

PIÈCE C

Notice explicative

OBJET DE L'OPÉRATION.....	33	PRÉSENTATION DU PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	55
Le contexte.....	33	Entités administratives.....	55
Les objectifs du projet.....	35	Description du projet.....	55
Bilan de la concertation.....	36	Ouvrages d'art les plus importants.....	55
CHOIX DU PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE.....	37	INSERTION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET.....	56
PARMI LES DIFFÉRENTS PARTIS ENVISAGÉS.....	37	Principe d'assainissement de la plate-forme routière.....	56
La situation actuelle.....	37	Mesures de protection acoustique.....	56
Les principaux axes routiers.....	37	Respect du PPRI de la Seine et du plan global d'aménagement.....	57
Les trafics dans la zone d'étude.....	37	Aménagements paysagers.....	57
Les conditions de circulation.....	37	Qualité de l'air.....	58
Sur le pont de Poissy.....	37	Les chemins agricoles et les accès riverains.....	58
Sur le réseau routier départemental de la rive droite.....	37	Les aménagements cyclables et piétonniers.....	58
Sur le réseau routier départemental de la rive gauche.....	39		
Les conditions de sécurité.....	40	SITUATION VIS-À-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME.....	59
La situation future sans le projet.....	42	ET CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIE.....	59
Les conditions de circulation.....	42	Conformité du projet avec les documents d'urbanisme.....	59
Les conditions de sécurité.....	43	Le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).....	59
Les contraintes d'aménagement.....	43	Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).....	59
Le milieu physique.....	43	Conditions d'exploitation de la voie.....	59
Le milieu naturel.....	45		
Paysage et patrimoine.....	45	ESTIMATION SOMMAIRE DES DÉPENSES.....	61
L'occupation humaine et les activités.....	45		
Les variantes du projet.....	47		
Variantes de fuseaux pour la section RD 190 – RD 22.....	47		
Variantes pour la section RD 22-RD 30 franchissant la Seine.....	49		
Comparaison des variantes pour la section RD 22 – RD 30 franchissant la Seine.....	51		
Variantes de l'ouvrage de franchissement.....	53		
Comparaison des variantes de l'ouvrage de franchissement.....	53		

LE CONTEXTE DU PROJET



Objet de l'opération

La présente enquête a pour objet de porter à la connaissance du public le projet de liaison routière entre la route départementale 30 (RD 30) et la route départementale 190 (RD90) : Pont à Achères-Boucle de Chanteloup sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine, dans le département des Yvelines. Le Maître d'Ouvrage de cette liaison est le Conseil général des Yvelines.

Le projet présenté à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique consiste en la création d'une liaison départementale d'environ 6 km à Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine.

Il comporte un nouveau franchissement de la Seine par un pont au droit de l'île de la Dérivation à Carrières-sous-Poissy.

Le contexte

Le réseau routier de la boucle de Chanteloup et de ses abords immédiats présentent :

- des difficultés de circulation principalement aux abords de Poissy dont les accès sont saturés aux heures de pointe du matin et du soir,
- deux franchissements de Seine : le pont à Triel-sur-Seine et le pont de Poissy

- un réseau de voiries interne orienté nord/sud (RD 190, RD 22, RD 55, RD 30) et essentiellement tourné vers ou depuis le pont de Poissy.

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

Le projet de l'État pour l'A 104

La Francilienne constituée de la RN104 et de l'A104 est la 3^e rocade d'Ile-de-France qui s'est progressivement développée au Nord, à l'Est et au Sud de Paris à une distance de 20 à 30 km du boulevard périphérique.

L'Etat prévoit de prolonger cette rocade à l'Ouest en réalisant l'autoroute A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval. Dans le cadre de ce projet l'Etat a étudié cinq tracés (cf carte p. 34) qui ont été présentés lors du débat public qui s'est déroulé de mars à juillet 2006.

Suite à ce débat public, le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer par décision du 24 octobre 2006, a retenu le tracé vert comme tracé de référence.

Le principe du prolongement de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval est basé sur un profil en travers à 2x2 voies en section courante, élargissable à 2x3 voies avec des échangeurs dénivelés,

Ce tracé suit, en venant du Nord, la rive gauche de la Seine dans l'axe de la RD 30 à Achères puis franchit la Seine par une traversée sous-fluviale au droit de l'île de la Dérivation et rejoint le tracé historique (tracé rouge) d'A 104 en rive droite.

Sur près de 3 kilomètres, la liaison départementale (trafic local) et le tracé de la Francilienne (trafic d'échanges et de transit) empruntent un même fuseau mais avec des altimétries différentes : le tracé de la Francilienne est souterrain alors que la liaison départementale passe en surface et traverse la Seine par un pont.

Une étude de faisabilité technique, sur la base du tracé de l'A 104 retenu après le débat public fin 2006, a été réalisée par le Département (2008) afin de s'assurer que le projet de voie départementale est compatible avec l'A 104. Ces deux projets sont compatibles. Les échanges entre les 2 infrastructures devront être étudiés de manière plus précise durant les études de détails post DUP. Afin de ne pas réaliser d'appuis du pont au droit du franchissement de la sous-fluviale de l'A104, les deux ouvrages sont décalés en vue en plan.

En termes de calendrier, l'A104 qui n'a pas encore fait l'objet d'une enquête publique, sera mise en service après la liaison départementale, c'est pour cette raison que l'analyse de la

situation de trafic à l'horizon 2020 prend en compte la réalisation du projet départemental sans A104, et qu'à l'horizon 2032 les deux infrastructures sont intégrées dans le modèle.

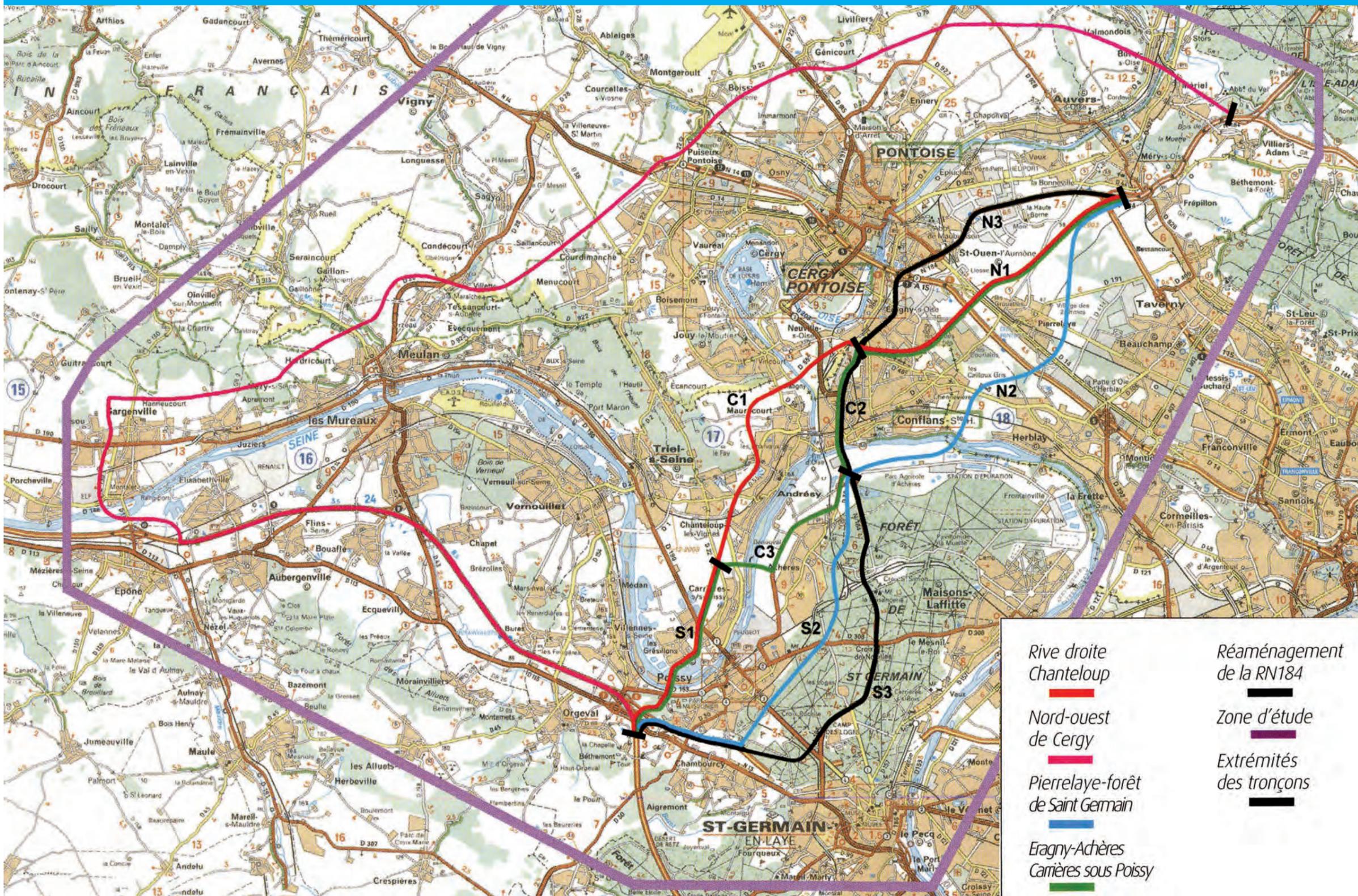
Deux fonctionnalités bien distinctes

Au vu des difficultés d'accès à la boucle de Chanteloup via le pont de Poissy et des enjeux de développement de ce secteur, la création d'un nouveau franchissement de Seine et de la liaison départementale permettra d'une part, d'améliorer les échanges entre les boucles de Chanteloup et de Saint-Germain en contournant Poissy et d'autre part, de désenclaver la boucle de Chanteloup par l'amélioration de son accessibilité.

C'est dans ce contexte que le Département a réaffirmé par délibération du 16 février 2007, l'intérêt du projet de liaison RD 190 – RD 30 en soulignant que celui-ci n'a aucune vocation à se substituer à l'A104 mais est complémentaire et absolument nécessaire pour la desserte de la boucle de Chanteloup. Il a alors été décidé que le nouveau franchissement de Seine se fera par un pont.

