

**ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE REQUALIFICATION
DE LA RD 190 AVEC INSERTION D'UN TCSP ET A LA
MISE EN COMPATIBILITE DES PLU DE TRIEL ET
CARRIERES SOUS POISSY ET DU PLUI DE LA
COMMUNAUTE URBAINE GPSEO**

(du 24 septembre au 6 novembre 2020)

Michel GENESCO

Commissaire-enquêteur près le TA de Versailles

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : GENERALITES, ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- OBJET ET CONTEXTE DE L'ENQUÊTE
- BASE LEGALE ET REGLEMENTAIRE
- COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES
- DESIGNATION DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
- COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE
- BILAN DE LA CONCERTATION
- RENCONTRES ET VISITES AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE
- RENCONTRES AVEC LES ELUS LOCAUX
- AFFICHAGE, PUBLICITE LEGALE ET EXTRA LEGALE DE L'ENQUÊTE
- PROLONGATION DE L'ENQUÊTE
- CALENDRIER DES PERMANENCES
- AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA)
- AVIS DE LA MRAe
- AVIS RECUEILLIS DE LA PART DU PUBLIC AU COURS DE L'ENQUÊTE
- PROCES- VERBAL DE SYNTHESE TRANSMIS AU MAÎTRE D'OUVRAGE
- MEMOIRE EN REPOSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

SECONDE PARTIE : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES SUR LES DEUX ENQUÊTES

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

- BILAN DES OBSERVATIONS
 - CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET
 - CARACTERE NECESSAIRE DES EXPROPRIATIONS
 - ANALYSE BILANCIELLE DU PROJET
-
- COUT DU PROJET
 - INTERET SOCIO ECONOMIQUE
 - INCONVENIENTS D'ORDRE SOCIAL

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE

**MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES
COMMUNES DE TRIEL, CARRIERES SOUS POISSY ET DE LA
COMMUNAUTE URBAINE GPSEO**

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE

OBJET ET CONTEXTE DE L'ENQUÊTE

La présente enquête publique porte sur :

- L'utilité publique des travaux prévus dans le cadre de la requalification de la RD 190 et l'évaluation de son impact sur les milieux concernés, s'agissant d'un projet susceptible d'affecter les milieux de l'Environnement et les écosystèmes.
- La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) relatifs aux communes de CARRIERES SOUS POISSY et de TRIEL
- La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPSEO)

Les objectifs affichés par le Maître d'Ouvrage au regard du projet sont résumés comme suit :

- Renforcer et améliorer l'offre de desserte des transports publics depuis la boucle de CHANTELOUP vers la gare de POISSY, en aménagement une chaussée de transport en commune en site propre (TCSP) sur le territoire de la commune de CARRIERES SOUS POISSY
- Améliorer la fluidité de la section interurbaine de la RD 190 par élargissement de la chaussée à 2 x 2 voies depuis le futur échangeur avec la RD 30 et l'entrée urbaine de CARRIERES SOUS POISSY
- Favoriser les échanges et reports modaux entre les véhicules individuels et les transports en commun
- Atténuer la coupure urbaine que constitue la largeur de l'emprise de la RD 190 dans la traversée de CARRIERES SOUS POISSY.

La RD 190, d'orientation nord-sud, depuis la sortie de TRIEL jusqu'au pont de POISSY et traversant la plaine de la boucle de CHANTELOUP (territoire situé entre les hauteurs de l'Hautil et la rive convexe du méandre de la Seine) , présente un double aspect très contrasté :

- De la sortie de TRIEL à l'entrée de CARRIERES SOUS POISSY, la chaussée à une voie de circulation dans chaque sens et bordée d'une double rangée d'arbres bien développés , présente presque les caractéristiques d'une route de campagne en raison de la quasi absence de secteurs urbanisés riverains et d'un environnement parfois rural. Cette voie est ponctuée de quelques ronds-points qui desservent des installations industrielles principalement dédiées au traitement et à la valorisation de déchets urbains

- Dès l'entrée de la zone urbanisée de CARRIERES SOUS POISSY, la chaussée s'élargit à 2x2 voies de circulation, ménageant des voies de tourner à gauche aux principaux carrefours et permettant l'emprise d'un contre allée de desserte de nouveaux îlots d'habitation et de commerces. La largeur conséquente de cette voirie constitue effectivement une coupure significative du tissu urbain et isole nettement les nouveaux quartiers de CARRIERES SOUS POISSY avec le reste du territoire de cette Commune. De plus, l'environnement essentiellement minéral de cette section finit par donner le sentiment « d'autoroute urbaine » dont la circulation doit être mieux organisée et pacifiée et la place des circulations douces résolument affirmée.
- Au-delà et après l'intersection avec la RD 55, la voirie se rétrécit à 2x2 voies pour franchir le pont de POISSY, bordée par deux cheminements piétons/cyclistes créés en encorbellement de l'ouvrage.

Cet axe est très fréquenté, surtout aux heures de pointe, tant par les automobilistes en provenance de TRIEL, CARRIERES SOUS POISSY, CHANTELOUP etc. désirant rejoindre la gare RER/ Transilien de POISSY ou les autoroutes A 13 et A 14 à l'échangeur d'ORGEVAL, que par le flux des autobus (pas moins de 11 lignes régulières empruntent le pont de POISSY !)

Cette situation génère des embouteillages récurrents, surtout le matin dans le sens TRIEL vers POISSY, saturant les carrefours et entravant la vitesse commerciale donc l'attractivité des bus, sans compter d'autres nuisances telles que bruit et pollution atmosphérique.

Le projet de requalification de la RD 190 soumis à la présente enquête publique est résumé comme suit :

- **Section urbaine** : La requalification s'inscrit dans le contexte de la ZAC Carrières Centralité, tout en conservant ses spécificités ; elle consiste à aménager en terre-plein central de chaussée une voie bidirectionnelle pour un TCSP, à effectuer une refonte complète des carrefours existants, à planter 4 alignements d'arbres et à créer des pistes cyclables unidirectionnelles en bordure de voirie, le tout sur un linéaire d'environ 1 600 m
- **Section interurbaine** : D'une longueur d'environ 1 500 m, entre le carrefour des 3 cèdres et la future intersection avec la RD 30 prolongée ; elle consiste en un élargissement à 2x2 voies de la chaussée, à la création d'une piste bidirectionnelle piétons /cyclistes, de contre- allées pour la desserte d'habitations et de la future aire de passage, en la plantation d'haies arbustives remplaçant les rangées d'arbres et de création noues de collecte et d'infiltration des eaux de voirie.

En matière de loi sur l'Eau, les rubriques concernées par le projet de la nomenclature IOTA sont indiquées par le tableau suivant :

Rubrique	Intitulé	Régime
1.1.10	Sondages, forages	Déclaration
1.1.2.0	Prélèvement d'eau souterraine	Déclaration <i>(à confirmer par essais de pompage)</i>
2.1.5.0	Rejet d'eau pluviale dans les eaux superficielles	Déclaration
2.2.4.0	Sels dissous	Non concerné ? <i>(Quid des éventuels sels de déneigement ?)</i>
3.3.4.0	Remblais en zone inondable	Déclaration
3.3.3.0	Zones humides	Non concerné
3.2.3.0	Plans d'eau	Déclaration

En conclusion de ce point, le projet est soumis, au titre de la loi sur l'Eau, sous le régime de la déclaration.

BASE LEGALE ET REGLEMENTAIRE**● Enquête publique**

Articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-27 du Code de l'Environnement concernant une opération susceptible d'affecter les milieux de l'environnement

Article R.123-8 relatif au contenu du dossier d'enquête

● Expropriation

Articles L.1 et suivants, L.110-1 et suivants, L.131-1 du Code de l'Expropriation

Articles R.112-1, R.112-6 et R.132-1 du Code de l'Expropriation

Ces articles définissent la procédure d'expropriation consécutive à la déclaration d'utilité publique du projet et l'arrêté de cessibilité lié à l'enquête parcellaire.

● Impacts environnementaux

Articles R122-1 à 15 du Code de l'Environnement relatifs aux études d'impact

Circulaire du 3 septembre 2009 se rapportant à la préparation de la décision de l'Autorité environnementale

● Protection de l'Eau et des milieux aquatiques

Directive 2014/80/UE du 20 juin 2014 relative à la protection des eaux souterraines

Loi 2006-1772 et textes d'application

● Protection de la faune et de la flore

Articles L.411-1 à 10 et L.414-7 sur la reconquête de la biodiversité de la nature et des paysages

● Protection contre le bruit

Articles R.571-44 à R.571-52-1 du Code de l'Environnement relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres

● Protection de l'Air

Loi LAURE codifiée aux articles L.220-1 et suivants du Code de l'Environnement

COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES

- **SDRIF** : Le projet est identifié en tant qu'équipement permettant de désenclaver la boucle de CHANTELOUP. Ce territoire est qualifié du nord au sud comme espace agricole puis comme secteur d'urbanisation potentielle puis comme espace urbanisé à optimiser.
- **PDUIF** : Le projet permet de faciliter l'accès à la gare multimodale de POISSY par partage modal de la voirie
- **Schéma des déplacements des Yvelines** : Le projet de TCSP est intégré au sein de ce document
- **PADD** : Le projet est concerné par l'axe 3 du PADD qui vise à promouvoir l'usage des transports collectifs, fluidifier le trafic routier et créer des cheminements continus pour les circulations douces
- **PLU et PLUI** : *Voir en partie 2 du présent rapport sur la mise en compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme locaux*
- **Servitudes** : Le projet interfère avec la présence de réseaux enterrés de transport de gaz, de lignes aériennes de transport d'électricité à haute tension (225 kV et 2x 63 kV) et de communications téléphoniques.

● **SDAGE** : Le projet prévoit la collecte et la décantation des polluants d'origine routière, l'infiltration des eaux de ruissellement par des noues, la gestion des eaux pluviales à la parcelle, n'impacte aucune zone humide, est excédentaire en matériaux et ne perturbe pas l'écoulement des eaux en dehors d'un ouvrage de rétention dont le volume sera compensé

Les systèmes d'assainissement et dépuración feront l'objet d'opérations régulières d'inspection et d'entretien

● **Plan de protection de l'Atmosphère (PPA) et du schéma régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)** : Ces deux textes préconisent la maîtrise et la réduction des émissions de polluants atmosphériques ; le projet de TCSP et de fluidification du trafic routier va dans ce sens.

● **SRCE** : Le corridor de la strate herbacée est déjà recoupé par le tracé actuel de la RD 190. Pas de nouveaux impacts induits par le projet

● **Plans nationaux ou régionaux de gestion des déchets** : Concernent essentiellement la phase travaux ; le projet se conformera aux prescriptions de ces documents

DESIGNATION DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Par décision en date du 20 juillet 2020, M. Charles PITIE a été désigné par le Tribunal administratif de VERSAILLES en qualité de commissaire-enquêteur pour conduire la présente enquête

Par courriel en date du 4 septembre 2020, M. Charles PITIE a fait part de son indisponibilité pour mener à bien cette enquête

Par décision en date du 4 septembre 2020 le Tribunal administratif de VERSAILLES a pris acte de cette situation et a nommé M Michel GENESCO en qualité de commissaire-enquêteur pour conduire la présente enquête, en remplacement de M. Charles PITIE.

COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier d'enquête mis à la disposition du Public comprenait les documents suivants :

- Pièce A : Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives
- Pièce B : Plan de situation
- Pièce C : Notice explicative permettant d'apprécier l'utilité publique du projet
- Pièce D : Plan général des travaux
- Pièce E : Caractéristiques principales du projet
- Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce G : Etude d'impact et autorisations au titre de la loi sur l'Eau ainsi qu'une annexe consacrée à l'étude des trafics à l'horizon 2027 (EGIS)
- Pièce H : Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU de TRIEL et CARRIERES SOUS POISSY et PLUI GPSEO)
- Pièce I : Notice d'incidences au titre de la loi sur l'Eau
- Pièce J : Bilan de la concertation
- Pièce K : Avis des PPA
- Pièce L : Plans en grand format
- Pièce M : Avis de la MRAe et mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage

Il est considéré que la composition et la complétude du dossier ainsi mis à la consultation du Public pendant toute la durée de l'enquête était conforme aux dispositions légales en vigueur en la matière

Le dossier était également consultable en ligne pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet dédié <http://tcsp-rd190.enquetepublique.net> et sur un poste informatique situé à la Préfecture de VERSAILLES

BILAN DE LA CONCERTATION

La concertation publique préalable a été organisée du 8 janvier au 16 février 2018

Elle s'inscrit dans le cadre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme

L'opportunité du projet n'a pas été réellement remise en cause et un consensus a émergé sur la nécessité de requalifier la RD 190, en raison notamment des perspectives de développement de la zone interurbaine, et de développer l'attractivité des transports en commun sur cet axe

Le bilan de la concertation a été approuvé par l'Assemblée départementale le 29 juin 2018.

