0010 fixant les modalités de calcul des compensations liées aux autorisations de défrichement.