Durant la concertation sur le projet de liaison RD30-RD190, la population a exprimé sa crainte de voir le projet départemental faire office d'autoroute, dans le cas où le prolongement de l'A104 ne se ferait pas. Au vu du parti d'aménagement pris pour le

LES TRACÉS PRÉSENTÉS AU DÉBAT PUBLIC SUR L'A 104



CONTEXTE DE L'OPÉRATION

projet de liaison départementale, il ne peut se substituer à l'A104. En effet la liaison départementale aménagée en boulevard urbain à 2x2 voies avec un terre plein central végétalisé, une piste cyclable de part et d'autre de la voirie et des carrefours à niveau sera incompatible avec le statut autoroutier de l'A104 et ne permet pas d'écouler le trafic dédié à l'A104. Le pont à Triel et la RD154 ne sont pas davantage compatibles ni par leur vocation ni par leur caractéristiques.

Mutualisation des 2 ouvrages de franchissement de la Seine

Durant la concertation publique sur le projet de liaison RD30-RD190, la population s'est interrogée sur l'opportunité financière de réaliser un pont pour la liaison départementale et un passage en sous fluvial au même endroit pour l'A104.

Lors de l'Assemblée Départementale du 23 octobre 2009, approuvant le Bilan de la concertation, le Département a précisé que ces deux projets étaient de nature différente mais que le Département était prêt à étudier avec l'Etat un scénario susceptible de les coupler. Ceci ne pouvant cependant s'envisager que si l'Etat était en mesure, à brève échéance, d'apporter une garantie formelle quant au calendrier et au financement de réalisation d'A104.

Or, en juin 2010 l'Etat n'ayant toujours pas pu en apporter la garantie, un projet départemental distinct de l'A104 tant en termes de

calendrier que d'objectifs, a été acté par l'Assemblée départementale le 18 juin 2010 ; le projet de liaison ayant uniquement vocation à créer une nouvelle desserte pour favoriser le développement de la boucle de Chanteloup tout en fluidifiant les circulations locales. A ce jour, toujours aucun calendrier de programmation d'A104 n'a été communiqué.

Une traversée en sous fluviale n'est envisageable que de façon couplée avec l'A 104, mais en aucune façon, le Département, ne sera en mesure de réaliser un tel projet seul. En effet, le coût de réalisation d'un sous fluvial est supérieur de l'ordre de 350 % par rapport à un pont (longueur de voirie créée supérieure, création d'un tube en sous-fluvial,...). Le pont sera déjà un investissement très important pour le Département. Une sous-fluviale serait hors de sa portée, aussi bien financière que technique. Les travaux pour la réalisation d'un tel ouvrage sont de haute technicité, avec de nombreux aléas (financiers et dans le temps).

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

Les questions de desserte locale devraient être revues, compte tenu des distances nécessaires

pour remonter au niveau du terrain naturel. En particulier, elle rendrait impossibles les échanges directs avec la RD22 (accès Carrières-sous-Poissy et Zone d'activité en développement des Cettons à Chanteloup-les-Vignes).

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 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.

Les objectifs du projet

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

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

Bilan de la concertation

Cadre général de la concertation préalable

L'article L300-2 du Code de l'Urbanisme fait obligation, pour les personnes publiques ayant l'initiative d'opérations d'aménagement, d'organiser préalablement et le plus en amont possible, une concertation avec le public, afin d'associer «pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées».

Organisation de la concertation

Cette concertation préalable, dont les modalités ont été précisées par la délibération du 29 mai 2009, s'est déroulée entre le 15 juin et le 10 juillet 2009.

Lors de cette concertation, des expositions ont été mise en place dans les mairies d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Triel-sur-Seine, Poissy et Andrésy. Des registres ont été mis à disposition du public pour noter les remarques et suggestions.

Les éléments d'information de la concertation ont été relayés sur le site Internet du département des Yvelines.

La concertation a fait l'objet d'une large communication par voie d'affichage dans les communes concernées et d'une information par voie de presse dans deux journaux locaux ainsi que dans les bulletins municipaux.

Bilan de la concertation

Lors de la concertation, 85 avis ont été exprimés et deux pétitions ont été déposées recueillant respectivement de 1279 et 49 signatures. La première pétition a été apposée dans les 6 registres et la seconde dans les registres des communes d'Achères, Triel-sur-Seine et Poissy.

93% des avis (hors pétitions) proviennent de personnes résidant sur l'une des six communes concernées et 44% des signataires des pétitions résident hors de ces communes.

Sur les 85 avis déposés (hors pétitions), 13% ont émis un avis favorable, 67% sont défavorables au projet (majoritairement à Achères et Carrières-sous-Poissy) et 20% des personnes sont inquiètes.

Principales observations et réponses formulées

La plupart des observations formulées portaient sur les nuisances sonores, la pollution de l'air et l'intégration paysagère du projet (notamment au droit de l'île de la Dérivation),

la cohérence entre l'A104 et le projet départemental, et enfin sur le coût du projet.

Le Conseil général a pris acte du bilan de la concertation en assemblée départementale le 23 octobre 2009. Ce bilan rappelle les objectifs du projet, et apporte les réponses aux interrogations et observations formulées (annexe).

Choix du projet soumis à l'enquête parmi les différents partis envisagés

La situation actuelle

Les conditions de trafic et de circulation sont détaillées dans la pièce G (étude d'impact) du présent dossier d'enquête publique.

Les principaux axes routiers

Dans la zone d'étude, la desserte des communes s'effectue essentiellement par le biais de routes départementales, dont cinq ont une importance particulière :

- la RD 190 constitue l'axe principal d'accès à la boucle de Chanteloup via le pont de Poissy. Elle permet la liaison entre Saint-Germain-en-Laye et les communes de la Vallée de la Seine aval,
- la RD 30, relie la commune de Conflans-Sainte-Honorine à celle de Poissy en passant par Achères,
- la RD 55, relie Carrières-sous-Poissy à Conflans-Sainte-Honorine,
- la RD 22, relie Carrières-sous-Poissy à Chanteloup-les-Vignes,

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

Ce réseau est orienté nord/sud et essentiellement tourné vers ou depuis le pont de Poissy, régulièrement saturé aux heures de pointe. Les RD 190 et RD 30, axes principaux au sein de la zone d'étude, sont respectivement situées en rives droite et gauche de la Seine et supportent des trafics importants. Elles sont reliées entre elles via la RD 308. La configuration actuelle ne facilite pas les échanges entre la boucle de Chanteloup et celle de Saint Germain et confirme le fait qu'un nouveau franchissement de la Seine paraît nécessaire pour améliorer les conditions d'accessibilité et de desserte de la boucle de Chanteloup.

Les trafic dans la zone d'étude

Au sein de l'aire d'étude, seule la RN184, qui forme la limite nord-est de l'aire d'étude, dépasse, sur sa partie nord, les 40 000 véhicules/jour en trafic moyen journalier annuel. Les autres axes accueillent entre 5000 et 40 000 véhicules/jour et sont répartis dans les classes suivantes :

- entre 25 000 et 40 000 véhicules/jour : la RD 190 sur le pont de Poissy et dans Carrières-sous-Poissy, la RD 153 à Poissy et la RN 184 dans sa partie sud.

- entre 15 000 et 25 000 véhicules/jour : la RD 190 entre Triel-sur-Seine (giratoire RD 190-RD 1) et Carrières-sous-Poissy, la RD 55 à Andrésy, la RD 30 entre le giratoire d'accès à l'usine PSA (giratoire du Technoparc) et la jonction avec la RD 308,

- entre 5 000 et 15 000 véhicules/jour : la RD 190 dans Triel-sur-Seine (au nord du giratoire RD 190-RD 1), la RD 1, la RD 22, la RD 55 à Carrières-sous-Poissy et la RD 30 entre la RN184 et le giratoire d'accès à l'usine PSA (giratoire du Technoparc).

Les trafics se sont avérés relativement stables au cours de ces dernières années

Les conditions de circulation

Sur le pont de Poissy

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

principal à la boucle de Chanteloup, au sein de laquelle les voiries sont orientées nord-sud et concentre en un même point de franchissement les trafics des différentes routes départementales irriguant la boucle de Chanteloup (en rive droite) et traversant l'agglomération de Poissy (en rive gauche).

Ce franchissement de Seine est congestionné aux heures de pointe du matin et du soir. On remarque que le taux de poids-lourds y est faible (inférieur à 4%), notamment en raison de la limitation de hauteur au niveau du pont-rail situé entre la place verte et le pont de Poissy (hauteur maximale : 4,3 m).

Sur le réseau routier départemental de la rive droite

En rive droite de la Seine, au sein de la boucle de Chanteloup, trois routes départementales desservent les différentes communes à partir du pont de Poissy. Il s'agit de la RD 190, vers Triel-sur-Seine, de la RD 22 vers Chanteloup-les-Vignes et de la RD 55 vers Andrésy. Ces axes se répartissent donc le trafic traversant la Seine par le pont de Poissy. La RD 190 est l'axe le plus fréquenté des trois avec un trafic de l'ordre de 16 000 véhicules/jour entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy. Les trafics y sont importants le matin dans le sens nord/



LES CONDITIONS DE CIRCULATION

sud et le soir en sens sud/nord. Le taux de poids-lourds y est faible (4 % en 2008). Afin de favoriser l'écoulement de ce trafic, cet axe fait l'objet d'un projet de mise à 2x2 voies. Les RD 22 et RD 55 accueillent quant à elles un trafic inférieur à 15 000 véhicules par jour. Elles sont différemment fréquentées par les poids-lourds : 11% des véhicules pour la RD 22 qui permet de desservir les zones d'activités situées au sud de Chanteloup-les-Vignes et 2% sur la RD 55.

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

Sur le réseau routier départemental de la rive gauche

En rive gauche, les circulations sur les routes départementales sont majoritairement orientées parallèlement à la Seine. En effet, la RD 30 permet d'atteindre la RN184 au nord et la RD 153 au sud pour rejoindre l'A13. Elles permettent d'une part la desserte des zones industrielles de Poissy et d'Achères et d'autre part aux habitants du secteur travaillant à

Paris et en proche banlieue de rejoindre des axes assurant la desserte de l'Île-de-France (A13 et RN184). La RD 153 en particulier, en raison de son rôle de liaison vers l'A13 accueille un trafic important (26 200 véhicules par jour dont 5% de poids-lourds en 2008), source d'engorgements. La RD 30 est quant à elle également fortement fréquentée par les poids-lourds (de l'ordre de 8%) rejoignant les zones industrielles de Poissy et d'Achères depuis la RN184.