A l'issue de cette concertation, les décisions suivantes ont été actées :

- L'aménagement du TCSP sera prolongé jusqu'au carrefour des trois Cèdres
- Des solutions de reconstitution de 6 places de stationnement seront étudiées
- Le foncier à exproprier nécessaire au projet sera limité au maximum
- L'extension de l'éclairage public jusqu'au giratoire AZALYS sera étudié

RENCONTRES AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET LES ELUS LOCAUX

Deux rencontres ont été organisées avec le Maître d'ouvrage (Mmes JAUNET-CHIVET et QUEIROGA de la direction des Mobilités auprès du département des Yvelines)

- Le 18 septembre pour la prise de connaissance du dossier et la visite du parcours du projet
- Le 6 novembre à l'issue de la clôture de l'enquête afin de faire part des éléments majeurs recueillis en cours d'enquête et fixer l'échéancier post-enquête

Des échanges ont été effectués avec MM les Maires de TRIEL et CARRIERES SOUS POISSY au cours des permanences tenues dans ces mairies.

Par ailleurs, une réunion s'est tenue le 14 septembre en Préfecture de VERSAILLES pour régler les aspects administratifs liés à la future enquête

AFFICHAGE, PUBLICITE LEGALE ET EXTRA LEGALE DE L'ENQUÊTE

L'arrêté préfectoral modificatif du 7 septembre 2020 (joint en annexe) a fixé les modalités techniques et administratives de l'enquête.

Une affiche réglementaire d'avis d'ouverture de l'enquête (copie jointe en annexe) a été apposée sur l'ensembles des panneaux administratifs des communes ainsi que le long de l'axe de la RD 190, siège du projet.

Cet affichage a été constaté par Me Olivier PLANTARD, huissier de Justice (SAS TRISTANT- LE PEILLET- DARCQ 92) le 8 septembre 2020.

Les parutions légales au sein de la presse régionale sont précisées par le tableau ci-après :

LE PARISIEN	LE COURRIER 78
8 septembre	9 septembre
30 septembre	30 septembre

Copie de ces insertions figurent en annexe

Pendant toute la durée de l'enquête, des panneaux d'information sur les aspects et caractéristiques du projet ont été apposés au sein des deux mairies concernées :

- Salle réservée aux permanences à TRIEL
- Espace polyvalent en rez-de-jardin à CARRIERES SOUS POISSY

Ces panneaux illustraient les points fondamentaux suivants :

- Le déroulement du projet
- Pourquoi ce projet ?
- Caractéristiques générales du projet (section urbaine et interurbaine)

Il est considéré que la publicité légale a été effectuée conformément aux dispositions requises en la matière

PROLONGATION DE L'ENQUÊTE

Par courrier en date du 6 octobre 2020, M. le Maire de CARRIERES SOUS POISSY (ci-joint) a sollicité la prolongation de l'enquête publique de 15 jours au motif que la nouvelle Municipalité était conviée à une réunion d'information sur le projet seulement quatre jours avant le début de l'enquête. Ce délai était insuffisant pour apprécier de façon approfondie les différents aspects du projet.

Par décision en date du 13 octobre, le commissaire-enquêteur a prolongé l'enquête jusqu'au 6 novembre 2020 à 17 h.

Cette décision a fait l'objet d'un nouvel arrêté préfectoral en date du 14 octobre (ci-joint) et d'un nouvel affichage (copie jointe)

CALENDRIER DES PERMANENCES

Elles se sont déroulées comme suit :

TRIEL	CARRIERES SOUS POISSY
12 octobre 14 h – 18 h	12 octobre 9 h – 12 h
24 octobre 9 h – 12 h	23 octobre 9 h – 12 h
6 novembre 9 h – 12 h	6 novembre 14 h – 17 h

Les conditions matérielles allouées à ces permanences étaient correctes et n'appellent pas d'observations particulières.

Elles n'ont donné lieu à aucun événement ou incident susceptible d'être mentionné.

Il n'a pas été jugé utile d'organiser une réunion publique d'information, même pendant la période de prolongation de l'enquête, d'une part en raison des prescriptions gouvernementales en matière de protection sanitaire et, d'autre part, au regard du volume gérable, dans des conditions normales, des visites du Public au cours des permanences.

AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA)

● DRIEE Ile de France :

Nécessité de réaliser une étude environnementale du projet en raison :

- De l'interception d'une zone humide de classe 2 et une enveloppe d'alerte de zone humide de classe 3
- Du périmètre de protection du pont de POISSY, monument historique inscrit
- De l'excédent de terres polluées
- Des perturbations d'écoulement des eaux
- Des nuisances générées par le chantier

● DRAC

Pas de prescriptions particulières en matière d'archéologie préventive

● Agence régionale de Santé (ARS)

Le projet ne situe pas dans le périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine

Aucun site répertorié BASOL et BASIAS n'est présent au droit du projet

Des bâtiments situés en bordure de la RD 190 sont soumis à des niveaux de bruit excédant les normes et qu'une isolation phonique appropriée permettra de les respecter. Une étude acoustique devra être réalisée 6 mois après la mise en service des nouveaux équipements.

Les nuisances du chantier devront se conformer aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 11 décembre 2012 relatif à la lutte contre le bruit

La qualité de l'air ne devrait pas être dégradée et la phase travaux veillera à ne pas favoriser le développement de l'ambrosie

L'augmentation des rejets par accroissement du trafic devrait être compensée par de meilleures performances des engins routiers

Avis favorable sous réserve de la prise en compte de ces observations

● GPSEO

Il convient de veiller aux facteurs suivants :

- Continuité et sécurité des pistes cyclables
- Bon fonctionnement du TCSP, surtout aux carrefours et aux points d'arrêt
- Les transitions entre les différentes emprises en secteur urbain

Avis favorable

AVIS DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

La MRAe constate en préambule que le projet n'induit pas d'amélioration significative des temps de trajet en heure de pointe et de report modal vers les bus en raison de l'aménagement actuel du pont de POISSY, facteur d'engorgement majeur.

Elle demande, en conséquence, un réexamen des conditions de circulation sur cet ouvrage

Les autres remarques et recommandations de cette Autorité sont résumées comme suit :

- Demande de justifier la non intégration du projet de liaison routière RD 30 et RD 190 dans le même programme de travaux et, le cas échéant, de compléter l'étude d'impact cumulée des deux projets
- Demande de présentation des modalités d'exploitation du TCSP et des simulations de trafic, bases de l'étude d'impact
- Demande de qualifier les incidences négatives du projet avant et après les mesures compensatoires
- Demande d'évaluer le développement de l'urbanisme de la boucle de CHANTELOUP résultant de la réalisation des projets des deux RD et ses conséquences sur l'étude d'impact
- **Souligne qu'aucune étude approfondie quant au report modal vers le TCSP n'a été diligentée et demande de quantifier la part de déplacements susceptible d'être captée par le futur TCSP par rapport à la situation actuelle**
- Demande d'évaluer l'augmentation de trafic sur l'incidence de coupure urbaine
- Recommande la réévaluation des incidences sanitaires et climatiques cumulées par l'ensemble des projets de la boucle de CHANTELOUP
- Reprend les avis formulés par l'ARS en matière de nuisances sonores
- Demande de reconsidérer les plantations prévues le long de la section interurbaine
- Demande d'évaluer l'impact de l'élargissement pour ce qui concerne la faune sauvage et de mettre à jour les références relatives aux espèces menacées

Le Maître d'ouvrage a fourni les éléments de réponse qui ne sont pas analysés par le présent rapport, sauf pour les mêmes questions ou demandes reprises dans le cadre de l'expression du Public lors de l'enquête.

AVIS DU PUBLIC RECUEILLIS AU COURS DE L'ENQUÊTE

AU NIVEAU DU REGISTRE DEMATERIALISE

Date	Nom	Résumé de l'avis
24 sept	Mme JACOB	<ul style="list-style-type: none"> - Approuve la nouvelle traversée piétonne au carrefour de la RD 55 - Pas de stop au débouché de la rue de la Senette - Problème de la traversée du pont de Poissy - Pas d'études d'évolution du trafic
24 sept	M GUERIN	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi le prolongement de la 2X2 voies ne va pas jusqu'à TRIEL ?
24 sept	Id	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre des ronds-points aux carrefours plutôt que des feux tricolores
25 sept	M MARSAT	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'études d'évolution du trafic - Elargir le pont de Poissy - Moduler l'éclairage - Mettre en place des feux « intelligents »
27 sept	M GUERIN	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre des ronds-points aux carrefours plutôt que des feux tricolores
27 sept	M BERTRAND	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi le prolongement de la 2X2 voies ne va pas jusqu'à TRIEL ? - Aménager le pont de Poissy ou construire la passerelle - Nécessite de conduire des études de flux selon les modes de franchissement des carrefours
30 sept	M BRONDEAU	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrer le franchissement du pont de Poissy - Assurer la continuité des pistes cyclables - Nécessité de réaliser effectivement de nouvelles plantations sur la section interurbaine - Installer des feux tricolores plutôt que des ronds-points aux carrefours
8 octobre	M VANDAME	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ? - Pas de résorption de la coupure urbaine - Assurer la continuité des pistes cyclables de TRIEL à POISSY

12 oct	Mme DECOMBE (auto destruction)	- Problème d'accès futur à ce site
12 oct	M PERSIANOFF	- Continuité du parcours jusqu'à l'A13
15 oct	RESEAU VELO	- Souci d'assurer une continuité fonctionnelle de la piste cyclable dite V33, en particulier lors du franchissement des ronds-points - Privilégier les pistes unidirectionnelles, y compris au niveau du pont de Poissy, de chaque côté de la chaussée. - Traversée de Poissy vers Saint Germain (hors périmètre de l'enquête)
16 oct	COPRA 184	- Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ? - Pas de résorption de la coupure urbaine - Pas de continuité claire des pistes cyclables - Pourquoi abattre les arbres de la section interurbaine ? - Dégradation de la qualité environnementale de certaines sections
25 oct	M DESTOMBES	- Pas d'accès au dossier en ligne pendant la période de prolongation d'enquête (Résolu)
28 oct	M BUSSEROLES	- Nécessite d'assurer la continuité des voies de circulation douces entre CARRIERES et POISSY
30 oct	M DESTOMBES (ADIV Environnement)	- Lien avec le projet de la RD 30 et du pont d'Achères amenant un surcroit de trafic au niveau de la RD 190. - Difficultés de financements de projets simultanés donc délais de réalisation du projet peu réalistes - Rappel de la position de la MRAe hostile au découplage des deux projets d'infrastructures nouvelles - Pas d'amélioration en termes de fluidité du trafic en raison du pont de Poissy inchangé - Pas de report modal espéré en raison de la situation inchangée pour les bus - Pas d'étude sur les futurs usages de transport résultant du projet

		<ul style="list-style-type: none"> - Le bénéfice en termes de temps de transport (autos et transports collectifs) n'apparaît pas de façon déterminante et la saturation actuelle de l'axe n'est pas démontrée - Pas de projet de covoiturage sur l'axe - Pas d'évaluations des futurs flux - Pas de résorption de la coupure urbaine du fait de la largeur de la voirie - Atteinte à l'espèce protégée des putois d'Europe du fait de l'élargissement de la voie routière interurbaine - Nécessité de mettre en place des passages souterrains pour la petite faune - Tenir compte des recommandations formulées par la MRAe
3 nov	M PICHAUD	<ul style="list-style-type: none"> - Annonce l'envoi d'un texte de remarques
4 nov	TRIEL ENVIRONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ? - Assurer la continuité des pistes cyclables de TRIEL à POISSY - L'élargissement entrainera un surcroît de trafic automobile - Pourquoi abattre les arbres de la section interurbaine ?
5 nov	BIEN VIVRE A L'HAUTIL	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien du goulot d'étranglement du pont de Poissy - Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ? - Pas d'étude sur les futurs usages de transport résultant du projet - Assurer la continuité et la sécurité des pistes cyclables de TRIEL à POISSY - Pas de résorption de la coupure urbaine - Maintien du goulot d'étranglement du pont de Poissy - Les continuités écologiques sont-elles assurées ? - Nécessité de mettre en place des passages souterrains pour la petite faune - Demande d'instauration d'un dialogue avec le Préfet

6 nov	M SAUGE	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation des nuisances pour le commerce local pendant la durée des travaux
6 nov	?	<ul style="list-style-type: none"> - Ajouter des passages piétons entre le pont de Poissy et le carrefour avec la route de la Mairie
6 nov	LPO IdF	<ul style="list-style-type: none"> - Atteinte à l'habitat des chiroptères - Augmentation de la coupure du corridor du SRCE - Atteinte à l'espèce protégée des putois d'Europe du fait de l'élargissement de la voie routière interurbaine - Actualiser l'inventaire floristique
6 nov	M MILLE	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ? - Ne pas élargir à 2X2 voies la route en zone interurbaine et réserver les emprises aux circulations douces
6 nov	M HOULLEMARE	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ? - Problème de sécurité pour les usagers du TCSP du fait de sa position centrale - Difficultés pour les commerces
6 nov	Mme KERIGNARD	<ul style="list-style-type: none"> - L'élargissement entrainera un surcroit de trafic automobile - Linéaire du TCSP interrompu au pont de Poissy - Nécessite de la passerelle - Pourquoi abattre les arbres de la section interurbaine ? - Atteinte à l'habitat des chiroptères - Artificialisation du foncier - Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ? - Réserver une voie pour les transports collectifs sur le pont de Poissy - Créer une aire de covoiturage à l'entrée de TRIEL

