

Préfecture des Yvelines

78-2021-07-09-00009

Arrêté déclarant d'utilité publique le projet de requalification de la RD 190 avec insertion d'un transport en commun en site propre à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine



**Arrêté n° 78-2021-07-09-00009 déclarant d'utilité publique  
le projet de requalification de la RD 190 avec insertion d'un transport en commun  
en site propre à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine**

**Le préfet des Yvelines  
Officier de la Légion d'honneur**

- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu** le code de l'urbanisme ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le décret du 4 avril 2018 portant nomination de Monsieur Jean-Jacques BROT en qualité de préfet des Yvelines ;
- Vu** le décret du 27 août 2020 portant nomination de Monsieur Étienne DESPLANQUES, en qualité de sous-préfet hors classe, secrétaire général de la préfecture de Versailles ;
- Vu** l'arrêté préfectoral n° 78-2021-02-05-003 du 5 février 2021 portant délégation de signature à Monsieur Étienne DESPLANQUES, sous-préfet hors classe, secrétaire général de la préfecture des Yvelines ;
- Vu** les Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine ;
- Vu** le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise ;
- Vu** le courrier en date du 25 octobre 2019, complété par ceux du 12 décembre 2019 et du 8 juillet 2020 par lesquels le Conseil Départemental des Yvelines sollicite l'ouverture d'une enquête publique unique préalable au projet de requalification de la RD 190 avec insertion d'un TCSP (transport en commun en site propre) ;
- Vu** le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 3 mars 2020 sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine et du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise ;
- Vu** les pièces du dossier et notamment l'étude d'impact présentées par le Conseil Départemental des Yvelines afin d'être soumises à enquête publique ;

**Vu** l'avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 23 avril 2020 sur le projet d'aménagement de la RD 190 à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, dans le cadre des procédures de déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

**Vu** les avis des autres services consultés ;

**Vu** la délibération du conseil départemental des Yvelines en date du 29 mars 2019 actant la mise à l'enquête publique du projet de requalification de la RD 190 ;

**Vu** la délibération du conseil communautaire Grand Paris Seine & Oise en date du 6 février 2020 qui émet un avis favorable au dossier d'enquête publique du projet de requalification de la RD 190 avec insertion du TCSP entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy ;

**Vu** le mémoire en réponse du conseil départemental des Yvelines à l'avis de la MRAe ;

**Vu** l'arrêté préfectoral du 21 août 2020 prescrivant du 24 septembre au 24 octobre 2020 inclus, l'ouverture de l'enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RD 190 entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy, la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine et du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise;

**Vu** l'arrêté modificatif en date du 7 septembre 2020 prenant en compte la désignation d'un nouveau commissaire enquêteur, compte tenu de l'accident dont a été victime le commissaire enquêteur initialement désigné ;

**Vu** l'arrêté en date du 14 octobre 2020 prolongeant l'enquête publique jusqu'au 6 novembre 2020 à la demande du maire de Carrières-sous-Poissy ;

**Vu** le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur en date du 4 décembre 2020 qui émet :

- un avis favorable à la déclaration d'utilité publique assorti d'une réserve et de cinq recommandations
- un avis favorable à la mise en compatibilité des PLU de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine et du PLUi de la communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise assorti d'une recommandation

**Vu** la délibération du conseil départemental des Yvelines en date du 19 mars 2021, déclarant l'intérêt général du projet de requalification de la RD 190, à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine et répondant à la réserve et aux recommandations du commissaire enquêteur concernant l'enquête préalable à la DUP ;

**Vu** le courrier électronique en date du 8 avril 2021 de la direction planification et urbanisme réglementaire de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise, répondant à la recommandation du commissaire enquêteur concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

**Considérant** que la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise a approuvé son Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) le 16 janvier 2020 et que celui-ci est exécutoire depuis le 21 février 2020 ;