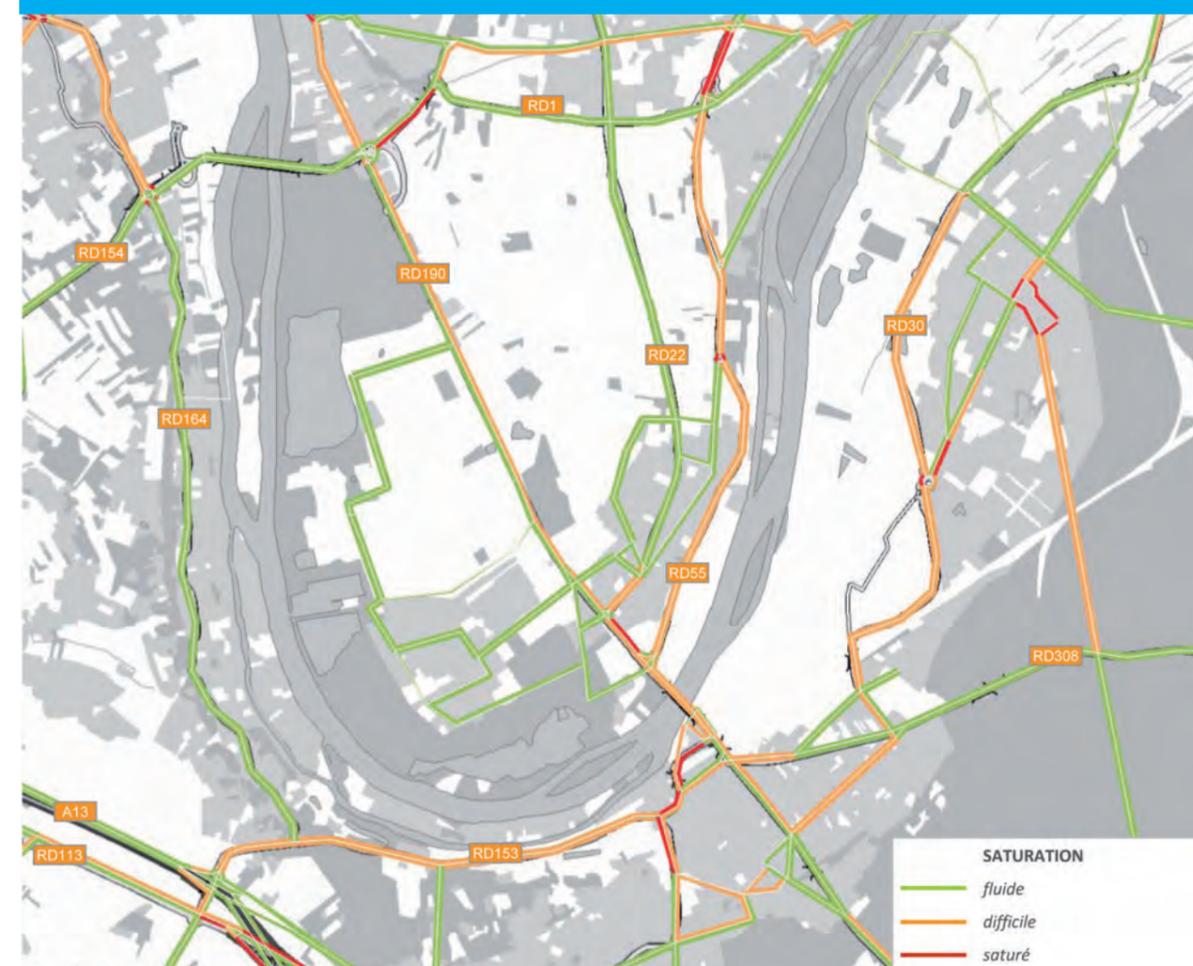
Afin de mettre en évidence les conditions de circulation actuelles et futures au sein de la boucle de Chanteloup, une étude de trafic a été réalisée (Egis, 2011).

Le modèle de situation statique est basé sur un extrait d'un modèle régional.

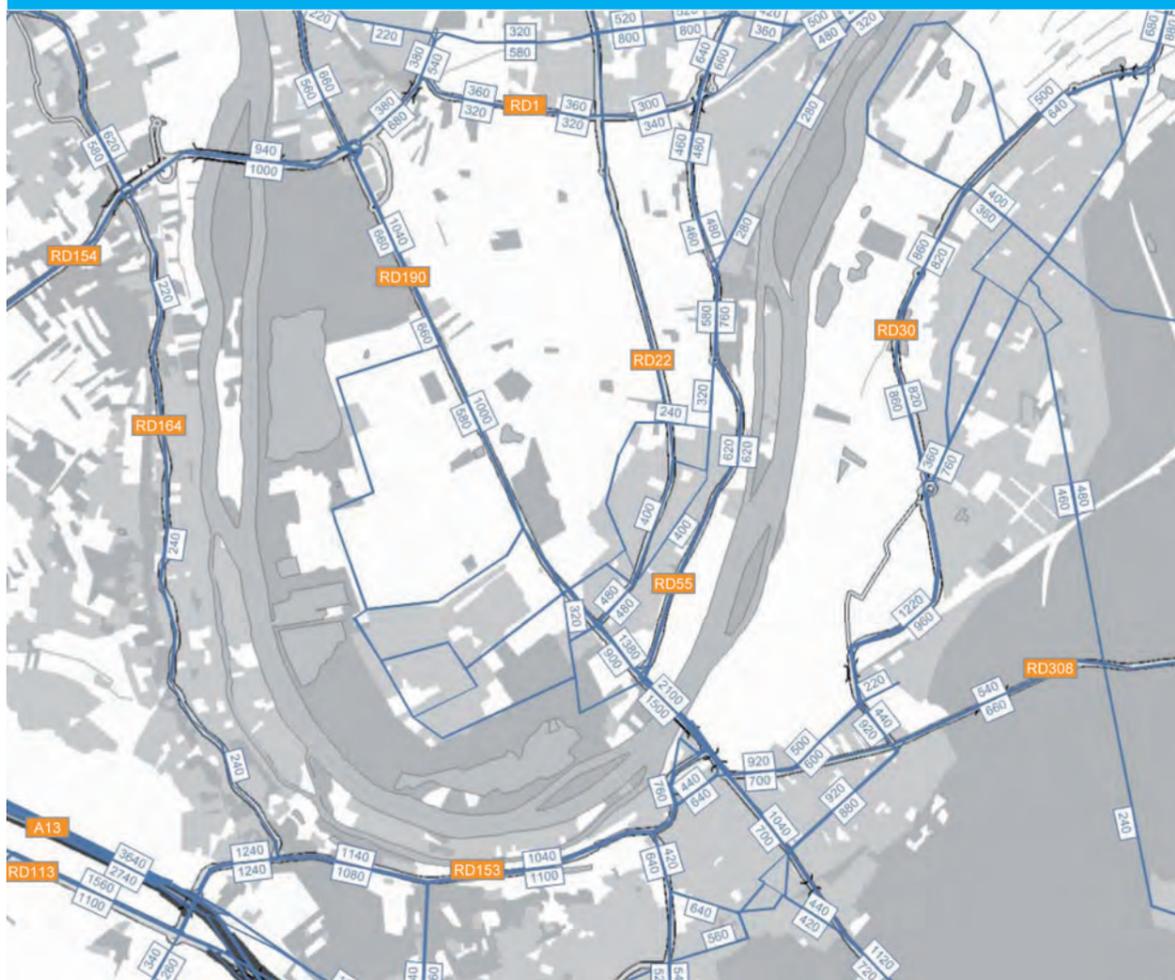
La méthodologie est détaillée dans l'étude d'impact (Pièce G).

La carte des saturations actuelles à l'heure de pointe du soir met en évidence un trafic dans l'ensemble chargé sur les RD30, RD55 et RD 190. La section de la RD 190, comprise entre les RD22 et RD55 est particulièrement chargée, de même que le pont à Triel (RD2) et la RD55 nord.

SATURATION À L'HORIZON 2009 – HEURE DE POINTE DU SOIR



CHARGES DE TRAFIC ACTUEL -2009-HPS



LOCALISATION DES ACCIDENTS SURVENUS SUR LES AXES PRINCIPAUX DU SECTEUR D'ÉTUDE (2004-2008)

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

Les conditions de sécurité

Les données d'accidentologie collectées par le Conseil général des Yvelines sur ses routes départementales montrent le caractère relativement accidentogène de certains des principaux axes de l'aire d'étude. C'est notamment le cas de la RD 30, à Poissy et Achères et de la RD 190, particulièrement en section interurbaine entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy.



La situation future sans le projet

Les conditions de circulation

L'étude de trafic a permis de modéliser les conditions de circulation dans le futur (horizon 2020 et 2032), dans une situation avec et sans le projet de liaison RD 30-RD 190. Les projets routiers départementaux et d'État suivants ont été pris en compte :

- Projets départementaux (CG78, CG95) :
 - Déviation de la RD 307 à Saint-Nom-la-Bretèche et Noisy-le-Roi,
 - Déviation des RD98 et RD 11 à Plaisir – Les Clayes-sous-Bois,
 - RD983, déviation de Richebourg,
 - Voie de contournement de la RD 154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet,
 - Requalification de la RD 190 à 2x2 voies en boulevard urbain,
 - Aménagement et doublement de la RD 30 à Plaisir,
 - V88 nord et sud,
 - Suppression du PN8 sur la RD 22 à Chanteloup-les-Vignes

- Liaison Seine-Aval – St Quentin-en-Yvelines (horizon 2020), 2x1 voie entre RD113 et RN12 et 2 x 2 voies entre A13 et RD113,
- Liaison Seine-Aval – Cergy-Pontoise (horizon 2020), 2 x 1 voie entre A13 et RN14.