AU NIVEAU DU REGISTRE DEPOSE EN MAIRIE DE TRIEL

Date	Nom	Résumé
24 sept	?	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation des traversées piétonnes - Maintien du goulot d'étranglement du pont de Poissy - Quel aménagement pour le carrefour au débouché du pont de Poissy vers la rue Jean Monnet ? - Aménagement du pont de Poissy pour le TCSP ? - Comment sera prévue la gestion synchronisée des feux de circulation ?
24 sept	?	<ul style="list-style-type: none"> - Prolonger la section à 2X2 voies jusqu'à l'échangeur avec la RD 1
24 sept	?	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre des ronds-points aux carrefours plutôt que des feux tricolores
25 sept	?	<ul style="list-style-type: none"> - Prolonger le TCSP jusqu'à la gare de Poissy à défaut de la passerelle - Mode d'éclairage et de son extinction nocturne - Comment sera prévue la gestion synchronisée des feux de circulation ?
27 sept	?	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre des ronds-points aux carrefours plutôt que des feux tricolores - Prolonger la section à 2X2 voies jusqu'à l'échangeur avec la RD 1 - Prolonger le TCSP jusqu'à la gare de Poissy à défaut de la passerelle
30 sept	?	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement du pont de Poissy pour le TCSP ? - Assurer la continuité et la sécurité des pistes cyclables de TRIEL à POISSY - Informations insuffisantes sur les futures plantations de la section interurbaine
8 oct	M VANDAMME	Id à registre électronique
12 oct	?	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi un TCSP en section centrale de voirie ? - Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ?
12 oct	AUTO DESTRUCTION	<ul style="list-style-type: none"> - Problème d'accès futur à ce site - Quelle est la superficie du foncier exproprié des parcelles AR 257 et BK 14 ? - Quels aménagements de voirie sont prévus sur ce secteur ? - Montant des indemnités d'expropriation ? (hors enquête publique)

12 oct	?	<ul style="list-style-type: none"> - Favorable au projet de fluidification de la circulation - Continuité du parcours jusqu'à l'A13 (<i>hors enquête publique</i>)
15 oct	RESEAU VELO	Id à registre électronique
16 oct	COPRA 184	Id à registre électronique + : <ul style="list-style-type: none"> - Montant trop important des investissements pour un linéaire du TCSP d'environ 50 % du trajet total du projet
24 oct	Mme GULMIN	<ul style="list-style-type: none"> - Problème de propriété concernant la parcelle 81 (<i>concerne enquête parcellaire</i>)
29 oct	ADIV ENVIRONNEMENT	Id à registre électronique du 30 oct
4 nov	M PICHAUD	<ul style="list-style-type: none"> - Les élargissements de voirie génèrent un flux supplémentaire de trafic - Les aménagements des carrefours sont mal étudiés - Maintien du goulot d'étranglement du pont de Poissy donc pas de gain réel pour le TCSP - Projets multiples et « saucissonnés » au niveau de la boucle de Chanteloup - Pas de stop au débouché de la rue de la Senette sur la RD 190 - Nécessite de la passerelle - Manque de précisions sur la finalité du projet
4 nov	TRIEL ENVIRONNEMENT	id registre dématérialisé du 4 nov
5 nov	BIEN VIVRE A L'HAUTIL	Id registre dématérialisé du 5 nov + <ul style="list-style-type: none"> - Projets multiples et « saucissonnés » au niveau de la boucle de Chanteloup - Contre-productif en matière de qualité de l'air - Atteintes aux milieux et à la biodiversité - Projet se situant en zone d'expansion des crues - Rapport coûts/bénéfices défavorable
6 nov	M SAUGE (GEFICAR)	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de limiter les nuisances pendant les travaux
6 nov	BIEN VIVRE A L'HAUTIL	<ul style="list-style-type: none"> - Créer une aire de covoiturage ou un parking relais à la sortie de TRIEL
6 nov	Mme KERIGNARD	<ul style="list-style-type: none"> - Annonce l'envoi de 2 questions concernant le prolongement du TCSP et les autres projets d'équipements

AU NIVEAU DU REGISTRE DEPOSE EN MAIRIE DE CARRIERES /s POISSY

Date	Nom	Résumé
8 oct	M VANDAMME	Id à avis déposé sur le registre de TRIEL et dématérialisé
12 oct	Mme DECOMBE AUTO DESTRUCTION	- Avis déposé au registre de TRIEL et dématérialisé
12 oct	APEA	- Favorable au projet - Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ?
21 oct	COPRA 184	Document déjà remis au registre de TRIEL et au registre dématérialisé
4 nov	M PICHAUD	Id à texte remis le 4 nov au registre de TRIEL
6 nov	RSNE	<ul style="list-style-type: none"> - Le constat sur l'insuffisance de transports collectifs est contradictoire avec l'élargissement de la RD 190 - TCSP non sécurisé pour les voyageurs du fait de sa position en milieu de voirie - Pas de résorption de la coupure urbaine du fait de la largeur de la voirie - Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ? - Actualiser les études de trafic - Projets multiples et « saucissonnés » au niveau de la boucle de Chanteloup - Incidences négatives sur l'Environnement - Etude faune/flore insuffisante ne prenant pas en compte toutes les espèces - Impact négatif sur les commerces
6 nov	Association NON AU PONT D'ACHERES	<ul style="list-style-type: none"> - Construction de routes avant les réflexions sur les projets d'aménagement et de développement urbain - Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ? - Accroissement du trafic automobile par la RD 30 - Projets multiples et « saucissonnés » au niveau de la boucle de Chanteloup - Incidences négatives sur l'Environnement et la biodiversité - Impact négatif au niveau de la ville de Poissy
6 nov	M ADAM	- Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ?

		<ul style="list-style-type: none"> - TCSP non sécurisé pour les voyageurs du fait de sa position en milieu de voirie - Impact négatif sur les commerces
6 nov	M HOULLEMARE	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter l'emprise interurbaine à 2 X 1 voie, avec TCSP bidirectionnel et voies pour circulations douces
6 nov	LPO Idf	Id à registre dématérialisé
6 nov	?	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de traversée piétonne entre le pont et le carrefour de la Mairie - Circulation des bus sur le pont de Poissy
6 nov	Mme OUALILA	<ul style="list-style-type: none"> - S'interroge sur le devenir de sa parcelle sise 263 avenue de l'Europe
6 nov	M. AÏT Maire de Carrières /s Poissy	<ul style="list-style-type: none"> - Demande d'études complémentaires sur l'évolution du trafic - Maintien du goulot d'étranglement du pont de Poissy en dépit du système de priorité des bus - L'étude réalisée par CA2RS a-t-elle été intégrée ? - Requalifier l'aménagement des carrefours - Pas de résorption de la coupure urbaine - Installation de radars tronçons ? - Parc relai avant Carrières ? - Stationnement prévu pour les commerces de l'avenue de l'Europe ? - Une étude de report modal a-t-elle été réalisée ? - Problème d'accès au futur emplacement du dépôt des bus - La continuité des pistes cyclables n'est pas affichée clairement - Le dimensionnement des bassins de recueil des eaux pluviales est lié à une pluie vingtenale ; nécessite de les doter en amont d'un système d'épuration - Actualiser les données en matière de qualité de l'air. Id pour le bruit - Entretien des arbres - Manque le recensement des espèces protégées dans la ZNIEFF
30 sept	?	<ul style="list-style-type: none"> - Périmètre du projet pas adapté aux enjeux affichés - Pas de continuité des pistes cyclables - Peu de précisions sur les futures plantations en zone interurbaine

		<ul style="list-style-type: none">- Privilégier les feux aux carrefours avec si possible une onde verte pour la synchronisation ; <i>l'argument contraire est développé plus loin !</i>- Prolonger le périmètre jusqu'au rond-point de la RD 1- Nécessité de la passerelle- Bénéfice du projet insuffisamment argumenté- Eclairage consommateur d'énergie- Pas de stop au débouché de la rue de la Sennette- Pas d'aménagement du pont de Poissy
--	--	--

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE TRANSMIS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Un total de 61 contributions a été recensé au cours de l'enquête, 27 par le biais du registre dématérialisé et 34 déposées au niveau des registres mis à la disposition du Public dans chacune des mairies concernées, selon la répartition suivante :

- 20 à TRIEL
- 14 à CARRIERES /s POISSY

Ces contributions rassemblent un effectif de 171 avis, remarques ou questions, dont 132 se rapportent à l'objet de la présente enquête

On remarque une forte participation du secteur associatif, se traduisant par la remise de mémoires qui rassemblent plus de la moitié des avis recueillis

La consistance de ce tissu associatif, actif et structuré, s'explique par son existence déjà ancienne, constituée à l'origine sur l'opposition à d'autres projets d'aménagement proches ou connexes de celui-ci (A 104, pont d'Achères, RD 30, port de POISSY...)

Le classement thématique des avis recueillis est indiqué par le tableau ci-après :

Thèmes généraux sur le principe du projet	
Intitulé	Nombre d'avis
Coût du projet trop élevé par rapport aux bénéfices espérés	3
Périmètre du projet trop restreint en raison de son interférence avec d'autres projets en cours, dont le barreau de la RD 30	6
Pas d'évaluation du report modal attendu du TCSP et de prévisions de trafic	8
Projet générant un surcroît de trafic automobile	6
Aménagements prévus	
Prolongement du TCSP jusqu'à TRIEL	14
Aménagement du pont de POISSY	14
Aménagement de la section interurbaine	7
Continuité et sécurisation des voies de circulation « douces »	9
Aménagement des carrefours et de la signalisation routière	19
Résorption de la coupure urbaine à CARRIERES /s POISSY	5
Accès aux commerces et aux ateliers	7
Aspects environnementaux	
Abattage des arbres et futures plantations du secteur interurbain	10
Protection des espèces animales	5

Atteintes aux écosystèmes (ZNIEFF, SRCE)	4
Inventaire faune/flore insuffisant ou à actualiser	4
Divers	
Modulation de l'éclairage nocturne et consommation d'énergie	2
Position du TCSP en milieu de chaussée	4
Création d'une aire de covoiturage ou parking-relais	3
Avis de la MRAe	2

Avis ou questions formulés en dehors du périmètre de l'enquête

(Le Maître d'ouvrage n'est pas formellement tenu d'y répondre)

Prolongation du TCSP vers la gare de POISSY	9
Création d'une passerelle pour les circulations douces	8
Aménagements au niveau de la ville de POISSY	3
Enquête parcellaire	4
Autres (<i>ponctuelles</i>)	7

QUESTIONS ADRESSEES AU MAÎTRE D'OUVRAGE

1) Thèmes généraux et principes du projet

- 1-1 Le montant des investissements prévus pour le projet est-il disproportionné, particulièrement en ce qui concerne la faible longueur du TCSP ?
- 1-2 Les bénéfices attendus du projet ont-ils été correctement appréhendés en matière, d'une part, de report modal vers les transports collectifs et, d'autre part, sur l'évolution du trafic automobile ?
- 1-3 Une étude concernant une éventuelle augmentation de l'utilisation du TCSP a-t-elle été menée auprès de la population locale concernée ?
- 1-4 L'élargissement de l'emprise routière en zone interurbaine peut-elle générer un surcroît de trafic automobile annihilant les bénéfices de l'opération ?
- 1-5 Le projet est-il trop découplé de la perspective future de création du barreau routier RD 30 ?
- 1-6 Le périmètre du projet est-il trop restreint, excluant en particulier la situation du pont de POISSY et la passerelle parallèle ?

2) Aménagements prévus

- 2-1 Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ?
- 2-2 Pourquoi ne pas prolonger la section à 2X2 voies jusqu'à l'échangeur avec la RD 1 ?
- 2-3 La continuité des pistes cyclables (avec ou sans la passerelle dédiée) est-elle formalisée et correctement intégrée au projet ?
- 2-4 L'aménagement à CARRIERES SOUS POISSY est-il de nature à réparer ou atténuer l'effet de coupure urbaine ?
- 2-5 Pourquoi le TCSP est-il aménagé en milieu de chaussée ?
- 2-6 Comment s'effectuera l'accès au nouveau dépôt de bus ?
- 2-7 Quelles mesures sont prévues pour la régulation et la fluidité du trafic ?
- 2-8 La priorité aux feux donnée pour les bus à l'entrée du pont de POISSY est-elle contradictoire avec l'objectif de fluidité du trafic automobile ?
- 2-9 L'accès et le stationnement au profit des commerces sera-t-il garanti pendant les travaux et en phase finale ?
- 2-10 Une aire de covoiturage au niveau du futur carrefour avec la RD 30 est-elle envisagée (ou au niveau de l'échangeur avec la RD 1) ?
- 2-11 Le débouché de la rue de la Sennette avec l'avenue de l'Europe peut-il être réétudié ?
- 2-12 Quels dispositifs sont envisagés pour l'éclairage nocturne en matière d'économie d'énergie ?

3) Aspects environnementaux

3-1 L'abattage des deux rangées d'arbres en section interurbaine est-il indispensable ?

3-2 Des précisions supplémentaires peuvent-elles être apportées sur les compensations et les futures plantations arbustives ?

3-3 L'écosystème et l'habitat des chiroptères sera-t-il restauré avec ces nouvelles plantations ?

3-4 Un passage souterrain pour la faune sauvage en section interurbaine, en particulier au profit des migrations du putois d'Europe sera-t-il aménagé ?

3-5 Un inventaire actualisé faune/flore est-il envisagé par le Maître d'Ouvrage ?

3-5 Quels impacts pour la ZNIEFF, le corridor écologique, les trames bleues et vertes, la zone de compensation mutualisée ?

3-6 Comment sera réalisé l'entretien régulier des noues ?

