



**Direction Générale des
Services du Département**

Direction des Routes et des Transports

Sous-Direction Maîtrise d'Ouvrage

Affaire suivie par : Mme Chivet
Poste: 77 33

2011-CG-2-3166

RAPPORT AU CONSEIL GENERAL

Séance du vendredi 8 juillet 2011

**APPROBATION DU PROJET DE LIAISON RD 30 - RD 190 :
PONT À ACHÈRES - BOUCLE DE CHANTELOUP AVANT ENQUÊTE ET
AUTORISATION DE LANCER LES ENQUÊTES PUBLIQUES**

1. Historique du projet.

Par délibération du 22 janvier 2009, l'Assemblée départementale a approuvé le dossier de Prise en Considération du projet de liaison RD 30 – RD 190 : Pont à Achères - Boucle de Chanteloup.

Le projet ensuite a été complété afin notamment de prendre en compte :

- les résultats de la campagne de reconnaissance des sols,
- les résultats de l'étude préliminaire d'ouvrage d'art,
- les résultats de l'étude de trafics,
- les résultats de l'étude acoustique.

Du 15 juin au 10 juillet 2009, et conformément à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, une concertation publique a été organisée dans les communes d'Achères, Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine.

Le Conseil général des Yvelines a pris acte du bilan de cette concertation par délibération le 23 octobre 2009.

Les modifications techniques issues de ces études et de la concertation, associées à la réévaluation du prix des travaux, ont entraîné une augmentation du coût du projet par rapport au dossier de prise en considération.

Par délibération du 18 juin 2010, le Conseil général des Yvelines a approuvé le tracé après concertation.

L'objet du présent rapport est de vous proposer d'approuver ce projet de liaison RD 30 – RD 190 : pont à Achères-Boucle de Chanteloup tel qu'il sera soumis à l'enquête publique.

2. Rappel des objectifs du projet.

Le réseau viaire de la Boucle de Chanteloup et de ses abords immédiats est caractérisé par :

- deux franchissements de Seine : le pont à Triel et le pont de Poissy,
- un réseau de voiries interne orienté Nord / Sud (RD 190, RD 22, RD 55 et RD 30) est essentiellement tourné vers ou depuis le Pont de Poissy,
- des difficultés de circulation principalement aux abords de Poissy dont les accès sont saturés aux heures de pointe du matin et du soir.

Le territoire de la Boucle, du fait de son potentiel urbanisable, présente de forts enjeux de développement (SDRIF, OIN, projets de développement figurant au 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 30 - RD 190, 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.

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

3. Rappel du bilan de la concertation.

Depuis novembre 2008, les services du Département ont rencontré plusieurs fois les communes concernées et la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de la Seine, afin d'échanger sur le projet et que la liaison réponde au mieux aux attentes et aux besoins des territoires concernés.

Au vu de ces échanges, un tracé pour la liaison RD 30 - RD 190 a été présenté à la concertation publique qui s'est déroulée durant l'été 2009. Seul l'emplacement du pont (section RD 30 - RD 22) n'était pas encore précisément défini et a dans ce sens été matérialisé sur les panneaux de concertation par un « fuseau ».

Lors de la concertation, la plupart des observations formulées ont porté 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 sur le coût du projet.

Par délibération du 23 octobre 2009, le Département a notamment répondu par rapport au projet d'A 104 de l'Etat qu'il s'agit bien de deux projets de nature différente mais que le Département est prêt à étudier avec l'Etat un scénario susceptible de les coupler. Ceci ne peut cependant s'envisager que si l'Etat est en mesure, à brève échéance, d'apporter une garantie formelle quant au calendrier et au financement de réalisation de l'A 104.

Or, à ce jour, l'Etat n'a pu en apporter la garantie. Aussi, dans l'immédiat, un projet départemental compatible mais distinct de l'A 104, tant en termes de calendrier que d'objectifs, a été mis au point, 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.

Par rapport à l'intégration paysagère du pont, il a été acté que le franchissement de Seine, fera l'objet d'une étude architecturale après que la Déclaration d'Utilité Publique aura été prononcée et que les contraintes techniques auront été évaluées au vu de l'étude hydraulique et des prescriptions du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de la Vallée de la Seine et de l'Oise.

4. Modifications apportées au projet pris en considération en 2009 suite à la concertation et aux études complémentaires (cf. plan synoptique joint au rapport).

Depuis la concertation publique et à la demande des élus concernés, les services du Département ont travaillé sur des variantes de franchissement de la Seine. Ces études ont été présentées en décembre 2009 à la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de la Seine (CA2RS) et en février 2010 à la commune d'Achères.

Ces rencontres ont permis de retenir un tracé pour le projet de liaison RD 30 - RD 190 dans sa totalité.

C'est ce tracé qui a été approuvé par l'Assemblée départementale le 18 juin 2010 et sur lequel l'Avant-projet Sommaire a été réalisé.

Les grands principes du projet définis antérieurement n'ont pas évolué.