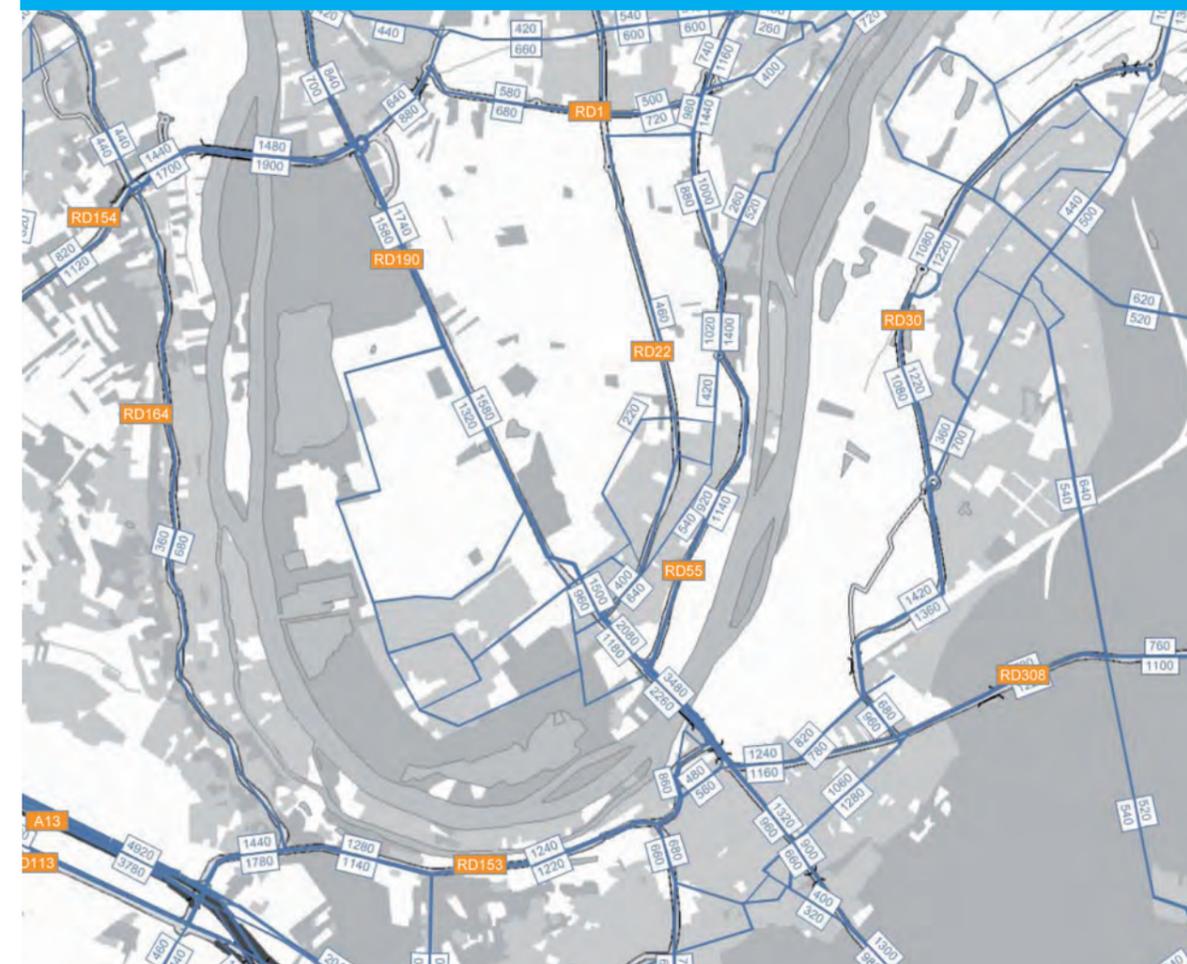
- Projets de l'État :
 - avenue de Paris entre A15 et Ermont,
 - Tube PL A86 – A12,
 - Prolongement d'A12 entre SQY et RN10,
 - A104 entre Cergy et Orgeval à 2x3 voies.

En situation de référence à l'horizon 2020, c'est-à-dire, une évolution "au fil de l'eau" des trafics sur les voies du périmètre d'étude, sans le projet de liaison RD 30-RD 190 mais tenant compte des développements attendus sur la zone (activités et habitats), on obtient les résultats présentés sur la carte ci-après.

Lorsque l'on compare les niveaux de trafic entre la situation de référence et la situation actuelle, on relève :

- environ 5700 véh/heure 2 sens confondus sur le pont de Poissy, soit 2200 véh/h en plus (+ 63%);
- environ 3300 véh/heure 2 sens confondus sur RD 190 à Triel-sur-Seine, soit 1300véh/h en plus (+65%) ;
- environ 2300 véh/heure 2 sens confondus sur la RD 30 à Achères, soit 600 véh/h en plus (+ 35%).

CHARGES DE TRAFIC - RÉFÉRENCES 2020 - HPS



Ainsi, les taux d'augmentation des trafics à l'heure de pointe du soir sont globalement élevés et engendrent des conditions de circulation difficiles au sein des principaux axes de la boucle de Chanteloup comme en témoigne la carte des trafics présentée ci-avant.

De nombreux points de saturation sont relevés à l'heure de pointe du soir, notamment sur la RD 190 et la RD 55 sur le pont de Poissy, et sur la RD 30.

Compte tenu des trafics attendus, il y aura un allongement de l'heure de pointe : en effet les difficultés de circulation seront présentes pendant une durée supérieure à celle que l'on observe actuellement.

Ainsi, étant donnée l'évolution "naturelle" du trafic et des projets de développement, les axes de la zone d'étude seront de plus en plus saturés à l'horizon 2020 si aucun aménagement n'est effectué au sein de la boucle de Chanteloup.

L'amélioration des conditions de circulation au sein de la boucle de Chanteloup est nécessaire pour accompagner les développements prévus.

Les conditions de sécurité

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 RD 30 et la RD 190, sur lesquelles sont recensés de nombreux accidents risque de dégrader les conditions de sécurité des usagers si aucun aménagement n'est réalisé, tous modes confondus.

Lors de l'élaboration du projet qui a pour objectif d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la Boucle de Chanteloup, pour accompagner le développement du territoire, il a été nécessaire de prendre en compte les différentes contraintes d'aménagement du secteur d'étude.

Les contraintes d'aménagement

Lors de l'élaboration du projet ayant pour objectif d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de Chanteloup, en vue de faciliter son développement et d'accompagner le développement du territoire de l'OIN, il a été nécessaire de prendre en compte les différentes contraintes d'amé-

nagement du secteur d'étude et de cibler les enjeux.

Le site concerné par le projet a fait l'objet d'un diagnostic approfondi pour prévoir dans le projet d'aménagement toutes les mesures nécessaires à son intégration.

L'environnement du site est très diversifié. A Achères et Carrières-sous-Poissy, il s'inscrit dans un secteur semi urbain avec la présence d'habitat et de zones de commerce. Dans la boucle de Chanteloup, la friche agricole occupe la majeure partie du territoire avec en périphérie des zones d'activités.

Le milieu physique

Les contraintes liées au milieu physique et naturel reposent essentiellement sur la présence de la Seine et d'anciennes carrières.

La Seine

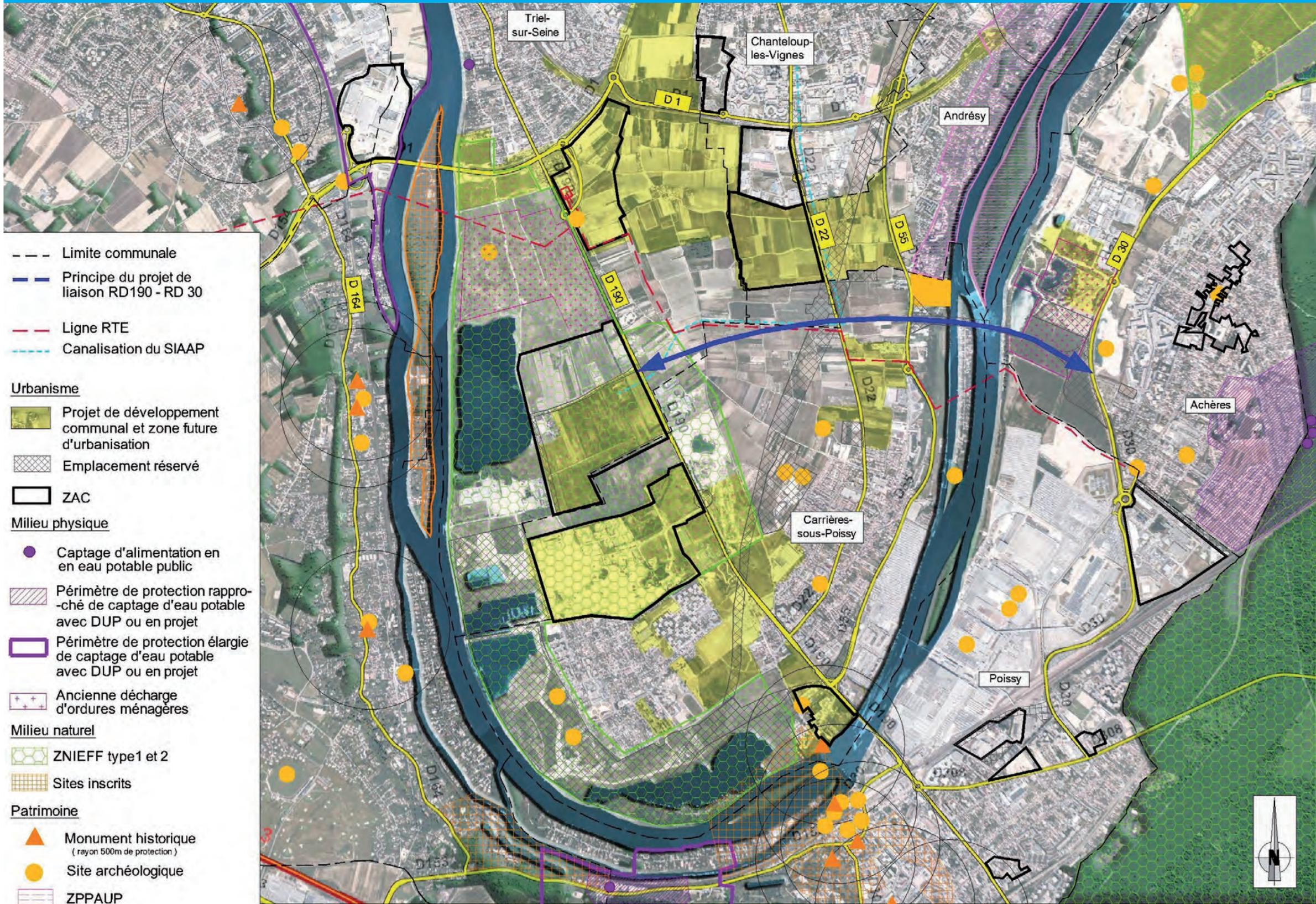
La présence de la Seine et de son champ d'expansion des crues nécessite la réalisation d'un ouvrage permettant d'assurer la transparence hydraulique, ceci afin de ne pas aggraver le risque inondation réglementé par le PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) de la vallée de la Seine et de l'Oise dans le département des Yvelines, approuvé le 30 juin 2007, ainsi que la libre circulation de la faune piscicole.