**QUESTIONS COMPLEMENTAIRES (QC) ADRESSEES AU MAÎTRE D'OUVRAGE
RESULTANT DE L'ANALYSE DU DOSSIER PAR LE COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR**

QC-1 : Une zone humide 2 semble impactée ; quelles mesures compensatoires sont prévues ?

QC-2 : Le projet est déclaré excédentaire en matériaux ; comment l'excédent sera traité, en particulier pour les terres de déblai polluées ?

QC-3 : Il est indiqué que les eaux de voirie recueillies seront dépolluées avant infiltration. Par quel dispositif ?

QC – 4 : Il est indiqué, au titre de la loi sur l'Eau, qu'il n'y aura pas d'infiltration de sels dissous ; qu'en est-il de l'éventuel épandage de sel de déneigement ?

QC -5 : Le Maître d'Ouvrage s'engage-t-il à effectuer, 6 mois après l'achèvement des travaux, une nouvelle étude de bruit pour les habitations concernées ?

MEMOIRE EN REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les réponses sont indiquées en caractère **bleu**

Les appréciations du commissaire enquêteur figurent en caractère **rouge**

1-1 Le montant des investissements prévus pour le projet est-il disproportionné, particulièrement en ce qui concerne la faible longueur du TCSP ?

Le montant de l'opération, à ce stade, est estimé à 21 millions d'euros TTC (estimation niveau AVP), réparti de la manière suivante :

- Acquisitions foncières : 1 184 000 €
- Travaux (y compris études et contrôles) : environ 19,4 millions d'euros TTC,
 - dont section Urbaine (1600 m): environ 12 millions d'euros TTC (soit 7.5 M€ TTC ou 6.25 M€ HT du km)
 - dont section interurbaine (1500 m) : env. 7,4 millions d'euros TTC

A titre de comparaison, le montant de l'opération Tzen 1 (Seine et Marne) est de 8.5 millions d'euros HT du kilomètre, le montant du premier tronçon du Tzen 2 (180M€, 17km) est de 10.5 millions d'euros HT du kilomètre, bien supérieur au montant de notre projet de TCSP.

Le montant du présent projet est donc tout à fait cohérent et comparable avec des projets similaires intégrant un transport en commun.

(pour mémoire, s'agissant du coût des projets de tramways : le montant du Tram T6 mis en service en 2016 est de 37 millions d'euros HT du kilomètre, le montant du Tram T10 en cours de travaux est de 42 millions d'euros HT du kilomètre).

La comparaison avec le coût de construction d'un linéaire de tramway n'est pas pertinente car l'ampleur des travaux préparatoires, en particulier la déviation des réseaux, n'est pas du même ordre de grandeur.

En revanche, celle avec d'autres TCSP (bus en site propre) apparaît plus légitime, sous réserve de capter un flux quotidien de voyageurs suffisant pour justifier l'intérêt de l'opération.

Ce point est analysé et développé en seconde partie du présent rapport

1-2 Les bénéfices attendus du projet ont-ils été correctement appréhendés en matière, d'une part, de report modal vers les transports collectifs et, d'autre part, sur l'évolution du trafic automobile ?

Le projet facilite le rabattement, en transport collectif notamment, vers EOLE et le T 13 express. Le modèle de trafic utilisé dans le cadre du projet s'est basé sur le modèle régional qui a été affiné sur un secteur plus large que celui du projet de requalification. Il intègre le report modal issu des véhicules particuliers vers les transports collectifs.

Dans le cas présent, le projet concerne la création d'un TCSP qui renforce l'attractivité du réseau de transports en commun au-delà d'une amélioration des conditions de circulation pour tous les autres véhicules. A cet égard, la part de report des véhicules particuliers vers les transports collectifs a été légèrement augmentée par rapport aux chiffres usuellement pris en compte par les modèles

Ces éléments sont repris dans le chapitre 14.4.2 de l'étude d'impact.

Dont acte, toutefois ce point est analysé et développé en seconde partie du présent rapport

1-3 Une étude concernant une éventuelle augmentation de l'utilisation du TCSP a-t-elle été menée auprès de la population locale concernée ?

L'étude de la desserte en transports collectifs en Seine-Aval, réalisée entre 2008 et 2010 par le STIF, a identifié le besoin d'améliorer la desserte de la gare de Poissy depuis la boucle de Chanteloup, compte tenu, notamment, de l'arrivée des transports ferrés structurants que sont EOLE et le T13 express à Poissy. Le besoin est d'autant plus fort en raison du développement de l'urbanisation conséquente à terme dans la boucle de Chanteloup (1 900 logements supplémentaires sont prévus sur le secteur à l'horizon 2027). Il était donc impératif pour le Département des Yvelines, qui porte et soutient le développement équilibré de son territoire, de s'impliquer dans un projet volontariste et significatif pour le développement des TC dans la boucle.

Par conséquent, en 2010, suite à l'aboutissement des réflexions sur le développement et l'aménagement de la boucle de Chanteloup, en collaboration avec l'EPAMSA (en lien avec la ZAC Carrières-Centralité) et la CA2RS (aujourd'hui la CU GPS&O), un TCSP a été intégré à la section urbaine de la RD190.

La Région et le STIF ont acté le 25 novembre 2013, d'une part l'opportunité de l'aménagement de ce TCSP et, d'autre part, que le Département des Yvelines serait le maître d'ouvrage de cette opération.

Cette opération, portée par la Région, la CU GPS&O et les communes concernées, a alors été inscrite, pour la partie intégrant le TCSP, au Contrat de Plan Région - Département (CPRD) pour un montant de 10,5 M€ HT avec un financement à hauteur de 40% pour le CD78, 40% pour la RIF et 20% pour GPS&O.

Lors de la concertation publique, qui s'est déroulée début 2018, la population a fait part de ses observations consignées dans les registres mis à disposition du public, dans les formulaires envoyés via le site internet du Conseil départemental et lors des deux réunions publiques qui se sont tenues fin janvier à Triel-sur-Seine et à Carrières-sous-Poissy.

L'opportunité du projet n'a été ni questionnée, ni remise en cause. L'ensemble des observations, converge sur le fait que la configuration actuelle de RD 190, très routière, constitue, dans sa configuration actuelle, une coupure dans la ville. Il a bien été entendu que sa requalification avait pour objectif de permettre aux riverains de se réappropriier cet espace

public et de développer les déplacements tous modes dans des conditions adéquates, tant en termes d'intégration urbaine et paysagère que de sécurité pour les piétons, cycles, TC, VL. La prise en compte des déplacements tous modes dans un secteur qui s'urbanise à grands pas, et notamment des transports en commun, afin d'en améliorer le fonctionnement par la mise en place d'un site propre pour les bus, a été accueillie favorablement.

Les transporteurs que le Département a sollicités lors des études, ainsi que GPS&O, sont en attente de ce projet pour optimiser la desserte en TC : redéploiement et augmentation des fréquences des lignes de bus, dans la mesure où ce projet permettra de rejoindre plus efficacement la gare de Poissy et le Nord de la boucle.

Ces éléments qualitatifs sont certes éclairants. Toutefois, l'aspect quantitatif d'évaluation de report modal vers le TCSP est insuffisamment étayé

UNE RESERVE EST EMISE EN CE SENS

Un enquête locale préalable au niveau des habitants concernés et des usagers des transports en commun aurait contribué à davantage légitimer le projet

1-4 L'élargissement de l'emprise routière en zone interurbaine peut-elle générer un surcroît de trafic automobile annihilant les bénéfices de l'opération ?

Le doublement de la RD190 en section interurbaine est nécessaire pour capter l'augmentation du trafic prévue, liée aux projets de développement urbain du secteur. Pour autant, le doublement de cette section n'a pas vocation à attirer davantage de trafic, sachant que sur la section urbaine, la RD est et restera à 2x2 voies. Sa capacité ne sera pas augmentée. Seuls les bus bénéficieront d'une amélioration significative de leur temps de parcours grâce au site propre.

A l'horizon de mise en service, comme à l'horizon + 20 ans, l'aménagement assurera l'écoulement du trafic pour tous les modes dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité.

Le retour d'expérience démontre que toute augmentation des capacités d'une infrastructure routière procure dans un premier temps une amélioration de la fluidité du trafic mais génère ensuite un flux supplémentaire qui en annihile les effets bénéfiques

Ce point est analysé et développé en seconde partie du présent rapport

1-5 Le projet est-il trop découplé de la perspective future de création du barreau routier RD 30 ?

Le projet de liaison RD190-RD30 est d'ores et déjà en phase opérationnelle et sera réalisé indépendamment de la requalification de la RD190 et de la réalisation du TCSP. C'est pourquoi il fait partie du scénario « fil de l'eau » (scénario avec réalisation de tous les projets connus du secteur, hors requalification de la RD190 et création du TCSP) et il est donc pris en compte à l'horizon de mise en service de la requalification de la RD190. Ses objectifs sont de

proposer un nouveau franchissement pour soulager les axes au Sud (qui sont déjà chargés et le seront encore plus avec les développements prévus) et en rive gauche de la Seine, et préserver des conditions de circulation satisfaisantes, notamment autour des gares des projets d'infrastructure de transport (EOLE et Tram 13 Express).

Concernant le présent projet de requalification de la RD190, l'augmentation de sa capacité en section interurbaine et la mise en place du TCSP en zone urbaine permettront, au vu des nombreux projets de transport et de développement prévus dans le secteur (prolongement du RER E (Eole), Tram 13 Express, projets de ZAC, etc.), de répondre à la demande croissante du nombre de déplacements vers la gare de Poissy. En effet, les conditions de circulation sur la RD190 nécessitent d'être améliorées, en particulier pour les bus afin qu'ils ne soient pas ralentis dans les embouteillages, pénalisant leurs temps de parcours. Le projet favorisera de plus le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs.

Le projet de liaison RD30-RD190 et le présent projet de requalification de la RD190 répondent ainsi à des objectifs certes complémentaires mais différents et sont surtout totalement indépendants l'un de l'autre : la réalisation de l'un ne conditionnant pas celle de l'autre.

Ces projets s'inscrivent toutefois dans une démarche volontariste du Département de contribuer aux déplacements tous modes, de développer les transports en commun tout en accompagnant le développement de ce territoire Est de la Seine Aval mais également en apportant des réponses aux congestions déjà existantes.

Il est rappelé que la cohérence de l'ensemble des projets d'infrastructures qu'ils soient de TC lourds (EOLE, T13...) ou routiers et leur complémentarité a été vérifiée dans le cadre des études de circulations prévisionnelles du secteur.

Néanmoins, en termes d'approche juridique, la requalification de la RD190 et le projet de liaison Pont d'Achères n'étant pas dépendants l'un de l'autre ne peuvent être considérés comme un unique projet.

Le présent projet de requalification de la RD190 doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés.

La concomitance et la complémentarité des projets, quoique indépendants aux plans juridique et administratif, n'ont pas manqué de susciter des interrogations.

Même si l'on peut admettre que le trafic de la future RD 30 sera principalement orienté est-ouest, une fraction de celui-ci viendra augmenter la RD 190 ainsi requalifiée

Au surplus, cette situation laisse une impression de manque de planification globale de l'ensemble des projets affectant cette boucle de CHANTELOUP

Ce point est analysé et développé en seconde partie du présent rapport

1-6 Le périmètre du projet est-il trop restreint, excluant en particulier la situation du pont de POISSY et la passerelle parallèle ?

Dans le volet retraçant les variantes d'aménagements et études antérieures, est intégrée l'étude menée par le Département visant à améliorer les circulations routières sur le pont de Poissy. En particulier, une étude d'affectation dynamique des voies, en fonction du trafic aux heures de pointe du matin et du soir, a été réalisée dans le cadre du présent projet :

- à l'heure de pointe du matin, 3 voies dans le sens Nord vers le Sud et 1 dans le sens Sud vers le Nord,

- à l'heure de point du soir, 3 voies dans le sens Sud vers le Nord et 1 dans le sens Nord vers le Sud.

Cette étude, décrite dans le dossier d'enquête (Pièce C : Notice Explicative – chapitre 3-2 Variantes étudiées – 3.2.2.1. Limite de la requalification de la RD190), s'est révélée non concluante. D'une part, les conditions réglementaires applicables à de tels dispositifs imposent la mise en place des portiques de signalisation d'affectation des voies, incompatible avec l'espace disponible sur site. D'autre part, cette solution n'est pas apparue pertinente compte tenu de plusieurs inconvénients significatifs (risque de choc frontal, de lisibilité dégradée pour les usagers, gain de temps négligeable, difficultés d'exploitation, impact visuel important des portiques et coût important).

Néanmoins, les réflexions se poursuivent pour améliorer les circulations routières sur le pont de Poissy.

Par ailleurs, le projet de passerelle, dédié aux circulations douces et porté par GPS&O (inscrite dans son schéma directeur cyclable) est soutenu financièrement par le Département des Yvelines et a été retenu par l'Etat dans le cadre de l'appel à projet « Fonds mobilités actives – continuités cyclables ». Ces contributions permettent de consolider le financement.

Ce projet est complémentaire au projet de requalification de la RD190 en permettant d'améliorer significativement les circulations douces sur le franchissement de Seine. De plus, le maillage depuis la RD190 sera complété dans de bonnes conditions de sécurité vers la rue Jean Monnet, la rue du Bac et la rue du vieux pont. Une fois la passerelle mise en service un jalonnement sera mis en œuvre depuis le carrefour RD190—RD55 et la contre-allée sur la section RD22-RD55.