Le projet relie la RD 30 à la RD 190 en franchissant la Seine par un nouvel ouvrage de type pont puis traverse la boucle de Chanteloup d'Est en Ouest. Le pont est toujours 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.

Les améliorations suivantes ont été apportées au Dossier de Prise en Considération dont certaines ont déjà été approuvées lors de l'Assemblée départementale du 18 juin 2010 (signalées par *) :

- *L'élargissement de la RD 190 se fera uniquement côté Est. En effet, la commune de Triel-sur-Seine ne souhaitant plus conserver les bâtis existants et abandonnés à l'Est de la RD 190, l'élargissement peut se faire à l'Est sur la totalité de la section ce qui permet de s'affranchir de la présence à l'Ouest de la RD 190 d'une ancienne décharge d'ordures ménagères (les bâtis concernés ont été démolis en 2011).

De plus, afin de s'éloigner un peu plus des habitations à conserver qui sont situées au Sud du projet, le carrefour giratoire a été positionné un peu plus au Nord de son emplacement initial.

- *Sur la section RD 190 – RD 22 dans le projet initial, le profil n'était pas défini (2 x 1 ou 2 x 2 voies). Pour favoriser les transports collectifs, il est prévu une 2 x 2 voies en cohérence avec l'ensemble du projet.
- *Le positionnement du Franchissement de la Seine a été travaillé avec les communes concernées, afin de prendre en compte les enjeux de chacune, tout en restant dans l'emplacement réservé figurant aux PLU d'Achères et de Carrières-sous-Poissy.

Le projet est calé le plus au Nord possible de l'emplacement réservé du PLU de Carrières-sous-Poissy, afin de protéger au mieux les habitations de l'île de la Dérivation. Il se poursuit à l'Est en respectant le plus possible un alignement droit (meilleure intégration paysagère et moindre nuisance acoustique) tout en évitant l'étang des Bauches sur la commune d'Achères. Enfin il vient se raccorder à la RD 30, plus au Sud que le projet initial afin de laisser un espace plus large pour que la ville d'Achères puisse aménager son futur parc urbain entre la liaison et l'étang des Bauches.

- Le pont a fait l'objet d'une étude préliminaire d'ouvrage d'art (EPOA) qui a permis de définir plus précisément cet ouvrage en tenant compte des contraintes imposées par le Service de Navigation de la Seine (SNS)/Voies Navigables de France (VNF) (gabarit de navigation, le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) pour définir l'ouverture hydraulique qui sera à affiner dans le cadre du dossier loi sur l'eau,...) tout en respectant le tracé acté par les élus.
- La piste cyclable qui était prévue bidirectionnelle est désormais unidirectionnelle de part et d'autre de la chaussée, afin de ne pas obérer les perspectives d'aménagements prévues au sein du territoire mais non encore précisément définies.
- Le dimensionnement des bassins d'assainissement a été adapté en fonction des résultats de l'étude géotechnique afin de respecter les prescriptions du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux).
- La définition des dispositifs de protection acoustique nécessaires au projet a été réalisée afin d'être conforme à la réglementation en vigueur.

5. Estimation du projet.

Le projet de Prise en Considération en 2009 était évalué à 100 millions d'euros TTC (valeur 2008, TVA 19,6%) dont 3 millions d'euros pour les acquisitions foncières.

Compte tenu des modifications apportées au projet, le coût du projet modifié est estimé à 101 millions d'euros HT soit 120 millions d'euros TTC (valeur mai 2011, TVA 19,6%) dont 3 millions pour les acquisitions foncières.

Le principal poste qui a augmenté depuis 2008 concerne, d'une part, l'ouvrage d'art non courant, du fait de sa définition plus précise par l'EPOA. D'autre part, l'étude acoustique a permis de définir les dispositifs de protections nécessaires, ce qui augmente le montant du poste concernant les aménagements liés à l'environnement.

6. Domanialité.

Dès sa mise en service, l'ensemble de la liaison départementale sera classé dans le domaine routier public départemental, ainsi que la voie de liaison RD 22 – RD 55 (section 5).

Enfin les voies de désenclavements seront rétrocédées aux communes.

7. Procédure à mettre en œuvre.

Il est prévu de transmettre les dossiers d'enquêtes à M. le Préfet en septembre 2011 pour lui demander l'ouverture des enquêtes (enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, enquête de classement, mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine).

Ces enquêtes auront lieu sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine. A l'issue des enquêtes, M. le Préfet disposera d'une année pour déclarer le projet d'utilité publique.

Deux autres enquêtes publiques seront menées ultérieurement (2013 - 2014) :

- l'enquête relative aux incidences du projet sur la ressource en eau et le milieu aquatique,
- l'enquête dite parcellaire (dans le cadre de la procédure d'expropriation), dont l'objet est la détermination précise des terrains nécessaires à l'exécution des travaux et l'établissement de l'identité des propriétaires, exploitants et ayants droit.

En prenant en compte les acquisitions foncières et le diagnostic archéologique, le démarrage des travaux pourrait être envisagé en 2017 pour une mise en service en 2020.

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