Ainsi l'aménagement devra prendre en compte les prescriptions inscrites au PPRI et devra être également compatible avec le réseau navigable à grand gabarit.

En outre, les importants enjeux économiques de ce secteur, ont conduit les services de l'État à y permettre des constructions et aménagements après étude d'un Plan Global d'Aménagement du secteur (PGA de la plaine d'Achères). Ce plan doit justifier que sa mise en œuvre assurera le maintien qualitatif et quantitatif des fonctions hydrauliques du fleuve, notamment la préservation du volume du champ d'expansion des crues, la conservation de la libre circulation des eaux de surface et le maintien des conditions d'écoulement. L'objectif du PGA est d'organiser l'implantation et le développement des activités dans la Plaine d'Achères, en fonction des contraintes hydrauliques dans un souci de développement durable permettant d'intégrer les différents projets de chaque maître d'ouvrage.

Le scénario d'aménagement retenu en 2006 a abouti à un équilibre déblais/remblais par tranche altimétrique. Il est prévu dans ce document que le projet départemental de liaison entre la RD 190 et la RD 30 (pont et doublement de la RD 30), requiert un remblai total de 98 500 m³.

En 2009, le Sous Préfet de Saint-Germain a engagé la mise en application du PGA via un Comité de Pilotage associant tous les acteurs de la plaine d'Achères : Etat, ville d'Achères, de Poissy, Conseil général des Yvelines, Peugeot Société des Automobiles (PSA) et Ports de Paris.



LES CONTRAINTES D'AMÉNAGEMENT

Un protocole d'accord a alors été signé entre ces partenaires, et un groupement de commande d'une étude hydraulique complémentaire a été monté. Cette étude a pour objet de mettre à jour celle de 2006 afin de prendre en compte les nouveaux projets tels que l'A104 et d'affiner ceux qui étaient déjà inscrits au PGA de 2006.

Au vu de ces projets, l'étude permet de s'assurer de l'opportunité et du bon dimensionnement des ouvrages hydrauliques et du bon fonctionnement hydraulique de la plaine en cas de très forte crue.

Ainsi l'enveloppe de remblai prévue dans le cadre du projet de liaison a été réajustée pour passer à 100 000 m³.

À l'issue de l'Enquête publique, dans le cadre de la réalisation du dossier d'autorisation au titre des articles L214.1 à L214.6 du Code de l'environnement, une étude hydraulique supplémentaire viendra définir plus précisément les impacts et mesures associées sur la Seine liées au projet, l'objectif du projet étant de tendre vers la transparence hydraulique.

Dans ce contexte, les fossés d'assainissement et le calage du projet seront affinés.

Le sous-sol

Malgré la présence d'anciennes carrières remblayées par des ordures ménagères en rive gauche de la Seine sur le territoire d'Achères et à l'ouest de la RD 190 sur le territoire de Triel-sur-Seine, les études géotechniques réa-

lisées dans le cadre du projet ne révèlent pas de contraintes géotechniques importantes.

En outre, la plaine d'Achères a servi pendant de nombreuses années à l'épandage des eaux usées de la ville de Paris. La présence de métaux lourds nécessite d'être particulièrement attentif au système d'assainissement de la plateforme routière envisagée afin d'éviter le transfert de cette pollution vers la nappe sous-jacente et ainsi garantir la préservation de la ressource en eau.

Toutefois l'étude de pollution des sols réalisée met en évidence quelques traces métalliques dans les couches superficielles, compatibles vers l'évacuation en Installation de Stockage de Déchets Inertes (cf. annexes).

Le milieu naturel

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 sud, 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.

Paysage et patrimoine

Du fait de la diversité des occupations du sol, le paysage est également diversifié, ouvert dans la boucle de Chanteloup, notamment vers l'extérieur (terrain plat sans obstacle visuel), présence de la Seine,... L'enjeu pour le projet sera de réussir son intégration dans ces différents paysages, dans un esprit de transparence de l'infrastructure et de sa valorisation au droit du franchissement de Seine.

Le secteur diagnostiqué ne présente pas d'éléments patrimoniaux remarquables (Monuments Historiques, Sites inscrits/classés...). Ceux-ci sont présents en périphérie de la zone d'étude à Poissy et Andrésy. Cependant la sensibilité archéologique du secteur est à

prendre en compte. Un diagnostic archéologique sera prescrit.

L'occupation humaine et les activités

Dans le cadre du Schéma d'Aménagement et de Développement Structuré de la Boucle, les nombreux projets communaux d'urbanisation conditionnement fortement l'implantation du projet.

De nombreux réseaux traversent la zone d'étude. Certains devront être déplacés ou franchis. Les contraintes de réseaux les plus importantes sont liées à une ligne électrique enterrée très haute tension et à un émissaire d'eaux usées se raccordant à la station d'épuration des Grésillons.

Le projet de prolongement de l'A104 constitue également une forte contrainte. Le projet devra être compatible avec un raccordement futur à cet axe.

Il nécessitera également une mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées.

L'insertion de la liaison et en particulier le franchissement de la Seine est également contraint par l'île de la Dérivation et le quartier Dénouval à Andrésy. Le projet doit au maximum limiter les impacts sur les riverains afin de ne pas nuire à leur cadre de vie.

CARTE DES FUSEAUX ÉTUDIÉS



Les variantes du projet

Le projet relie la RD 190 à la RD 30 en traversant la boucle de Chanteloup d'ouest en est, et franchit la Seine par un nouvel ouvrage de type pont.

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

Aux vues des trafics attendus sur la liaison, la RD 190 et la RD 30 feront l'objet d'un aménagement en boulevard urbain à 2 x 2 voies sur une partie de leur linéaire.

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

La liaison départementale présentera 2 chaussées à 2 voies sur tout son linéaire.

Cependant, concernant la section RD 190 - RD 22, les trafics attendus à la mise en service permettent un profil à 2 x 1 voie. Dans un souci d'homogénéité de profil sur l'ensemble de la liaison, le Conseil général et les collectivités concernées ont adopté un profil à 2x2 voies pour cette section.

Le franchissement de la Seine sera réalisé de la manière suivante : d'ouest en est, la voie franchit d'une part le bras de la dérivation qui est non navigable et compris entre la boucle de Chanteloup et l'île de La Dérivation, et d'autre part le bras principal de la Seine qui est navigable.

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

- la section RD 190 - RD 22,
- la section RD 22-RD 30 correspondant au franchissement de la Seine.

Variantes de fuseaux pour la section RD 190 – RD 22

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

5 fuseaux (cf plan ci après) ont fait l'objet d'une comparaison multicritère présentée aux

communes concernées et à la CA2RS (Communauté d'agglomération des 2 Rives de la Seine) afin qu'elles disposent des éléments d'appréciation leur permettant de choisir le fuseau répondant au mieux aux attentes et besoins des territoires concernés.

Fuseau A : raccordement au plus près du pont à Triel

Ce fuseau, d'un linéaire d'environ 2,5 km, s'inscrit le plus au nord. Il se raccorde à la RD 190 au droit de l'échangeur avec la RD 1. D'un linéaire d'environ 2,5 km jusqu'à la RD 55, ce fuseau traverse toutefois une zone de développement communal à Andrésy ainsi que les périmètres de deux Zones d'Aménagement Concertées.

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

Ce fuseau, d'un linéaire de 2,5 km environ entre la RD 190 et la RD 55, se raccorde à 1 km du franchissement de la Seine à Triel-sur-Seine et à 600 m du giratoire existant sur la RD 190 permettant de rejoindre la RD 1. Ce fuseau traverse la zone de projets de développements communaux mais permet de structurer la future zone de développement au nord de la boucle de Chanteloup. Compte tenu de la présence de l'ancienne

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

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

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

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

Deux variantes ont été envisagées pour un raccordement du projet au niveau de la ZAC des Trois cèdres. Toutes deux touchent la ZNIEFF de type 2 et interceptent la ligne électrique Très Haute Tension.

LES VARIANTES DU PROJET

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

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

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

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

Les différents fuseaux ont fait l'objet d'une analyse multicritère en 2008 sur la base des principales contraintes du secteur d'aménagement et sur l'insertion du projet. Au terme de la comparaison des différents fuseaux envisagés. Les fuseaux B ont été retenus. Compte tenu des projets d'urbanisation future dans le secteur de la boucle de Chanteloup et de la présence de l'émissaire du SIAAP engendrant un problème d'altimétrie le fuseau B1 a été retenu en concertation avec les communes concernées et la CA2RS en novembre 2008.

TABLEAU DE COMPARAISON MULTICRITÈRE DES VARIANTES DES DIFFÉRENTS FUSEAUX POUR LA SECTION RD 190 - RD 22

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

■ Favorable ■ Neutre ou très faible ■ Défavorable

LES VARIANTES DU PROJET

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

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

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

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

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

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

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

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

A ces coûts d'investissement il faudrait ajouter des coûts d'exploitation annuels bien supérieurs pour un tunnel par rapport à un pont. Accessoirement, en cas de passage du projet sous la Seine, les questions de desserte locale devraient être revues, compte tenu des distances nécessaires pour remonter au niveau du terrain naturel.

A contrario, une liaison d'intérêt départemental permettra, par un pont, de créer des échanges plus simples et ainsi de mieux structurer l'urbanisation du secteur.

De plus, la liaison RD 30-RD 190 via un pont permettra le développement du réseau des liaisons douces d'une rive à l'autre de la Seine, contrairement à un tracé sous fluvial, qui pour

des raisons de sécurité, devrait être interdit aux piétons et deux roues.