Bien noté. Il va de soi que l'amélioration des conditions de circulation sur le pont de POISSY ainsi que la création de la passerelle dédiée aux circulations douces sont deux éléments majeurs de l'efficacité du projet

UNE RECOMMANDATION EST EMISE EN CE SENS

2) Aménagements prévus

2-1 Pourquoi ne pas prolonger le TCSP jusqu'à TRIEL ? :

Les trafics actuels, en section interurbaine, sont de l'ordre de 1 500 véhicules à l'heure de pointe.

Les trafics attendus, à la mise en service du projet de requalification de la RD 190 en section interurbaine, seront de l'ordre de 1 800 véhicules à l'heure de pointe. Une route départementale à 2 x 1 voie avec peu d'échanges peut supporter, sans que les conditions de circulations ne soient significativement dégradées, un trafic de l'ordre de 1 600 véhicules à l'heure de pointe. C'est pour cette raison, qu'un doublement de la RD 190 dans sa section interurbaine est nécessaire pour fluidifier les circulations actuelles, mais apparaît aussi suffisant pour permettre à l'ensemble des véhicules de circuler de manière satisfaisante dans l'avenir (horizon 2047). Sur cette section, les bus ainsi que l'ensemble des autres véhicules motorisés pourront donc circuler dans de bonnes conditions grâce au doublement du nombre de voies, sans nécessiter pour autant la mise en place d'un site dédié aux transports

en commun et conduire à une augmentation sensible non justifiée du coût global de cette opération.

L'objectif de cet aménagement est de favoriser l'ensemble des circulations motorisées tous modes sur ce tronçon interurbain que ce soit les véhicules légers, les poids-lourds et les transports en commun routiers (bus).

Effectivement, le nombre de lignes de bus empruntant la section interurbaine (2 actuellement) ne justifie pas l'aménagement d'une voirie TCSP.

En outre, cette section actuellement relativement fluide le sera davantage après l'élargissement prévu et la vitesse commerciale des bus, même intégrée à la circulation routière, restera satisfaisante, surtout compte tenu du nombre très réduit d'arrêt.

Dans ces conditions, le commissaire enquêteur ne recommande pas cette extension du TCSP au titre du bilan coût/avantages.

2-2 Pourquoi ne pas prolonger la section à 2X2 voies jusqu'à l'échangeur avec la RD 1 ?

La limite Nord du projet correspond au giratoire qui marquera la limite avec la section de la RD190 reprise dans le cadre de la liaison RD30-RD190 qui est déclarée d'utilité publique (arrêté du 8 février 2013) et dont la réalisation est prévue en amont du projet de requalification de la RD190 objet du présent projet.

La mise à 2x2 voies entre la limite Nord de l'opération de requalification de la RD190 et le giratoire de la RD 1 est réalisée dans le cadre de la liaison RD30-RD190 qui génère un trafic justifiant ce doublement. Par conséquent, la RD190 sera aménagée à 2x2 voies depuis l'entrée de Carrières-sous-Poissy côté Poissy jusqu'à la RD1 à Triel-sur-Seine.

Réponse adaptée au plan administratif mais contestable au plan opérationnel

Ce phasage séquentiel induit des coûts et des nuisances qui auraient pu être évitées ou limitées eu traitant d'emblée ce hiatus d'aménagement

2-3 La continuité des pistes cyclables (avec ou sans la passerelle dédiée) est-elle formalisée et correctement intégrée au projet ?

La continuité des pistes cyclables est assurée sur l'ensemble du projet. Elle est définie de la manière suivante :

- en section urbaine, une piste cyclable unidirectionnelle est aménagée de part et d'autre du projet avec des traversées sécurisées au droit des carrefours à feux.

Dans l'attente de la mise en service de la passerelle, le projet ne modifie pas les conditions actuelles des circulations douces au-delà du carrefour RD190-RD55. A noter : des essais de bandes dédiées aux cycles sur le pont ont été réalisés par le CD78 en 2018 (mai à juillet), mais se sont révélés peu concluants - sentiment d'insécurité pour les cycles, bus et véhicules du fait de la diminution de la largeur des voies et du croisement avec la rue du Pont ancien à Poissy ; il a donc été décidé de revenir à l'état actuel.

- en section interurbaine (depuis le carrefour des 3 Cèdres qui sera réaménagé), la piste cyclable unidirectionnelle sera prolongée par une voie verte (voie mixte : piétons et cycles de 3 m de large) sur le côté Est de la RD190.

Sur la section au Nord d'Azalys au droit des habitations et de la future aire de grand passage, deux contre-allées seront réalisées afin de prévoir la desserte riveraine sur lesquelles les cycles circuleront.

Côté Ouest de la RD190, les cycles seront invités à emprunter la voie mixte réalisée dans le cadre du projet de la ZAC Ecopôle.

Au Nord du projet, sur la section de la RD190 allant jusqu'au giratoire avec la RD1, la continuité sera assurée avec les aménagements prévus (piste cyclable unidirectionnelle) faisant partie du projet RD190-RD30.

L'objectif du Département des Yvelines dans le cadre de cette opération est de maintenir une cohérence entre les différents projets et d'assurer la continuité des circulations douces sur les axes structurant majeurs réaménagés ou créés sur son réseau départemental.

La topographie parfaitement plate du secteur et les distances en cause limitées se prêtent particulièrement bien à l'usage du vélo, même pour les habitants de TRIEL

Afin d'en développer et favoriser l'usage, la continuité et la sécurisation des pistes cyclables représentent des facteurs essentiels.

La situation prévue par le projet est perfectible, surtout en ce qui concerne les aménagements des carrefours. Sur la partie inter urbaine, un réel progrès semble avéré.

Il est évident que la future présence de la passerelle et son nouvel itinéraire d'accès apportera une amélioration significative, principalement pour les cyclistes en provenance de TRIEL ou ceux résidants dans le secteur sud de CARRIERES.

En tout état de cause, il conviendra de conserver une voie cycliste bi directionnelle sur le pont de POISSY au profit principalement des habitants de la partie agglomérée nord de CARRIERES

2-4 L'aménagement à CARRIERES SOUS POISSY est-il de nature à réparer ou atténuer l'effet de coupure urbaine ?

La largeur des voies, aujourd'hui variable, a été harmonisée et réduite afin, d'une part de limiter au strict nécessaire les acquisitions foncières dans ce secteur très contraint (bien que soient intégrés un site propre dédié aux bus et des aménagements pour les modes doux) et, d'autre part, de favoriser une diminution des vitesses pratiquées en apportant un caractère urbain à cet axe.

Concernant le parti d'aménagement retenu, les intersections seront aménagées en placettes carrées à feux pour offrir des traversées confortables et sécurisées pour l'ensemble des usagers. Elles feront l'objet d'un traitement qualitatif visant à renforcer le caractère urbain. Différents types de revêtement pourront être envisagés et définis en lien avec la commune. Les 4 alignements d'arbres prévus permettront de structurer l'espace public et d'embellir le cadre de vie tout en favorisant la diminution des îlots de chaleur.

Ce point est analysé et développé en seconde partie du présent rapport

2-5 Pourquoi le TCSP est-il aménagé en milieu de chaussée ?

Le choix de positionner le site propre en axe de la voie est un choix d'aménagement urbain qui s'intègre au développement de l'urbanisation en cours de part et d'autre de la RD 190. Par ailleurs, il permet une meilleure optimisation du phasage des feux tricolores au droit des carrefours, au bénéfice de l'efficacité des transports en commun, et une meilleure lisibilité pour tous les modes de déplacement. En outre, les arrêts de bus seront positionnés au plus près des traversées piétonnes qui seront organisées avec des passages piétons sécurisés par des feux tricolores.

Un aménagement en milieu de chaussée est le choix communément adopté en la matière

2-6 Comment s'effectuera l'accès au nouveau dépôt de bus ?

Le dépôt de bus CSO possède un bail avec Ile-de-France Mobilités jusqu'en 2022 et doit déménager à la fin de ce bail. Par la suite, celui-ci devrait être implanté dans la ZAC Ecopôle (fin 2023) et l'accès se fera via le site propre qui sera aménagé jusqu'au carrefour des 3 Cèdres, porte d'entrée vers la ZAC et par conséquent au dépôt.

Bien ; il conviendra d'autoriser l'usage du TCSP pour les bus sans voyageurs allant ou venant du dépôt

UNE RECOMMANDATION EST EMISE EN CE SENS

2-7 Quelles mesures sont prévues pour la régulation et la fluidité du trafic

Dans le cadre des études opérationnelles, la fonctionnalité de chaque carrefour sera affinée avec notamment des études de phasage de feux selon les charges de trafic de chaque voie en favorisant la fluidité des transports en commun.

En parallèle, une réflexion sera menée pour intégrer des technologies innovantes en vue d'optimiser la gestion du trafic (caméras,...).

Ce point est analysé et développé en seconde partie du présent rapport

2-8 La priorité aux feux donnée pour les bus à l'entrée du pont de POISSY est-elle contradictoire avec l'objectif de fluidité du trafic automobile ?

Les études de phasage de feux seront menées avec pour objectif de maintenir la fluidité de l'ensemble du trafic routier sur chaque carrefour avec la priorisation des transports en commun. Ces phasages de feux permettront d'assurer des conditions de circulation satisfaisantes pour tous les usagers de la voie.

Ce point est analysé et développé en seconde partie du présent rapport

2-9 L'accès et le stationnement au profit des commerces sera-t-il garanti pendant les travaux et en phase finale ?

Pendant la phase travaux, l'accès des piétons aux commerces sera maintenu. Aucun accès aux parcs de stationnements souterrains ou en surface ne sera impacté lors des travaux.

Dans le cadre des marchés de travaux, le Maître d'Ouvrage mentionnera l'obligation pour l'entreprise de maintenir l'ensemble des accès et stationnements existants nécessaires aux commerces.

Par ailleurs, le Maître d'Ouvrage communiquera avec les commerçants afin d'anticiper les gênes potentielles engendrées par le projet et apportera en tant que de besoin les adaptations nécessaires en cours de travaux.

Dans la configuration définitive, les conditions d'accès et de stationnement au profit des commerces restent inchangées par rapport aux conditions existantes.

Dont acte

2-10 Une aire de covoiturage au niveau du futur carrefour avec la RD 30 est-elle envisagée (ou au niveau de l'échangeur avec la RD 1) ?

A ce stade, le projet sous maîtrise d'ouvrage départementale ne concerne que la requalification de la voirie. Le Département n'a pas compétence en termes de stationnement. Néanmoins, ce projet de requalification pourrait être une véritable opportunité pour créer un nouveau parking relais ou une aire de covoiturage au Nord de la boucle. Ce point a déjà été abordé par les collectivités et pourrait faire l'objet d'une réflexion collégiale entre les différents acteurs publics en cohérence avec l'étude du pôle d'échanges multimodal de Poissy. Dans le même temps, une réflexion est en cours à l'initiative de la communauté urbaine pour l'amélioration des conditions de desserte de la boucle par les bus. Ses conclusions seront soumises à la validation d'Ile-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports.

Même si ce point est en dehors du périmètre de la présente enquête, son influence sur celui-ci ne saurait être occultée.

Si l'on veut éviter un report trop important du trafic automobile de la future RD 30 vers le RD 190 requalifiée, une aire de stationnement à l'intersection de ces deux voies permettrait d'accroître le nombre d'utilisateurs du TCSP.

Une autre aire de stationnement ou de covoiturage pourrait être implantée à la sortie de TRIEL au niveau de l'échangeur avec la RD 1 afin d'inciter les habitants de cette Commune à l'usage des transports en commun vers la gare multimodale de POISSY

UNE RECOMMANDATION EST EMISE EN CE SENS

2-11 Le débouché de la rue de la Sennette avec l'avenue de l'Europe peut-il être réétudié ?

Dans le cadre des études opérationnelles, la fonctionnalité de chaque carrefour sera affinée avec, notamment, des études de feux et des études de circulation spécifiques ainsi que des calculs de réserve de capacité, ce qui permettra d'optimiser leur fonctionnement en tant que de besoin.

Bien, à traiter avec l'attention que requiert ce point singulier

UNE RECOMMANDATION EST EMISE EN CE SENS

2-12 Quels dispositifs sont envisagés pour l'éclairage nocturne en matière d'économie d'énergie ?

Les études d'éclairage seront réalisées dans le cadre des études opérationnelles avec comme objectif l'implantation d'un éclairage utile, écologiquement responsable et économique. Les pistes de réflexion pourront porter sur l'utilisation d'ampoules à basses températures (Led) avec variation intensité d'éclairage selon l'heure, ainsi que sur des éclairages adaptés et optimisés selon les usages (voies routières, pistes cyclables et/ou trottoir). L'éclairage pourra dans ces conditions être optimisé et réduit au strict nécessaire.

Réponse satisfaisante

3) Aspects environnementaux

3-1 L'abattage des deux rangées d'arbres en section interurbaine est-il indispensable ?

Le projet a fait l'objet d'optimisation afin de réduire la consommation d'emprises. Au Nord du giratoire Azalys, les alignements d'arbres ne pourront pas être conservés. En effet, côté Est, l'aménagement de la desserte de la future aire de grand passage ainsi que des habitations existantes nécessitent l'aménagement d'une contre-allée. En rive Ouest, l'emprise du projet jouxte en partie la zone de compensation écologique réalisée dans le cadre de l'Ecopôle et de la ZAC Centralité, sur laquelle il n'est pas possible d'empiéter.

