



**Direction Générale des
Services du Département**
Direction des Routes et des
Transports

2009-CG-2-1856

Sous-Direction des Etudes Routières
et des Transports

Affaire suivie par : CChivet
Poste: 77 33

RAPPORT AU CONSEIL GENERAL

Séance du jeudi 22 janvier 2009

PROJET DE LIAISON RD 190 - RD 30 ET CRÉATION D'UN NOUVEAU FRANCHISSEMENT DE SEINE APPROBATION DU DOSSIER DE PRISE EN CONSIDÉRATION

L'objet du présent rapport est de vous proposer d'approuver le Dossier de Prise en Considération du projet de liaison RD 190 – RD 30 avec un nouveau franchissement de Seine, sur le territoire des communes de Triel-sur-Seine, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy et Achères.

1. Situation actuelle et objectifs du projet.

Le réseau viaire 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 qui est saturé,
- un réseau de voiries interne orienté nord / sud (RD 190, RD 22, RD 55 et RD 30) et essentiellement tourné vers ou depuis le Pont de Poissy.

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

C'est dans ce contexte que le Département a réaffirmé, par délibération du 16 février 2007, l'intérêt du projet de liaison RD 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, avec ou sans l'A 104. Il a alors été décidé que le nouveau franchissement de Seine se fera par un pont.

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

Des réunions de présentation des études préliminaires, aux communes concernées et à la Communauté de Communes des 2 Rives de Seine (CC2RS), ont été menées par le Département les 10 et 12 novembre derniers. Cette pré concertation a permis de retenir un fuseau de tracé pour la section RD190-RD22 (section 2).

De nouvelles rencontres et réunions de travail seront organisées tout au long de la vie du projet, avec les communes concernées, la CC2RS et l'EPAMSA, pour que la liaison réponde au mieux aux attentes et besoins des territoires concernés.

De plus, le projet devra permettre de faciliter les déplacements en transports collectifs.

2. Présentation du projet (cf. plan synoptique ci-annexé).

2.1. Caractéristiques générales.

Le projet relie la RD 190 à la RD 30 en traversant la boucle de Chanteloup d'ouest en est, et franchit la Seine par un nouvel ouvrage de type pont. Le pont est localisé au droit de l'emplacement réservé pour ce dernier, figurant aux documents d'urbanisme des communes de Carrières-sous-Poissy et Achères.

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

Le projet de liaison RD 190 – RD 30 comporte quatre sections :

- **Section 1** : Aménagement de la RD 190 en boulevard urbain à 2x2 voies depuis le carrefour giratoire existant RD 1/RD 190 jusqu'au carrefour giratoire RD 190 / liaison départementale à créer, sur la commune de Triel-sur-Seine.
- **Section 2** : Tracé neuf depuis la RD 190 jusqu'au raccordement avec la RD 22, via un carrefour giratoire à créer, sur les communes de Triel-sur-Seine, Carrières-sous-Poissy et Chanteloup-les-Vignes.
- **Section 3** : Tracé neuf depuis la RD 22 jusqu'à la RD 30, en passant sous la RD 55 : l'implantation de cette section est fixée par l'Emplacement Réservé figurant aux documents d'urbanisme des villes de Carrières-sous-Poissy et Achères,
- **Section 4** : Aménagement de la RD 30 en boulevard urbain à 2x2 voies depuis le carrefour giratoire avec la liaison départementale et le futur carrefour giratoire RD 30 - Rue du 8 mai 1945 (réalisation prévue en 2009).

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

Une piste cyclable bidirectionnelle est intégrée tout au long du linéaire de la liaison.

La liaison départementale sera compatible avec le tracé de l'A104 adopté suite au débat public fin 2006.

2.2. Caractéristiques géométriques principales.

- **Section 1** comprise entre le giratoire RD 1/RD 190 et la future liaison départementale :

Sur cette section, la RD 190 est aménagée en boulevard urbain à 2x2 voies entre le giratoire RD 1/RD 190 et le raccordement de la liaison RD 190 – RD 30 (500 m).

Un Dossier de Prise en Considération pour la requalification de la RD190 entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy a été approuvé par l'Assemblée Départementale le 20 décembre 2007. Le présent projet reprend pour la section 1 les caractéristiques qui avaient été proposées : une chaussée de 6,5 m de large (soit 3 m + 3,5 m) par sens et un terre-plein central de 4 m de large.

Sur 230 m le doublement se fait à l'est compte tenu de la présence à l'ouest de la RD 190 d'une ancienne décharge d'ordures ménagères.

Sur la partie sud de la section 1 (linéaire 280 m), la RD 190 est élargie à l'ouest, afin de préserver le bâti présent à l'est de la RD 190 et d'en assurer sa desserte (la desserte des bâtis sera prévue via une contre-allée, dont l'étude sera réalisée lors des phases ultérieures de définition du présent projet).

Il conviendra de confirmer, avec la commune de Triel-sur-Seine, l'intérêt de conserver ces bâtis, aujourd'hui abandonnés. Dans le cas contraire, la RD190 pourra être élargie à l'est tout au long de la section 1.

- **Section 2** comprise entre la RD 190 et la RD 22 :

Le linéaire est d'environ 1580 m depuis la RD190 jusqu'au nouveau giratoire sur la RD 22.