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

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

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

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

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

Solution de base

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

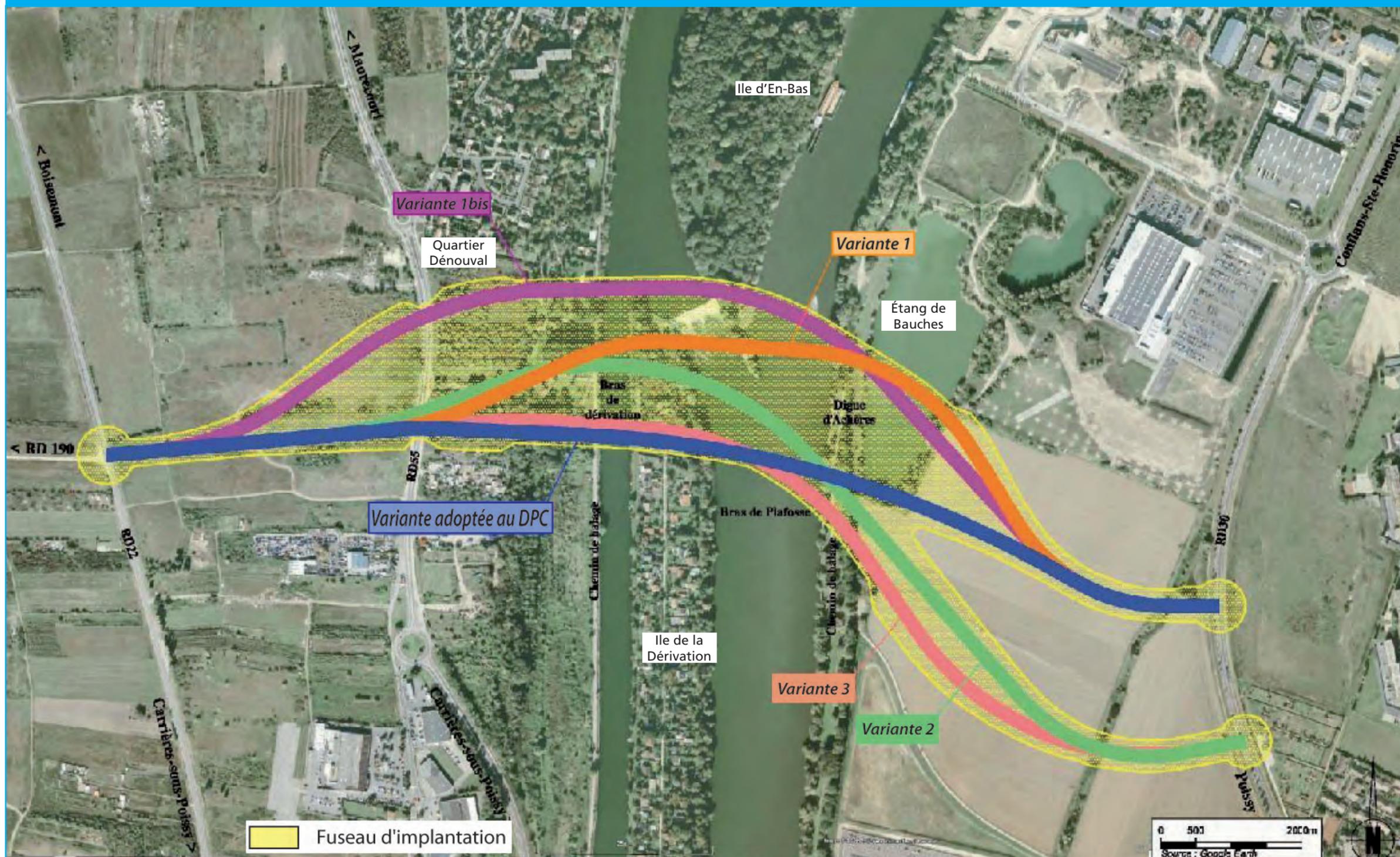
L'aménagement présente des caractéristiques géométriques conformes aux recommandations techniques.

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

Variante 1

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

VARIANTES POUR LA SECTION RD 22 - RD 30 : FRANCHISSEMENT DE LA SEINE À ACHÈRES



LES VARIANTES DU PROJET

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

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

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

Variante 1bis

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

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

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

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

Variante 2

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

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

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

Variante 3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LES VARIANTES DU PROJET

Variantes de l'ouvrage de franchissement

L'Assemblée départementale du 18 juin 2010 a adopté le choix du fuseau B1 en ce qui concerne la section comprise entre la RD 190 et la RD 22 et la variante 3 pour la section comprise entre la RD 22 et la RD 30.

Le tracé global a alors fait l'objet d'un Avant Projet Sommaire au premier trimestre 2011. C'est sur ce dernier que porte le présent dossier d'enquête publique.

Dans le cadre de cet avant projet, l'ouvrage de franchissement de la Seine a fait l'objet d'une Étude Préliminaire d'Ouvrage d'Art (EPOA). Elle a été réalisée en se référant à la circulaire de l'État du 5 mai 1994 relative à l'instruction de projets routiers.

Les objectifs de cette Étude Préliminaire d'Ouvrage d'Art ont été les suivants :

- recenser les données et contraintes du projet (naturelles, fonctionnelles...)
- comparer les différentes solutions techniquement et économiquement envisageables,
- proposer un choix.

Contraintes

La conception du pont à Achères est principalement conditionnée par les contraintes suivantes :

- une vitesse à 90 km/h ;
 - un passage sous la RD 55 avec un gabarit suffisant ;
 - une mise hors d'eau jusqu'au raccordement à la RD 30 ;
 - le respect du gabarit de navigation : largeur du chenal de navigation de 80 m et hauteur du tirant d'air de 7.50 m / niveau plus haute eau (NPHE) et de 9.60 m / ligne d'eau de référence (LER) ;
 - la prise en compte d'une ouverture hydraulique minimale de 750 m pour satisfaire à la condition du remous maximal admissible de 1cm ;
 - l'absence d'appuis dans le bras de la dérivation (projet de stationnement de péniche).
- Afin de respecter le gabarit imposé par le chenal de navigation, le Département, maître d'ouvrage, s'est orienté vers des portées minimales de 105 m et des portées maximales de 140 m afin de limiter la remontée du profil en long nécessaire pour le respect du gabarit.

Les solutions étudiées ont une longueur qui varie entre 550 et 600 m, jusqu'à l'extrémité est de l'étang des Bauches et qui seront complétées par des ouvrages de décharge hydraulique de types dalots ou ponts cadre créés dans le corps des ouvrages en remblai, afin de satisfaire à l'ouverture hydraulique minimale (750 m).

Lors de l'étude hydraulique réalisée dans le cadre du Dossier loi sur l'eau, le dimensionnement précis de l'ouverture hydraulique nécessaire et son emplacement seront définis. Ils permettront d'ajuster la longueur de l'ouvrage d'art en rive gauche de la Seine et de caler les ouvrages hydrauliques de décharges dans le remblai d'accès au pont.

Comparaison des variantes de l'ouvrage de franchissement

Le site traversé, les contraintes fonctionnelles à respecter et la géométrie courbe du tracé en plan ne sont pas favorables à l'étude de solutions exceptionnelles de type pont à haubans, structure en bow-string ou en poutres latérales même si ces solutions présentent l'avantage de minimiser l'épaisseur du tablier. Aussi ces types de solutions ont été écartés.

Les solutions étudiées correspondent aux structures classiques, de type caissons en béton précontraint, bipoutres mixtes ou caissons mixtes.

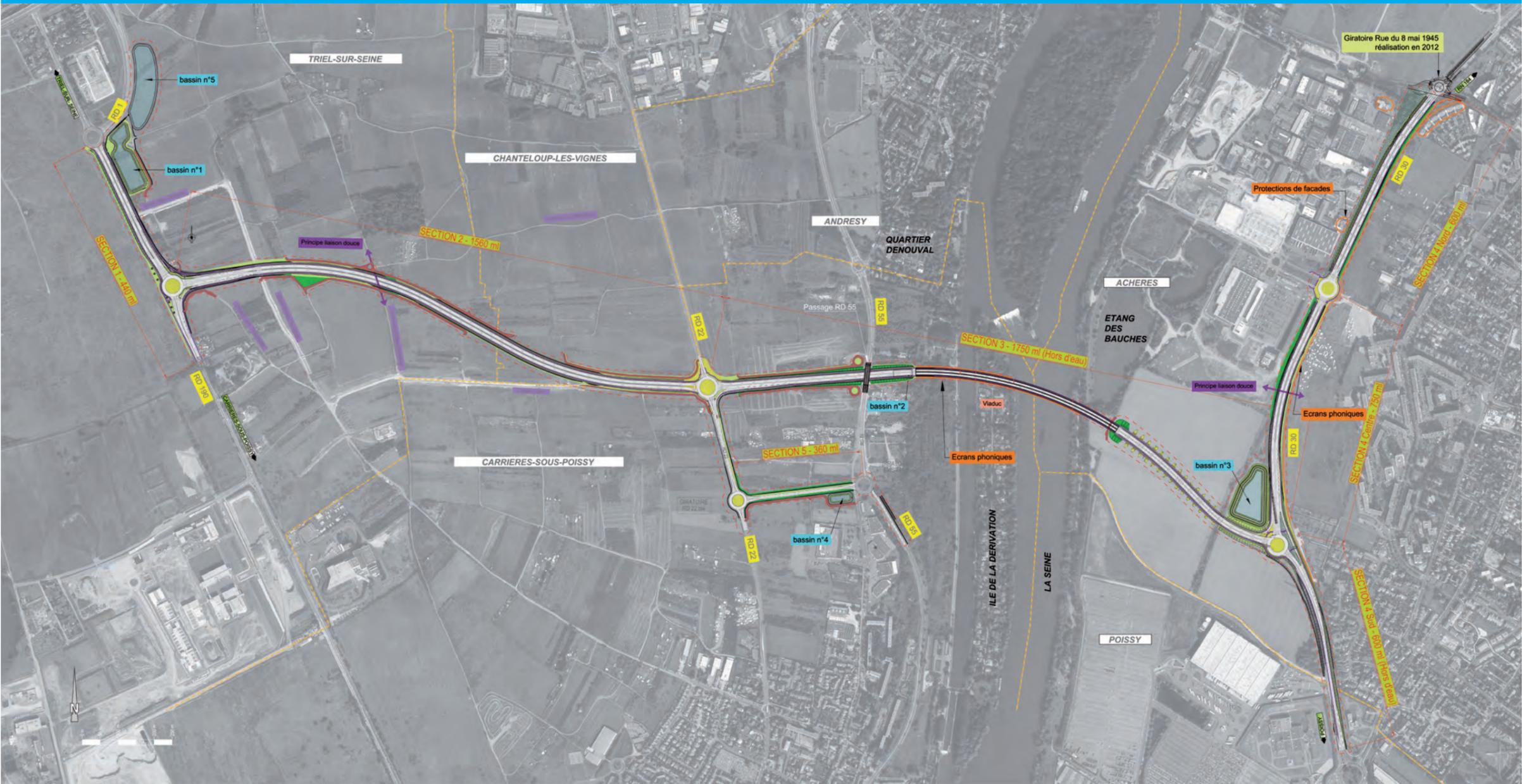
Sur le domaine des portées allant de 105 m à 140 m, quatre types de structures ont été envisagés :

- bipoutre mixte de hauteur variable à entretoises ou pièces de pont dont la portée déterminante est de 105 m ;
- caisson mixte de hauteur constante à consoles latérales dont la portée déterminante est de 125 m ;
- voussoirs caisson en béton précontraint à hauteur variable dont la portée déterminante est de 125 m ;
- voussoirs caisson en béton précontraint à hauteur variable dont la portée déterminante est de 140 m.