Au Sud du giratoire Azalys, l'alignement en rive Est ne pourra être conservé ; en revanche, les arbres côté Ouest sont situés dans la ZAC Ecopôle et ne seront pas impactés.

Regrettable mais malheureusement indispensable. Cette voie bordée de ses plantations était une des rares touches positive d'un environnement globalement peu attractif...

3-2 Des précisions supplémentaires peuvent-elles être apportées sur les compensations et les futures plantations arbustives ?

Un projet paysager détaillera et argumentera le choix des essences à planter. Une cohérence d'ambiance sera recherchée avec les aménagements prévus également au droit des ZAC bordants la RD 190. Ce projet paysager sera soumis à la validation de GPS&O futur gestionnaire de la voie en agglomération (hors chaussée).

Noté

3-3 L'écosystème et l'habitat des chiroptères sera-t-il restauré avec ces nouvelles plantations ?

A ce stade, les études n'ont pas identifié avec certitude la présence de gîtes pour chauves-souris sur les arbres d'alignements qui seront supprimés dans le cadre du projet. En effet, les arbres d'alignement le long de la RD190 ne constituent pas, a priori, un habitat attractif pour les chauves-souris compte tenu de l'impact du trafic routier existant : éclairage, bruit, vibrations...

Si la présence d'habitats pour les chauves-souris était confirmée, des mesures de réduction seraient alors proposées et soumises à la validation de la DRIEE.

Point à vérifier en liaison avec les Associations demandeuses

3-4 Un passage souterrain pour la faune sauvage en section interurbaine, en particulier au profit des migrations du putois d'Europe sera-t-il aménagé ?

Lors des inventaires réalisés dans le cadre de ce projet et des projets environnants, la présence de putois n'a pas été mise en évidence. Par ailleurs, aucune espèce faisant l'objet d'un recensement sur la zone d'étude ne justifie la création d'un ouvrage de rétablissement au droit de la RD.

Enfin, l'Autorité Environnementale n'a émis aucune demande pour ce type de passage.

Même remarque

3-5 Un inventaire actualisé faune/flore est-il envisagé par le Maître d'Ouvrage ?

L'inventaire faune/flore réalisé dans le cadre des études caractérise en l'état actuel la présence des espèces sur la zone d'étude.

Un inventaire complémentaire, spécifique à la recherche d'habitat existant pour les chiroptères sera réalisé sur les arbres le long de la RD190, qui seront supprimés dans le cadre de l'aménagement.

On constate une certaine distorsion entre les constats des Associations écologiques, dont les compétences en la matière sont certainement réelles, et ceux de l'étude liée au projet.

L'inventaire complémentaire évoqué précédemment permettra de préciser ces points de divergence et de proposer les mesures compensatoires appropriées.

3-5 Quels impacts pour la ZNIEFF, le corridor écologique, les trames bleues et vertes, la zone de compensation mutualisée ?

ZNIEFF

Le projet, situé en limite de ZNIEFF, se superpose sur une bande de surface réduite de 650 m²» et de la ZNIEFF de type I « Zone d'épandage de la ferme des Grésillons » (sans fragmentation de ces dernières). Par ailleurs, les secteurs concernés (abords ouest de la RD 190) ont déjà été largement urbanisés depuis la désignation des ZNIEFF (installation de la Fabrique 21, d'Auto Cass, de l'usine d'épuration, poursuite des activités d'extraction de Lafarge) et encore aujourd'hui avec la réalisation de la ZAC Ecopôle au droit du présent projet. Le projet de requalification de la RD190 n'aura donc aucun d'impact sensible sur les espèces qui avaient justifié la désignation des deux ZNIEFF (oiseaux d'eau et plantes liées aux boisements alluviaux), non directement et indirectement impactées par le projet.

Corridor écologique

Au droit de la section urbaine, quatre alignements d'arbres seront plantés le long de la RD190 dans le cadre du projet. Ces plantations favoriseront le développement de la biodiversité. Par ailleurs, le corridor du SRCE de la strate herbacée identifié est d'ores et déjà coupé par la RD190 actuelle. Le projet, qui se développe majoritairement dans les emprises actuelles de la RD190, n'impactera pas significativement ce corridor.

Trames vertes et bleues

Une étude écologique a été réalisée dans le cadre du projet. Le corridor et les secteurs de prairies identifiés sont d'ores et déjà recoupés par la RD190 actuelle, sans que cela ne constitue un point de fragilité majeur. Le projet se calant majoritairement dans les emprises routières existantes n'impactera pas les espaces situés de part et d'autre de la RD.

Par ailleurs, le projet n'aura aucun impact sur la Seine, composante de la trame bleue (corridor à conforter).

Le projet est compatible avec cette OAP Trames Verte et Bleue du PLUi de GPS&O.

Il est quelque peu excessif d'affirmer que le projet sera sans impact sur les espaces écologiques recensés et protégés par la réglementation

3-6 Comment sera réalisé l'entretien régulier des noues ?

L'ensemble du réseau d'assainissement sera facilement accessible afin de faciliter les opérations d'entretien. L'exploitation des ouvrages et aménagements hydrauliques commencera par une formation du personnel afin que ce dernier puisse connaître et comprendre le fonctionnement des équipements hydrauliques et des dispositifs de traitement des eaux de ruissellement de la plate-forme routière.

Ensuite, un calendrier des visites de contrôle, des interventions d'entretien et des vérifications complètes suivies de réparation sera fixé pour les différentes opérations d'entretien. Ces opérations comporteront :

- L'enlèvement des déchets ;
- Le contrôle, tous les 3 à 5 ans, pour les ouvrages à ciel ouvert ;

- Le contrôle des capacités hydrauliques des ouvrages après 1, 3, 6 et 10 ans de mise en service puis, tous les 3 à 5 ans ;
- Le curage des ouvrages.

La fréquence du curage des ouvrages sera fonction des constats effectués pendant les visites de surveillance lors de la première année de fonctionnement.

Bien. Ces opérations devront être contractualisées avec le prestataire

QUESTIONS COMPLEMENTAIRES (QC) ADRESSEES AU MAÎTRE D'OUVRAGE RESULTANT DE L'ANALYSE DU DOSSIER PAR LE COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

QC-1 : Une zone humide 2 semble impactée ; quelles mesures compensatoires sont prévues ?

Le projet n'aura aucun impact sur les zones humides. La zone humide identifiée correspond aux berges de Seine (hors projet) sur lesquelles, par conséquent, aucune modification ne sera apportée.

Dont acte

QC-2 : Le projet est déclaré excédentaire en matériaux ; comment l'excédent sera traité, en particulier pour les terres de déblai polluées ?

Les matériaux issus des déblais du chantier feront l'objet d'analyses spécifiques pour détecter d'éventuelles pollutions et seront, selon les résultats, évacués en décharges agréées ou réutilisés après traitement éventuel. Il est à noter que pour ce type de projet de requalification et aménagement sur place, les mouvements de terres sont réduits (l'altimétrie de la RD190 est conservée).

Réponse satisfaisante

QC-3 : Il est indiqué que les eaux de voirie recueillies seront dépolluées avant infiltration. Par quel dispositif ?

Le projet d'aménagement consiste à infiltrer l'intégralité des eaux de ruissellement via des noues paysagères complétées par des tranchées d'infiltration. Elles seront réalisées dans chacune des bandes d'espaces verts longitudinal.

Ces noues seront dimensionnées de façon à stocker puis infiltrer une pluie de période de retour de 20 ans.

Les tranchées d'infiltration seront constituées de gravier 20/40, entourés d'un géotextile et complétées d'un drain routier de diamètres 300mm hydro curable. Elles seront réalisées avec une faible pente en long pour favoriser l'infiltration.

Les bordures mises en place de part et d'autre des terre-pleins seront de type « bordures à fente ». Celles-ci permettront l'écoulement direct des eaux de ruissellement vers la noue paysagère.

Bien prendre en compte que les eaux de voirie sont chargées en hydrocarbures (lubrifiants essentiellement) et que leur accumulation peut engendrer une pollution des aquifères souterrains.

Le massif drainant et filtrant prévu en fond de noues est cependant de nature à limiter ce phénomène.

QC – 4 : Il est indiqué, au titre de la loi sur l'Eau, qu'il n'y aura pas d'infiltration de sels dissous ; qu'en est-il de l'éventuel épandage de sel de déneigement ?

Les rejets de sels dissous, intégrant ceux issus des interventions de viabilité hivernale dans le Département des Yvelines, sont précisés dans le volet « Impacts sur l'eau, les milieux aquatiques et mesures associées » (§ 7.4.3, pièce G, du dossier d'enquête). Ils sont quantifiés à hauteur de 0,2 t/j environ, en-deçà du seuil de 1 t/j considéré pour l'instruction au titre de la loi sur l'eau.

Dont acte

QC -5 : Le Maître d'Ouvrage s'engage-t-il à effectuer, 6 mois après l'achèvement des travaux, une nouvelle étude de bruit pour les habitations concernées ?

Une campagne de mesures acoustiques sera réalisée 6 mois après la mise en exploitation du projet de manière à s'assurer que les seuils réglementaires sont bien respectés. Les résultats de cette campagne seront communiqués aux communes.

Bien noté

***SECONDE PARTIE : CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES SUR LES DEUX
ENQUÊTES***

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

PREAMBULE

Il est rappelé que les objectifs du projet soumis à la présente enquête et affichés par le Maître d'Ouvrage sont :

- 1) Renforcer et améliorer la desserte par les bus depuis la boucle de CHANTELOUP vers la gare de POISSY, par la création d'un TCSP en section urbaine
- 2) « Recoudre » le tissu urbain traversé par la RD 190 et pallier l'effet de coupure dans un souci d'amélioration du cadre de vie
- 3) Améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur la RD 190 pour l'ensemble des usagers
- 4) Permettre la requalification de l'entrée de ville de CARRIERES s/POISSY et de favoriser les échanges multimodaux

Chacun de ces points fait l'objet d'une analyse de la part du commissaire-enquêteur afin d'apprécier le caractère global d'utilité publique du projet

*

* *

BILAN DES OBSERVATIONS

Le bilan des observations recueillies de la part du Public se rapportant directement au principe du projet représente de l'ordre de 60 % des avis recensés (cf chapitre PV de synthèse ci-avant)

La grande majorité ne remet pas en cause ni l'utilité ni les objectifs du projet mais conteste ses modalités de réalisation et surtout la nature des aménagements prévus.

Il n'y a donc pas d'opposition formelle sur le principe et les objectifs mais des objections quant à son caractère trop ponctuel et un scepticisme prononcé sur les bénéfices attendus en particulier pour ce qui concerne l'amélioration de la fluidité du trafic ou les avantages pour les circulations douces.

Enfin, une crainte récurrente s'exprime sur les reports des flux de trafic automobile vers la nouvelle voirie requalifiée venant annihiler les effets positifs de la requalification urbaine.

APPRECIATION DU CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Le projet est scindé en deux composantes distinctes correspondant à deux secteurs de voirie de la RD 190, depuis son intersection avec la RD 55 jusqu'au futur échangeur avec la RD 30

- Section interurbaine entre l'échangeur avec la RD 30 et le carrefour des 3 cèdres
- Section urbaine (Agglomération de CARRIERES SOUS POISSY) depuis le carrefour des 3 cèdres jusqu'à l'intersection avec la RD 55 , avant le pont de POISSY

SECTION INTERURBAINE

Couvrant un linéaire d'environ 1 500 m, le projet consiste en un élargissement de la chaussée à 2 fois 2 voies de circulation (actuellement à 2 fois 1 voie), une voie verte de circulation douce en accotement côté est de 3 m de large et une contre-allée au nord du carrefour AZALYS pour la desserte de l'aire de grand passage et des quelques riverains.

Le trafic journalier actuel est estimé à 11 000 véhicules, toutes catégories confondues, susceptible de monter à 18 000 selon le scénario de référence 2027, tenant compte à la fois de l'urbanisation du secteur et d'un report de trafic en provenance de la RD 30.

Le doublement des emprises de la voirie est donc de nature à absorber ce surcroît de trafic et à anticiper les futurs développements prévus ou prévisibles de ce secteur.

Le caractère d'utilité publique de cette section est donc avéré

*

* *

SECTION URBAINE

Concerne une voirie de 1 600 m entre l'intersection RD 190/RD 55 et le carrefour des 3 cèdres en totalité sur le territoire de la Commune de CARRIERES SOUS POISSY

Le projet consiste essentiellement en la création d'une voie TCSP à deux sens de circulation en axe médian de chaussée, en un réaménagement de 5 carrefours, de constitution de pistes cyclables et piétonnes de chaque côté de chaussée et de plantations de quatre rangées d'arbres en bordure de l'axe TCSP et des voies de circulation automobile.

C'est principalement sur cette section urbaine que les quatre objectifs du projet rappelés ci-dessus fondent leur justification.

POURQUOI UN TCSP ?

Actuellement, 11 lignes régulières de bus empruntent le pont en venant de la gare de POISSY

Elles bifurquent ensuite pour 3 d'entre elles vers la RD 55 puis 3 vers la RD 22 et 5 desservent le carrefour des trois cèdres et au-delà (dont trois seulement en direction de TRIEL)

Autrement dit, sur le tronç commun le plus chargé (pont de POISSY/ carrefour RD 22) mais de faible longueur (environ 300 m), 8 lignes empruntent ce parcours.