La pré concertation qui s'est déroulée en novembre 2008 a permis de caler un fuseau pour cette section. Ce fuseau permet de préserver au maximum l'espace ouvert de la Boucle, et se cale au mieux avec les limites de l'urbanisation future prescrites aux PLU des communes de Triel-sur-Seine et Chanteloup-les-Vignes. Il est cohérent avec le Schéma d'aménagement et de développement structuré de la Boucle en cours de finalisation par la CC2RS. Cette variante est de plus compatible avec l'accès à la future aire intercommunale de grand passage des gens du voyage prévue à l'est d'AZALYS.

Au vu des trafics attendus sur cette section, la chaussée nécessite un profil à 2x1 voie. Toutefois, lors des réunions en commune et à la CC2RS les 10 et 12 novembre derniers, dans un souci d'homogénéité d'aménagement du territoire ainsi que pour favoriser les transports collectifs, il a été proposé de prévoir la section 2 à 2x2 voies.

Afin de ne pas obérer l'avenir, l'aménagement proposé sera compatible avec les urbanisations futures et capable de prendre un caractère plus urbain quand l'espace sera urbanisé.

- **Section 3** comprise entre la RD 22 et la RD 30 (incluant le pont) :

Cette section d'un linéaire d'environ 1580 m, prévue à 2x2 voies, débute au droit du futur carrefour giratoire entre la RD22 et la liaison départementale, franchit la Seine et l'île de la Dérivation grâce à un pont (longueur de l'ouvrage estimé à environ 570 m). Elle se raccorde à la RD 30 par un nouveau carrefour giratoire.

La localisation de cette section a été déterminée par l'emplacement réservé inscrit dans les PLU de Carrières-sous-Poissy et Achères, pour le franchissement de Seine.

Afin d'éviter un échange consommateur d'emprise au droit de la RD 55, préjudiciable à la volonté locale de reconquête des berges de Seine, la liaison départementale passera sous la RD 55, sans échange. Le raccordement à la RD 55 est prévu via une voie de liaison RD 22 – RD 55 (linéaire d'environ 310 m) créée au sud de la liaison départementale et qui se raccordera au carrefour giratoire existant RD 55 / route d'Andrézy.

- **Section 4** comprise entre le futur giratoire RD 30 / Liaison départementale et le carrefour RD 30 / rue du 8 mai 1945 :

Sur cette section, la RD 30 est aménagée en Boulevard Urbain à 2 x 2 voies sur un linéaire d'environ 1 000 m.

L'aménagement du carrefour à feux actuel en un carrefour giratoire entre la RD 30 / rue du 8 mai 1945 est prévu en 2009, indépendamment du présent projet de liaison départementale.

Le rétablissement d'une liaison verte sera étudié entre Achères et les berges de Seine, au droit de la RD30, mais son coût n'est pour l'instant pas intégré dans l'estimation du projet.

2.3 Circulations douces.

Le principe d'une piste cyclable bidirectionnelle est prévu tout au long du projet.

Les emplacements seront à déterminer avec les communes concernées afin d'être cohérent avec les réseaux de circulations douces existants ou à venir.

Le pont, permettant la traversée de la Seine, crée une continuité des circulations douces entre la boucle de Chanteloup et celle de Saint Germain.

2.4. Transports en commun

Le projet permettra aux transports collectifs de circuler dans de bonnes conditions, même si une voie en site propre ne leur est pas dédiée.

Une étude menée sous la maîtrise d'ouvrage du STIF sur l'ensemble du territoire de l'OIN Seine-Aval est en cours de réalisation. Elle a pour objet :

-d'établir un diagnostic des déplacements et du fonctionnement actuel du réseau de transports collectifs en Seine Aval.

-d'identifier les besoins de déplacements futurs en Seine Aval, compte tenu des perspectives de développement sur ce territoire à l'horizon 2020.

-de définir pour l'horizon 2020 un réseau structurant bus (ou éventuellement TCSP) de desserte en transports collectifs afin de répondre aux besoins de déplacements internes au secteur d'étude, permettre un bon rabattement sur les infrastructures lourdes de transport en commun desservant déjà le secteur (réseau ferré et RER) et enfin renforcer ou créer des liaisons avec l'extérieur.

La liaison RD 190 – RD 30 ouvrira des opportunités d'amélioration des transports collectifs routiers dans la zone desservie.

2.5. Insertion du projet dans l'environnement.

Un soin attentif sera porté à l'insertion du projet dans son environnement et en particulier sur :

- l'intégration paysagère et urbanistique du projet de liaison (étude architecturale du pont),
- la protection contre le bruit (notamment pour les riverains de la RD 190 et de l'île de la Dérivation),
- la protection des eaux superficielles et souterraines : respect du Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) de la Vallée de la Seine et de l'Oise.

2.6. Domanialité.

L'ensemble de la liaison RD 190 – RD 30, y compris la voie de liaison RD 22 – RD 55, sera classé dans le domaine routier public départemental dès mise en service.

2.7. Estimation.

Le projet de liaison départementale entre la RD 190 et la RD 30 avec le Pont d'Achères est estimé à environ 100 M€ TTC, valeur 2008 (TVA 19,6%), dont 3 M€ HT d'acquisitions foncières.

3. Calendrier prévisionnel

2^{ème} trimestre 2009 : concertation.

2010 : envoi du dossier DUP au Préfet et organisation des enquêtes publiques

2011 : arrêté de DUP

Acquisitions foncières : environ 2 ans.

Travaux : environ 4 ans.

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