Au terme de la comparaison des variantes, il apparaît que 3 solutions sont envisageables avec des portées de 105 m, 125 m et 140 m. Le choix sera déterminé ultérieurement car cet ouvrage d'art fera l'objet d'études architecturales.

Les plans sont présentés en Pièce E du présent dossier d'enquête publique.

PLAN DE LOCALISATION DES DIFFÉRENTES SECTIONS



Présentation du projet soumis à l'enquête publique

À l'issue de la comparaison des variantes, l'option retenue par le maître d'ouvrage, en étroite concertation avec les collectivités concernées (Assemblée départementale du 8 juillet 2011), et soumise à la présente enquête publique est présentée ci-après.

Entités administratives

Le projet s'inscrit sur les territoires communaux d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine dans le département des Yvelines.

Description du projet

Le projet consiste à créer une liaison entre la RD 190, à Triel-sur-Seine, à l'Ouest et la RD30 à Achères, à l'est. Les axes existants situés aux extrémités du projet : la RD 190 et la RD30 aujourd'hui à 2x1 voie, sont en partie élargies à 2 x 2 voies type boulevard urbain.

Le projet, d'une longueur totale d'environ 6 000 mètres peut être découpé en 5 sections. Un plan synoptique des différentes sections est présenté ci-contre.

Section 1 : élargissement de la RD 190

Il s'agit, sur une longueur d'environ 440 m d'élargir par l'est la RD 190 à 2x2 voies, type boulevard urbain, depuis le carrefour giratoire existant RD1-RD 190 jusqu'au carrefour giratoire RD 190/liaison départementale RD 190-RD30, sur la commune de Triel-sur-Seine.

Section 2 : RD 190 - RD 22

Cette section, d'une longueur de 1560 m environ consiste en la création d'une voie nouvelle à 2x2 voies, type boulevard urbain, depuis la RD 190 jusqu'à son raccordement avec la RD22, via un nouveau carrefour giratoire. Elle s'insère sur les communes de Triel-sur-Seine, Carrières-sous-Poissy et Chanteloup-les-Vignes.

Section 3 : RD 22 -RD 30

Cette section, d'une longueur d'environ 1750 m, consiste en la création d'une voie nouvelle à 2x2 voies, type boulevard urbain. Elle s'insère entre la RD 22 et la RD 30, en passant sous la RD 55 et en franchissant la Seine via un nouveau pont sur les communes de Carrières-sous-Poissy et Achères.

Section 4 : aménagement de la RD 30

Cette section concerne la RD 30. Elle peut être décomposée en 3 parties :
- **section 4 nord** : sur environ 600 m, côté Nord du raccordement, la RD30 est élargie

à 2 x 2 voies, type boulevard urbain, depuis le carrefour giratoire du centre commercial Leclerc et le giratoire RD30-rue du 8 mai 1945 (réalisation prévue en 2012) ;

- **section 4 centre** : depuis le carrefour giratoire du centre commercial Leclerc et le giratoire de raccordement à la voie de liaison créée, soit sur environ 750 m, la RD 30 est également élargie à 2 x 2 voies ;

- **section 4 sud** : côté sud du pont sur environ 600 m, la RD 30 est mise hors d'eau jusqu'au giratoire d'accès au Technoparc à Poissy, afin de permettre l'accès au pont par le sud en cas de forte crue de type 1910. Elle conserve son profil à 2x1 voie.

Section 5 : RD 22 - RD 55

La liaison départementale passera sous la RD 55, sans échange direct. Le raccordement à la RD 55 est assuré par une voie de liaison à créer au sud de la liaison départementale (environ 360m) et qui se raccordera au carrefour giratoire existant RD 55 / route d'Andrésy.

Échanges, rétablissements et piste cyclable

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

La liaison créée et les voies réaménagées seront pourvues de cheminements pour les cycles. Une piste cyclable unidirectionnelle

sera implantée de part et d'autre de la chaussée sur la RD 190 et la liaison RD 30-RD 190 et une bande cyclable sera aménagée sur la RD 30 en cohérence avec les liaisons douces existantes.

Les chemins ruraux interceptés seront rétablis par des voies de désenclavement.

Ouvrages d'art les plus importants

Deux ouvrages d'art non courant sont intégrés au projet : le passage sous la RD 55 et l'ouvrage de franchissement de la Seine.

Le passage sous la RD 55 permettra à la liaison créée de franchir cette voie sans échange direct.

L'ouvrage de franchissement de la Seine a fait l'objet d'une étude préliminaire d'ouvrage d'art (EPOA). L'enjeu de cet ouvrage est d'assurer la transparence hydraulique et de s'intégrer dans l'environnement naturel et humain du site et de servir de lien dans le territoire. Les caractéristiques principales de ces ouvrages sont présentées dans la pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, du présent dossier d'enquête publique.

Insertion environnementale du projet

Principe d'assainissement de la plate-forme routière

Les écoulements superficiels extérieurs à la plate-forme routière et les apports routiers seront collectés par deux réseaux distincts afin de limiter le volume des ouvrages de contrôle et de restituer au mieux les effluents extérieurs à la plate-forme routière dans le milieu naturel.

Le réseau de collecte et d'évacuation des eaux extérieures à la plate-forme routière recueillera les eaux des bassins versants naturels par des fossés enherbés.

Le réseau de collecte et d'évacuation des eaux de la plate-forme routière sera imperméable et constitué de fossés étanches ou de canalisations. Les eaux collectées seront régulées et traitées dans des bassins de stockage/dépollution avant rejet dans le milieu naturel au débit limité de 1 l/s/ha pour une pluie de période de retour 10 ans.

Cinq bassins seront créés dans le cadre de l'assainissement des travaux d'aménagement projetés.

Le bassin n°1, à ciel ouvert, sera localisé côté est de la RD 190 à proximité du giratoire de la RD 1 afin de réguler et dépolluer les eaux de ruissellement de la plateforme routière des sections 1 et 2. En sortie de bassin, les eaux seront dirigées vers les bassins de décantation et d'infiltration existants de la RD 1.

Le bassin n°2 sera un bassin enterré sous la chaussée à l'ouest de la Seine. Il récupèrera et traitera les eaux de ruissellement de la liaison créée entre la RD 22 et le point haut du viaduc avant rejet dans la Seine.

Le bassin n°3, à ciel ouvert sera localisé à l'angle entre la RD 30 et la liaison et stockera et traitera les eaux de ruissellement de la liaison entre le point haut du viaduc et la RD 30 et la section 4 du projet (RD 30). Son exutoire sera un fossé de décharge à créer allant jusqu'à la Seine.

Le bassin n°4 sera positionné au niveau de la section 5 au droit du giratoire de la RD 55 afin de récolter et traiter les eaux de la liaison RD 22/RD 55 et de la RD 22. L'exutoire de ce bassin sera le réseau de fossé existant de la RD 55.

Le bassin n°5, positionné à l'est de la RD 1, régulera les eaux du bassin versant naturel situé à l'est de la RD 1. Il fonctionnera par infiltration.

Le projet fera l'objet d'un dossier d'autorisation au titre des articles L214.1 à L21.6 du Code de l'Environnement (Loi sur l'Eau).

Les différents bassins sont positionnés sur le Plan Général des Travaux (Pièce D).

Mesures de protection acoustique

D'un point de vue réglementaire, il faut distinguer le cas de création de voie nouvelle (liaison RD 30-RD 190 et RD 22-RD 55) et le cas de transformation d'infrastructure existante (aménagement à 2x2 voies des RD 190 et RD 30).

Afin de respecter les objectifs réglementaires en vigueur en cas de création de voiries, 2 protections acoustiques au niveau du franchissement de la Seine, seront nécessaires pour les riverains situés sur l'île de la Dérivation et au sud d'Andrésy (quartier Denouval) :

- 1 écran côté nord (Hauteur = 0.8 m / Longueur = 295 m),
- 1 écran absorbant côté sud de la voie (H = 1.5 m / L = 470 m)

L'aménagement de la RD30 constitue un cas de transformation significative* d'infrastructure existante, des protections acoustiques sont nécessaires :

- 1 écran réfléchissant côté Est de la RD30 au niveau du carrefour avec la rue du 8 mai 1945 (H=3m L= 230m),
- 1 écran réfléchissant côté Est de la RD30 à

partir du nouveau carrefour giratoire (H=2.5m L= 1355m),

- Des traitements de façades : pour 2 bâtiments côté Ouest et pour les étages supérieurs de 7 bâtiments (quartier des plantes d'Hennemont) non protégés par les écrans mis en place au droit de la RD 30.

L'aménagement de la RD 190 à 2x2 voies ne constitue pas un cas de transformation significative d'infrastructure existante : aucune protection acoustique n'est donc nécessaire.

(*) Une transformation est dite significative si on observe une augmentation de plus de 2 dB(A) entre les niveaux à terme sans et avec projet.

Respect du PPRI de la Seine et du plan global d'aménagement

Le règlement du PPRI (Plan de prévention du risque d'inondation) de la vallée de la Seine et de l'Oise dans le département des Yvelines autorise les travaux de construction de nouveaux ouvrages dans le champ d'expansion de crue de la Seine à condition du respect de certaines prescriptions applicables et recommandations techniques applicables quelle que soit la zone considérée.

Le règlement impose notamment aux pétitionnaires de tout type de travaux pour des constructions ou des installations nouvelles autorisés dans la zone inondable de préserver les fonctions hydrauliques du fleuve avec la mise en œuvre de mesures correctives ou compensatoires nécessaires afin de garantir les principes suivants :

- Préservation de la surface et du volume et du champ d'expansion de la crue,
- Conservation de la libre circulation des eaux de surface (évacuation, écoulement, infiltration),
- Maîtrise du ruissellement.