Le trafic routier aux heures de pointe de cette section urbaine est estimé à environ 2 000 véhicules/h dont 6 % de bus, soit de l'ordre d'une centaine, donc près de 2 par minute en moyenne, représentant de l'ordre de 3 000 voyageurs/h en pointe mais certainement peu en contrepointe.

En extrapolant, on peut évaluer le trafic total quotidien sur le tronç commun le plus chargé à environ 10 000 voyageurs (361 mouvements par jour dans les 2 sens) , ce qui se situe en deçà du seuil de pertinence évalué à 15 000 voyageurs pour un bus à haut niveau de service (BHNS) proche de ce TCSP, selon l'étude Transports urbains de 2017.

Faute d'études quantitatives précises, il est difficile d'évaluer l'augmentation potentielle de l'usage des bus après la création d'un TCSP destiné à en accroître l'attractivité et atteindre ainsi ce seuil de pertinence.

En outre le linéaire proposé le plus fréquenté est de faible longueur (300 m) et au-delà de cette section, le nombre de lignes concernées allant diminuant par divergence avec les axes sécants, cela diminue d'autant l'intérêt du TCSP en termes de trafic.

Le porteur du projet semble avoir raisonné selon le principe suivant « faisons le TCSP d'abord, on en mesurera les effets ensuite », ce qui en langage familier revient à « mettre la charrue avant les bœufs ».

Nonobstant les incertitudes liées au report modal de trafic vers les transports en commun qui, au regard du futur TCSP, offriront de réelles avancées en matière de fréquence et vitesse commerciales, l'intérêt du projet sur la section urbaine réside également sur l'atteinte des objectifs 2 et 4 cités en préambule.

Enfin, il convient de souligner qu'un levier significatif d'augmentation de fréquentation des transports collectifs réside en la création d'aires de stationnement et de covoiturage au niveau de 2 emplacements en secteur interurbain (cf recommandations ci-après), sous réserve d'une bonne fréquence de desserte de ceux-ci.

INCIDENCES DU PROJET SUR LES CONDITIONS DE CIRCULATION AU NIVEAU DE LA RD 190

Les encombrements de circulation actuels affectent le trafic en heure de pointe du matin qui se dirige vers le pont de POISSY constituant un point de convergence des RD 190, 22 et 55 lesquels, avec le régime des feux de signalisation, permettent difficilement d'écouler de façon fluide ces flux convergeant.

Les simulations d'évolution de trafic telles que présentées par l'étude d'impact démontrent que le projet n'aura pas d'incidences sur le volume de trafic en 2027 du fait de l'urbanisation prévisible de la zone interurbaine et du trafic induit par le barreau de la RD 30

La saturation de l'axe est liée au pont de POISSY, véritable « entonnoir » pour lequel aucune solution significative d'amélioration ne semble émerger . Au surplus, du fait de la priorité donnée aux bus pour s'engager sur cet ouvrage, le retard d'écoulement du flux automobile ira s'accroissant, particulièrement aux heures de pointe du matin où des « trains de bus » prioritaires allongeront les bouchons en amont sauf si un système « intelligent » de régulation des flux n'est mis en œuvre.

Selon la même simulation, il est constaté un relatif statu quo en 2027 sur l'axe principal requalifié mais en revanche, une dégradation sensible de la circulation sur la RD 55 en amont du carrefour avec la RD 190.

On peut en conclure qu'une éventuelle amélioration de la situation sur l'axe principal nord-sud sera largement compensée par une saturation des voies adjacentes, en raison peut être des nouveaux aménagements et régimes des carrefours.

Sur cet aspect, on peut conclure que le projet n'apporte pas d'amélioration durable des conditions de circulation automobile mais qu'il opère plutôt une réorganisation des flux, privilégiant l'axe principal au détriment des voies affluentes.

Ce constat, toutefois, n'est pas de nature à dénaturer formellement le caractère d'utilité publique du projet ; toute opération d'élargissement d'une voirie routière procure, dans un premier temps, une meilleure fluidité à nombre constant de véhicules

Cette amélioration génère ensuite un accroissement de trafic par de nouveaux usagers souhaitant profiter d'un itinéraire réputé plus fluide.

Un usage accru du TCSP permettrait de compenser cette évolution prévisible mais le report modal potentiel n'est pas appréhendé de façon précise

Il est certain que les automobilistes englués chaque matin dans des embouteillages et voyant une noria de bus les dépassant, affranchis des problèmes de stationnement en particulier au niveau de la gare de POISSY, seront incités à changer leurs habitudes.

REQUALIFICATION URBAINE EN TRAVERSEE DE CARRIERES SOUS POISSY

Le projet, indéniablement, apporte une réelle amélioration de la situation à ce niveau.

S'il ne répare pas complètement l'effet de coupure urbaine – la largeur des emprises de la voirie ne change pas – l'aménagement proposé améliore sensiblement la physionomie de cet axe actuellement trop souvent saturé, peu structuré et dissuasif pour tout autre mode que la circulation automobile.

- La piste centrale du TCSP, par son revêtement et ses équipements connexes, contribue à « casser » l'effet grande largeur de la voirie globale
- La plantation de quatre rangées d'arbres apporte une touche végétale bienvenue dans ce secteur essentiellement minéral
- La constitution de voies latérales de circulations douces est un facteur de diversification et d'humanisation des flux
- Les carrefours aménagés sous forme de placettes peuvent donner l'impression d'un boulevard urbain pacifié et paysagé, en remplacement d'une quasi autoroute urbaine.

Le projet, au plan urbanistique, est un atout pour le cadre de vie local et réhausse l'image de CARRIERES SOUS POISSY en conférant une cohérence et une unité à tout le linéaire de la RD 190, depuis l'entrée de ville jusqu'aux abords du pont de POISSY.

*

* *

EN CONCLUSION DE CETTE ANALYSE :

Les quatre objectifs visés par le projet et rappelés en préambule sont-ils atteints ?

- 1) OUI, mais la création du TCSP aurait gagnée à être justifiée par des simulations et sondages préalables destinés à en mesurer l'attractivité et la perspective de capter un surcroit de fréquentation nécessaire pour atteindre le seuil de rentabilité sociale
- 2) OUI, même si la requalification de la section urbaine ne résout pas tous les maux dont elle souffre actuellement
- 3) OUI pour la partie interurbaine
Sans doute NON pour la partie urbaine sauf mise en œuvre de mesures volontaristes en faveur de l'usage du TCSP
- 4) OUI

Le principe d'utilité publique de cette section est donc avéré, mais une réserve est posée en ce qui concerne les incertitudes sur le report modal de l'automobile vers le TCSP

CARACTERE NECESSAIRE DES EXPROPRIATIONS

La déclaration d'utilité publique (DUP) du projet permet d'engager les procédures d'expropriation des parcelles foncières et immobilières concernées par sa réalisation, dans l'hypothèse où des accords amiables avec les propriétaires en cause n'ont pu être conclus.

Auparavant, une enquête parcellaire devra déterminer de façon exhaustive les parcelles concernées et aviser leurs légitimes propriétaires de la procédure engagée.

COÛT DU PROJET

Les 21 M€ d'investissements prévus pour le projet se décomposent comme suit :

Objet	Montant TTC
Travaux section urbaine dont TCSP	12 M€
Travaux section interurbaine	7, 4 M€
<i>750 k€ pour les pistes cyclables</i>	
<i>950 k€ pour les noues</i>	
<i>480 k€ pour les espaces verts et plantations</i>	
Acquisitions foncières	1, 2 M€

Sur un linéaire total de 3 km, le montant moyen s'élève donc à 7 M€/km

S'agissant plus particulièrement du TCSP, le coût de réalisation est de 7, 5 M€ TTC/km, ce qui se situe dans la fourchette comparative d'autres réalisations analogues.

Le montant des expropriations peut paraître faible ; celles-ci sont essentiellement liées à l'élargissement de la voirie interurbaine (sans expropriation immobilière) et de quelques ajustements fonciers en zone urbaine nécessités par le réaménagement de carrefours

INTERET SOCIO ECONOMIQUE

La zone dite « boucle de CHANTELOUP » est appelée dans un avenir plus ou moins proche, à être le théâtre de profonds bouleversements, que ce soit en ce qui concerne de nouvelles infrastructures routières, dont le barreau transversal de la RD 30, que des projets d'urbanisation ou d'implantation d'activités industrielles ou tertiaires.

Ce territoire en devenir nécessite pour son essor et son attractivité des accès faciles vers les nœuds principaux de communication, en particulier la gare de POISSY appelée à accueillir prochainement, en supplément à son trafic actuel, la ligne EOLE et le tram 13.

Le présent projet de requalification de la RD 190, assorti de création d'un TCSP en traversée de la Commune de CARRIERES SOUS POISSY participe à la dynamisation d'un secteur quelque peu déshérité et souffrant de l'absence d'une vision planificatrice globale.

Le projet bénéficie en premier lieu aux habitants de CARRIERES SOUS POISSY dont la coupure urbaine actuelle constituée par les emprises de la RD 190, va se trouver grandement atténuée et les services de bus améliorés.

Les habitants de TRIEL désireux de se rendre au pôle multimodal de POISSY y trouveront également avantage, par une infrastructure élargie et améliorée sur presque la totalité du parcours et des transports en commun plus performants

Les habitants de CHANTELOUP se rendant au pôle multimodal de la gare POISSY seront peut-être incités à utiliser ces nouvelles facilités.

L'intérêt du projet, au-delà de son linéaire assez limité de 3 km, doit être considéré à l'aune des futurs développements sociaux de tout un bassin de population et d'activités appelé à un avenir certain.

INCONVENIENTS D'ORDRE SOCIAL

Dans un premier temps, les nuisances et désagréments liés aux chantiers produiront leurs effets.

En section urbaine, ces inconvénients affecteront les conditions de circulation déjà difficiles aux heures de pointe et ne manqueront pas de provoquer des phénomènes de congestion automobile se répercutant bien en amont du pont de POISSY, sans compter une dégradation significative des performances des bus susceptible d'en diminuer la fréquentation.

On peut espérer un report temporaire ou définitif vers les circulations douces, vélo en particulier

Les commerces en lisière de la RD 190 verront leurs accès rendus difficiles et les capacités de stationnement de leur clientèle réduite.

Il en résultera une augmentation des émissions atmosphériques polluantes et des nuisances sonores prolongées par rapport aux plages de bruit actuelles

Cette situation n'a rien de spécifique et le constat est analogue s'agissant de chantiers importants de voirie urbaine qui produisent les mêmes effets négatifs durant toute la période de travaux.

Au-delà de cette phase de travaux, les bénéfices en termes d'urbanisme requalifié et de surcroît de performance des transports collectifs sont réels ; ils sont analysés précédemment

ANALYSE BILANCIELLE DU PROJET

Les coûts afférents à ce projet – s'ils sont tenus – apparaissent relativement modérés surtout en ce qui concerne l'opération majeure de création de la plateforme du TCSP.

Les autres postes se situent dans des montants courants en la matière sauf peut-être celui alloué à la création des noues (près de 1 M€ pour un linéaire de 3 km en considérant les deux accotements de chaussée)

Les bénéfices attendus s'évaluent principalement en termes de fluidité des trafics, génératrice de gains de temps et de réduction de nuisances et pollutions, sous réserve que le report modal vers le nouveau TCSP soit significatif.

Par ailleurs l'environnement amélioré de la section urbaine grâce aux multiples aménagements et plantations constitue un élément majeur au plan de l'intérêt social du projet.

L'élargissement de la chaussée en secteur interurbain, si elle facilite l'écoulement du trafic, entraîne, d'une part, la disparition de sa bordure arborée dont le remplacement par des haies arbustives ne produira pas les mêmes effets et, d'autre part, des accès rendus plus difficiles aux activités industrielles riveraines.

En revanche, la création d'une piste cyclable le long de la RD 190, sur l'ensemble de son linéaire, représente une avancée notable du projet en matière de continuité des circulations douces depuis TRIEL vers la gare de POISSY et de report modal attendu

De ce qui précède, le bilan du projet, dans sa phase opérationnelle, présente un intérêt socio-économique globalement positif pour la Collectivité.

Son caractère d'utilité publique semble donc établi

**CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE CONCERNANT LA DECLARATION D'UTILITE
PUBLIQUE**

DE CE QUI PRECEDE ET CONSIDERANT QUE :

- ❖ *L'enquête publique (prolongée) s'est déroulée normalement et le Public a pu prendre connaissance du projet et exprimer ses avis et remarques dans des conditions satisfaisantes*
- ❖ *Le dossier soumis à enquête était complet et la publicité légale était conforme aux dispositions règlementaires requises*
- ❖ *Le Maître d'Ouvrage a répondu à l'ensemble des questions exprimées par le Public*
- ❖ *L'analyse bilancielle de la déclaration d'utilité publique est globalement positive et présente un intérêt socioéconomique avéré*
- ❖ *Le Maître d'Ouvrage s'est engagé à apporter les compléments utiles à l'étude faune/flore*
- ❖ *La seule lacune identifiée du projet se rapporte à l'insuffisance des simulations de report modal vers le TCSP, point clé de la réussite du projet.*

J'EMETS L'AVIS SUIVANT RELATIF A L'ENQUÊTE DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**FAVORABLE****ASSORTI D'UNE RESERVE ET DE CINQ RECOMMANDATIONS**

RESERVE : Avant la mise en service du TCSP, le Maître d'Ouvrage établira une évaluation quantitative du report modal potentiel vers les transports collectifs ainsi améliorés, par sondage auprès des habitants les plus concernés

RECOMMANDATION n°1 : Un système « intelligent » de régulation du trafic par feux de signalisation devra être installé au niveau du carrefour RD 55/RD 190 afin d'éviter les conflits de trafic bus/automobiles

RECOMMANDATION n°2 : Deux aires de stationnement ou de covoiturage gagneront à être créées, l'une au carrefour RD 1 /RD 190, l'autre à la future intersection RD 30/RD 190, avec renforcement de la desserte par bus de ces deux sites.

