

- 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'Andrézy, 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.