Les prescriptions imposent en particulier la compensation des volumes soustraits ou perdus du fait de la présence des nouveaux ouvrages.

Il est à préciser que dans le cadre du Plan Global d'Aménagement de la Plaine d'Achères et de Poissy (2006), retranscrit dans le PPRI, il est prévu une compensation de 98 500m³ de remblais dans le cadre du projet. Le projet a donc été pris en compte mais doit respecter cette enveloppe.

Dans le cadre de l'étude hydraulique complémentaire réalisée cette année, l'enveloppe a été portée à 100 000m³ pour le présent projet.

Aménagements paysagers

La future liaison traversera la plaine alluvionnaire formée par le déplacement du méandre de la Seine vers le nord-est. Ce projet qui s'inscrit dans la plaine devra s'intégrer avec ses équipements d'assainissement et de signalisation, tout en assurant la sécurité des utilisateurs et la séparation des modes de circulation. De même, les points importants du tracé qui pourront devenir des repères pour les usagers, devront être mis en évidence dans le respect des formations végétales et paysagères en place.

Enfin, le viaduc de franchissement de la Seine, sera un élément majeur du projet. Outre ses qualités architecturales, son accompagnement aux entrées en terre sera primordial afin d'intégrer les mouvements de terrassements nécessaires à la continuité du profil en long. Par section homogène de paysage végétal ou péri urbain, les aménagements paysagers prendront différentes formes.

Aux abords de l'entrée de la zone bâtie, en approche du giratoire de la RD 1, le long de la RD 190, les alignements d'arbres de part et d'autre de la voie seront reconstitués.

Le premier giratoire de connexion avec la RD 190 s'inscrira comme un repère dans le parcours. Sur son flanc ouest, l'alignement arboré se poursuivra alors que les façades opposées seront plantées de bosquets d'essences forestières. Le terre-plein central sera recouvert de couvre sols permettant une meilleure vision circulaire de ce carrefour.

Le bassin d'assainissement sera intégré grâce à un massif de type forestier reprenant le vocabulaire du site par une ponctuation dense.

Au niveau de la section 2, afin de ne pas perturber les horizons et de ne pas marquer fortement la présence de l'infrastructure nouvelle dans ce secteur, les abords de la voie seront simplement engazonnés. Seuls les bosquets traversés seront reconstitués sur leurs franges afin de limiter les effets de chablis.

Le giratoire avec la RD 22 répondra aux

mêmes attentes de discrétion : ses abords seront plantés de couvre sols.

Plus au sud, le barreau de liaison entre la RD 22 et la RD 55 s'inscrira dans un secteur d'anciennes gravières plus densément végétalisés, ce qui induira une plantation de type forestier en accompagnement du parcours. Au niveau du franchissement de la liaison par la RD 55, les talus de déblais seront également plantés.

Sur la rive gauche de la Seine, les ouvrages de décharge ainsi que les remblais de la culée du viaduc seront plantés respectivement de couvre sols pour mettre en avant l'architecture de l'ouvrage, et d'arbustes pour limiter les aspects techniques de ce lieu.

Le giratoire de la RD 30 s'inscrit dans les ouvertures actuelles des bords de Seine. Pour conserver ces vues, les abords de la RD 30 seront simplement engazonnés.

Il est à noter que l'ouvrage de franchissement de la Seine fera l'objet d'études architecturales.

Qualité de l'air

Une étude "Air et santé" spécifique a été réalisée en mars 2011. Les résultats sont présentés dans l'étude d'impact (pièce G)

L'étude prévisionnelle s'est intéressée à l'évolution de la qualité de l'air entre le scénario Actuel 2009, le scénario 2032 « Référence » (sans le projet) et le scénario 2032 « Projet » (avec la liaison routière RD 30-RD 190). Le domaine étudié comprend l'ensemble des axes dont le trafic serait impacté de plus de 10% par la création de la liaison routière. Au total, une cinquantaine de kilomètres de voiries a été étudiée.

L'analyse géographique permet de mettre en évidence l'impact bénéfique du projet au sud du domaine d'étude, notamment aux abords du Pont de Poissy, secteur le plus exposé à la pollution routière à l'horizon actuel 2009 et référence 2032. En revanche, une hausse des concentrations, qui restent largement inférieures aux objectifs de qualité de l'air, s'observe notamment à l'ouest de la ville d'Achères.

L'indice population/pollution a été calculé sur le domaine d'étude en croisant les données de concentrations en benzène par maille et la répartition de la population. On note une légère amélioration globale de l'indice avec la mise en place du projet à l'horizon 2032, ce qui tend à montrer que le projet est globalement bénéfique pour la population.

Les chemins agricoles et les accès riverains

Dans le cadre de la mise en place de la liaison entre la RD 30 et la RD 190, plusieurs chemins ruraux sont interceptés. Ceux-ci seront rétablis par des voies de désenclavement localisées de part et d'autre de la voie créée lorsque cela s'avère nécessaire.

Les accès aux parcelles seront ainsi conservés.

Les aménagements cyclables et piétons

Une piste cyclable unidirectionnelle est prévue de part et d'autre de la liaison créée entre la RD 30 et la RD 190, ainsi que sur la RD 190 élargie à 2 x 2 voies dans le cadre du projet. Ces pistes cyclables se raccorderont aux pistes cyclables existantes au niveau de la RD 190 sud et aux bandes cyclables de la RD 1.

La RD 30 dispose actuellement de bandes cyclables. Dans le cadre de l'élargissement de cette voie entre la liaison créée et le giratoire avec la rue du 8 mai 1945 (côté nord) et de la mise hors d'eau de la RD 30 côté sud de la liaison jusqu'au giratoire d'accès au Technoparc, des bandes cyclables seront mises en place pour conserver l'itinéraire actuel.

La continuité des pistes cyclables sera assurée au niveau des giratoires par des pistes cyclables bidirectionnelles et des insertions en bandes cyclables avant l'entrée dans les giratoires pourront être prévues.

Concernant les cheminements piétons, la RD 190 et la RD 30 sont actuellement dépourvus de trottoirs. Il n'est pas prévu d'en aménager sur ces voies, ni sur la liaison créée. Toutefois, les profils en travers sont suffisamment dimensionnés pour que de tels cheminements soient mis en place par la suite dans le cadre d'une réflexion globale sur les circulations douces dans la boucle de Chanteloup.

Deux principes de rétablissement de cheminements doux sont prévus pour assurer la continuité des circulations douces de part et d'autre du projet. Ces rétablissements se situent :

- au droit du chemin de Pissefontaine, à Triel-sur-Seine, sur la liaison ;
- sur la RD 30 à Achères.

Situation vis-à-vis des documents d'urbanisme et conditions d'exploitation de la voie

Conformité du projet avec les documents d'urbanisme

Le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF)

Le SDRIF de 1994 identifie au sein de la boucle de Chanteloup et de la plaine d'Achères de grandes superficies d'espaces urbanisables et partiellement urbanisables. Le présent projet est compatible avec le SDRIF de 1994. Il l'est également avec le projet de SDRIF adopté par la Région en septembre 2008. En effet :

- le pont prévu dans le projet de liaison RD 30-RD 190 figure comme nouveau franchissement de Seine routier au projet de SDRIF,
- au sein de la boucle et du secteur nord d'Achères figurent des secteurs d'urbanisation préférentielle dont l'accès sera facilité par le projet de liaison,

- le projet s'attachera à ne pas entraver la coupure d'urbanisation inscrite au sein de la plaine de Chanteloup et n'impactera pas la rive droite de la Seine à l'ouest de la RD 190 afin qu'elle conserve un caractère naturel. Le projet tient compte des zones d'urbanisations futures prévues sur les communes du nord de la boucle tout en conservant au sud un espace ouvert en cœur de boucle.

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)

Concernant les documents d'urbanisme communaux, le projet traverse des zones aux PLU de Triel-sur-Seine, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy et Achères dont les règlements n'autorisent pas la construction d'infrastructure routière. Une mise en compatibilité est alors nécessaire.

Le projet s'insère dans une zone naturelle à protéger au plan Local d'Urbanisme de Triel-sur-Seine.

À Chanteloup-les-Vignes, il s'insère en zone agricole et empiète sur l'emplacement réservé au profit de l'Etat pour la réalisation du projet d'Autoroute A104. Un accord du Préfet de Région a été adressé au Département afin de lui permettre de réaliser les travaux du présent projet de liaison départementale sur les emplacements réservés de l'A104 (Annexes).

Sur la commune de Carrières-sous-Poissy, le projet s'insère en zone naturelle à protéger et dans l'emplacement réservé pour le Pont d'Achères. Toutefois cet emplacement réservé apparaît, suite à une erreur matérielle, à l'heure actuelle, au profit de l'Etat. Une procédure est en cours afin de rectifier le nom du bénéficiaire (Département).

Sur la commune d'Achères, la section pont-RD 30 s'inscrit au sein de l'emplacement réservé existant au profit du Département pour le franchissement de la Seine et le raccordement à la RD 30. Toutefois, la mise à 2x2 voies de la RD 30 au nord de la liaison implique des emprises en zone naturelle et nécessite également une mise en compatibilité du PLU.

Sur la commune de Poissy, les travaux de réhaussement de la RD 30 sont compatibles avec le règlement du zonage.

Ainsi, le projet nécessite une mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme de Triel-sur-Seine, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Achères.

A l'issue de la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique emportera la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme.

Les dossiers d'enquête portant sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une pièce séparée par commune (Pièce J).

Conditions d'exploitation de la voie

La liaison départementale RD 30-RD 190 ne se verra attribuer aucun statut particulier. Elle sera classée dans le domaine départemental. Le dossier de classement/déclassement de voirie est présenté en pièce I du présent dossier d'enquête publique.

Il n'y aura pas d'accès direct sur la 2x2 voies pour les propriétaires ni pour les engins agricoles. Les accès se feront via les giratoires ou les RD existantes (RD 55 et RD 22).

Les bassins seront visités une fois par an par une entreprise spécialisée. L'entretien spécifique des ouvrages (vidange déshuileur, curage débourbeurs....) se fera en fonction des besoins. Le fauchage des bassins avec ramassage est prévu deux fois par an.



Estimation sommaire des dépenses

Le montant de l'opération dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil général des Yvelines, est évalué à environ 120 millions d'euros TTC (TVA 19,6%, valeur 2011) dont 3 millions d'euros d'acquisitions foncières.

Le détail est présenté en pièce F du présent dossier d'enquête publique.