RECOMMANDATION n°3 : Toutes mesures utiles seront mises en œuvre pendant la phase des travaux afin de ne pas pénaliser l'activité commerciale en secteur urbain

RECOMMANDATION n° 4 : Le débouché de la rue de la Senette devra être ré étudié

RECOMMANDATION n°5 : Les bus en provenance ou à destination du nouveau dépôt seront autorisés à emprunter le site propre.

Fait à Saint Germain en Laye le 4 décembre 2020

**MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES
COMMUNES DE TRIEL, CARRIERES SOUS POISSY ET DE LA
COMMUNAUTE URBAINE GPSEO**

PLU DE CARRIERES SOUS POISSY

● Base réglementaire :

Articles L.153- 54 à 59 du code de l'Urbanisme

Article R.153-14 du code de l'Urbanisme

Avis favorable du Conseil municipal du 14 juin 2017

Réunion de concertation préalable organisée le 29 janvier 2018

● Incidences sur le plan de zonage :

Les zones du PLU traversées par le projet (du nord au sud) sont respectivement :

- UE : travaux d'infrastructure autorisés s'ils concernent des équipements d'intérêt publique
- NP : id y compris les affouillements et exhaussements
- AUE (projet d'écopôle Seine aval) : sont autorisés les travaux d'affouillements et exhaussements liés à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs ou de circulations douces
- 1AU : travaux et constructions autorisés s'ils relèvent de l'intérêt public
- 2AU et son secteur de transition 2AUt : zone naturelle destinée à l'urbanisation dans laquelle travaux et constructions sont autorisés s'ils relèvent de l'intérêt public, de même que les bassins techniques liés aux réseaux d'assainissement.
- AUCV : : travaux et constructions autorisés s'ils relèvent de l'intérêt public
- UP : : travaux et constructions autorisés s'ils relèvent de l'intérêt public ainsi que les installations provisoires de chantier.
- UD : id y compris les réseaux de distribution

Le projet est donc autorisé dans l'ensemble des zonages impactés

● Emplacements réservés : Ils sont identifiés comme suit :

N°	DESCRIPTION	Bénéficiaire	S (m ³)
1	Emprises autoroute A 104	Etat	329 881
2	Carrefour RD 190/RD 55	Département	14 961
3	Carrefour RD 190/ZAC des 3 chênes	Département	4 509
4	Prolongement à l'est de la rue Vanderbilt	Commune	3 206

Le projet est compatible avec l'usage futur de ces emplacements, hormis un empiètement autorisé par l'Etat sur les emprises réservées de l'A 104

● **Eléments ou sites protégés :**

Pas d'EBC impliqué par le projet

Le long de l'écopôle (zone AUE), figure un espace protégé d'une largeur de 100 m. Le projet empiète sur une bande de 3 m de largeur sur cet espace. Toutefois, le projet prévoit l'implantation de plantations (arbustes) sur une largeur de 2 m. La consommation nette de cet espace protégé est donc minime et sans modification sensible de l'altimétrie.

Le projet est donc compatible sur cette zone en application des dispositions de l'article L.123-1-5 (7^{ème} alinéa) du code de l'Urbanisme

● **PADD :**

Le PADD afférent au PLU de la Commune de CARRIERES s/POISSY définit trois objectifs prioritaires :

- Renouveler l'espace urbain
- Structurer la croissance urbaine
- Préserver les espaces naturels

Le projet ne remet pas en cause de tels objectifs et une actualisation de ce document ne s'impose pas

EN CONCLUSION, LE PROJET EST COMPATIBLE AVEC LE PLU, SOUS RESERVE D'EN METTRE SES EMPRISES EN EMPLACEMENT RESERVE AFIN D'EN GARANTIR LE FUTUR USAGE
--

PLU DE TRIEL SUR SEINE

● Base réglementaire :

Articles L.153- 54 à 59 du code de l'Urbanisme

Article R.153-14 du code de l'Urbanisme

Avis favorable du Conseil municipal du 28 juin 2017

Réunion de concertation préalable organisée le 18 janvier 2018

● Incidences sur le plan de zonage :

Les zones du PLU traversées par le projet (du nord au sud) sont respectivement :

- N : deux sous-secteurs : N_c et N_s qui correspondent aux berges de Seine à l'étang des 3 Pierres, à l'île d'Hermières, au massif de l'Hautil et au corridor écologique et coulée verte débouchant sur la Seine.
Certaines parties de cette zone sont impactées par le PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise ainsi que par le PPRN lié aux anciennes carrières souterraines de gypse ; le règlement autorise travaux et constructions autorisés s'ils relèvent de l'intérêt public et ne sont pas incompatibles avec la vocation de la zone
- 1AUZ : le règlement autorise travaux et constructions autorisés s'ils relèvent de l'intérêt public et ne compromettent pas le futur usage de la zone destinée à accueillir la ZAC Ecopôle

Le projet est donc autorisé dans l'ensemble des zonages impactés

● Emplacements réservés : Ils sont identifiés comme suit :

N°	DESCRIPTION	Bénéficiaire	S (m ³)
ER3	Aire de grand passage	CA	47 767
ER5	Barreau de liaison RD 30/RD 190	Département	94 842

Le projet est compatible avec ces emplacements,

● Eléments ou sites protégés :

Pas d'EBC impliqué par le projet

● PADD :

Il prévoit, notamment, de poursuivre le programme de rénovation globale de certaines voies de circulation communales en insistant sur les aspects sécuritaires et paysagers

Il incite à favoriser les déplacements doux sécurisés au sein de la Commune.

Le projet s'inscrit dans de telles perspectives grâce à l'aménagement de pistes cyclables le long de la RD 190

Le projet est donc compatible avec le PADD de TRIEL SUR SEINE

● OAP spécifique à la future ZAC

Le principe d'aménagement de cette OAP vise à transformer la RD 190 en boulevard urbain plus large et plus paysagé.

Le projet est donc compatible avec les objectifs de cette OAP

EN CONCLUSION, LE PROJET EST COMPATIBLE AVEC LE PLU, SOUS RESERVE D'EN METTRE SES EMPRISES EN EMPLACEMENT RESERVE AFIN D'EN GARANTIR LE FUTUR USAGE

UNE MISE EN COMPATIBILITE EST DONC NECESSAIRE EN CE SENS

PLU INTERCOMMUNAL DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION GPSEO

Le PLUI de GPSEO est le document d'urbanisme opposable sur les deux communes en cause

● Base réglementaire :

Articles L.153- 54 à 59 du code de l'Urbanisme

Article R.153-14 du code de l'Urbanisme

● Examen conjoint :

Le procès-verbal est joint au dossier d'enquête

Le choix du département repose sur la nécessité de créer un emplacement réservé afin de sécuriser les emprises du projet

● Incidences sur le plan de zonage :

CARRIERES SOUS POISSY

- NV : sont admis les constructions, installations et ouvrages nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou à des services publics d'infrastructure terrestres et fluviale ainsi que les installations techniques corrélatives à leur bon fonctionnement
- AV : id
- NEe : id
- UEe : id dès lors qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages
- 1AUB8 : id
- UDb : sont admis les affouillements et exhaussements de sols dès lors qu'ils sont nécessaires à des travaux ou constructions permises par le règlement, la lutte contre les risques et nuisances de toute nature ou la mise en valeur ou restauration de zones sensibles au plan écologique.
- NPh : sont admis les usages qui ne compromettent ni l'activité agricole et forestière, ni la circulation des engins agricoles, ni la qualité paysagère ni le biotope local et prennent en compte le caractère humide du secteur.

TRIEL SUR SEINE

- NV : sont admis les constructions, installations et ouvrages nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou à des services publics d'infrastructure terrestres et fluviale ainsi que les installations techniques corrélatives à leur bon fonctionnement
- AV : id

- NEe : id
- UEe : id dès lors qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages
- 1AUB8 : id
- UDb : sont admis les affouillements et exhaussements de sols dès lors qu'ils sont nécessaires à des travaux ou constructions permises par le règlement, la lutte contre les risques et nuisances de toute nature ou la mise en valeur ou restauration de zones sensibles au plan écologique
- UAb : Correspond à la nouvelle centralité et sa proximité avec la future gare du RER E
- UAb8 : id à UDb
- NPh : sont admis les usages qui ne compromettent ni l'activité agricole et forestière, ni la circulation des engins agricoles, ni la qualité paysagère ni le biotope local et prennent en compte le caractère humide du secteur

La réalisation ou la modification d'infrastructures routières est autorisée dans les zones du PLUI concernées par le présent projet de requalification

- **Emplacements réservés** : Ils sont identifiés comme suit :

N°	Commune	DESCRIPTION	Bénéficiaire	S (m ³)
CSP1	CARRIERES	Emprises autoroute A 104	Etat	329 881
CSP3	SOUS POISSY	Carrefour RD 190/RD 55	Département	18 785
CSP40		Aire de grand passage	CU	10 972
TS53	TRIEL SUR	Aire de grand passage	CU	47 950
TS55	SEINE	Barreau de liaison RD 30/RD 190	Département	135 967

L'emprise du projet est compatible avec les emplacements réservés prévus au PLUI et autorisé au titre de la marge de recul

- **PADD** :

Le projet est concerné par l'axe 3 du Plan « faire de la mobilité un vecteur d'urbanité »

- Optimiser l'offre des transports collectifs
- Aménager les infrastructures routières existantes pour fluidifier le trafic en complément du renforcement des réseaux de transport en commun et des circulations douces
- Offrir une alternative au transport automobile vers les grands bassins d'emploi

Le projet s'inscrit dans les objectifs ainsi programmés du PADD**● OAP :**

- N°11 : Boucle de CHANTELOUP

Cette OAP mentionne les déplacements internes à cette boucle et en particulier la création d'un TCSP entre TRIEL et CARRIERES ainsi que le développement d'un maillage de liaisons douces continues

- N° 13 : Accès amélioré au pôle gare de POISSY
- Trames verte et bleue : Le projet, fondé sur l'aménagement d'une voirie déjà existante n'aura que très peu d'incidences sur la situation actuelle du corridor et des prairies déjà interceptées par la RD 190. Les espaces situés de part et d'autre de la RD 190 seront marginalement impactés.

EN CONCLUSION, LE PROJET EST COMPATIBLE AVEC LE PLUI, SOUS RESERVE D'EN METTRE SES EMPRISES EN EMBLEMMENT RESERVE AFIN D'EN GARANTIR LE FUTUR USAGE

UNE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN EST DONC NECESSAIRE EN CE SENS

DE CE QUI PRECEDE ET CONSIDERANT QUE :

- ❖ *L'enquête publique (prolongée) s'est déroulée normalement et le Public a pu prendre connaissance du projet et exprimer ses avis et remarques dans des conditions satisfaisantes*
- ❖ *Le dossier soumis à enquête était complet et la publicité légale était conforme aux dispositions règlementaires requises*
- ❖ *Le projet est conforme aux dispositions du PLUI, document d'urbanisme désormais applicable et opposable*
- ❖ *Il s'inscrit étroitement dans les objectifs visés par le PADD en ce qui concerne la boucle de CHANTELOUP*

J'EMETS L'AVIS SUIVANT RELATIF A L'ENQUÊTE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME**FAVORABLE****ASSORTI D'UNE RECOMMANDATION**

RECOMMANDATION : Dans l'hypothèse où le Maître d'Ouvrage mettrait en application la recommandation n°2 relative à la déclaration d'utilité publique du projet, les emplacements des deux aires en question devraient faire l'objet d'emplacements réservés au sein du PLUI

Fait à St Germain en Laye le 4 décembre 2020

Michel GENESCO

Commissaire enquêteur près le TA de VERSAILLES

ANNEXES

- ❖ *Arrêté préfectoral du 21 août 2020 portant ouverture de l'enquête publique unique*
- ❖ *Arrêté préfectoral du 7 septembre 2020 désignant M Michel GENESCO en qualité de commissaire enquêteur en remplacement de M Charles PTIE, empêché*
- ❖ *Affiche portant avis d'ouverture d'enquête publique*
- ❖ *Annonces légales*
- ❖ *Lettre de M le Maire de CARRIERES SOUS POISSY sollicitant une prolongation d'enquête*
- ❖ *Demande de M Michel GENESCO au préfet des Yvelines pour prolonger l'enquête de 14 jours*
- ❖ *Arrêté préfectoral du 14 octobre 2020 portant prolongation de l'enquête publique jusqu'au 6 novembre 2020*
- ❖ *Affiche portant avis de prolongation d'enquête*
- ❖ *Annonces légales de prolongation d'enquête*