**Considérant** que les PLU de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine ne sont plus applicables ;

**Considérant** que le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise fera seul l'objet d'une mise en compatibilité ;

**Considérant** que les pièces suivantes du PLUi seront modifiées :

- le rapport de présentation du PLUi par l'ajout de l'additif lié à la présentation de la MEC DUP de la RD 190 (partie 4 du rapport de présentation : évolutions du PLUi)
- la liste des emplacements réservés (partie 4 du règlement du PLUi)
- les documents graphiques (plan de zonage des communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine (partie 5 du règlement)

**Considérant** que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre les actions relevant de sa compétence précisées dans ses réponses à la réserve et aux recommandations émises par le commissaire enquêteur (déclaration de projet) ;

S'agissant de la recommandation proposant de nouveaux emplacements réservés dans le PLUi en lien avec la recommandation n°2 du commissaire enquêteur sur le volet DUP, celle-ci nécessitera une réflexion collégiale entre les différents acteurs publics ;

**Sur proposition** du secrétaire général de la préfecture,

#### **Arrête :**

**Article 1<sup>er</sup>** : Est déclaré d'utilité publique, sur le territoire des communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, le projet de requalification de la RD 190 avec insertion d'un transport en commun en site propre, conformément au plan général des travaux annexé au présent arrêté.

**Article 2** : Conformément aux dispositions du dernier alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le présent arrêté est accompagné d'une annexe 2 exposant les motifs et considérations justifiant l'intérêt public de l'opération.

Ce document pourra être consulté à la préfecture des Yvelines – bureau de l'environnement et des enquêtes publiques – avenue de l'Europe à Versailles.

**Article 3** : En application de l'article L153-58 du code de l'urbanisme, le présent arrêté emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise.

**Article 4** : Pendant une durée de 5 ans à compter de la date du présent arrêté, le conseil départemental des Yvelines est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit s'il y a lieu, par voie d'expropriation, les emprises foncières nécessaires à la réalisation de ce projet comprises dans le périmètre telles qu'elles figurent au dossier d'enquête.

Ce délai pourra être prolongé dans les conditions prévues par l'article L. 121-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

**Article 5 :** À défaut d'obtenir la prolongation de la durée de validité de la présente déclaration d'utilité publique, cette dernière sera considérée comme nulle et non avenue si l'expropriation à effectuer pour la réalisation du projet n'est pas menée à terme dans un délai de cinq ans à compter de la date du présent arrêté.

**Article 6 :** Conformément aux dispositions de l'article L. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'annexe 3 du présent arrêté mentionne les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi.

Les mesures éventuelles relatives à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides, celles relatives aux espèces et habitats d'espèces protégées, celles relatives au patrimoine ainsi que celles relatives au défrichement pourront être adaptées, dans le respect des mêmes objectifs, par des prescriptions fixées par des arrêtés ultérieurs pris en application respectivement des articles L. 214-1 et suivants, de l'article L. 411-2, des articles L. 341-1 et suivants du code de l'environnement et des articles L. 214-13 et L. 341-1 et suivants du code forestier.

**Article 7 :** Lorsqu'elles font partie d'une copropriété, les emprises expropriées seront retirées de la propriété initiale conformément à l'article L122 – 6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

**Article 8 :** Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Yvelines et affiché au siège de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise et dans les mairies de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine pendant une durée de deux mois. Une mention de cet affichage sera insérée dans un journal diffusé dans le département.

**Article 9 :** En application des dispositions des articles R. 421-1 et R. 421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles, dans le délai de 2 mois à compter de sa publication.

**Article 10 :** Le secrétaire général de la préfecture des Yvelines, le président du conseil départemental des Yvelines, le président de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise et les maires de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Versailles, le 09 JUIL. 2021  
Le préfet,

Pour le Préfet et par délégation  
Le Secrétaire Général

Etienne DESPLANQUES

Liste des annexes :

Annexe 1 : plan général des travaux

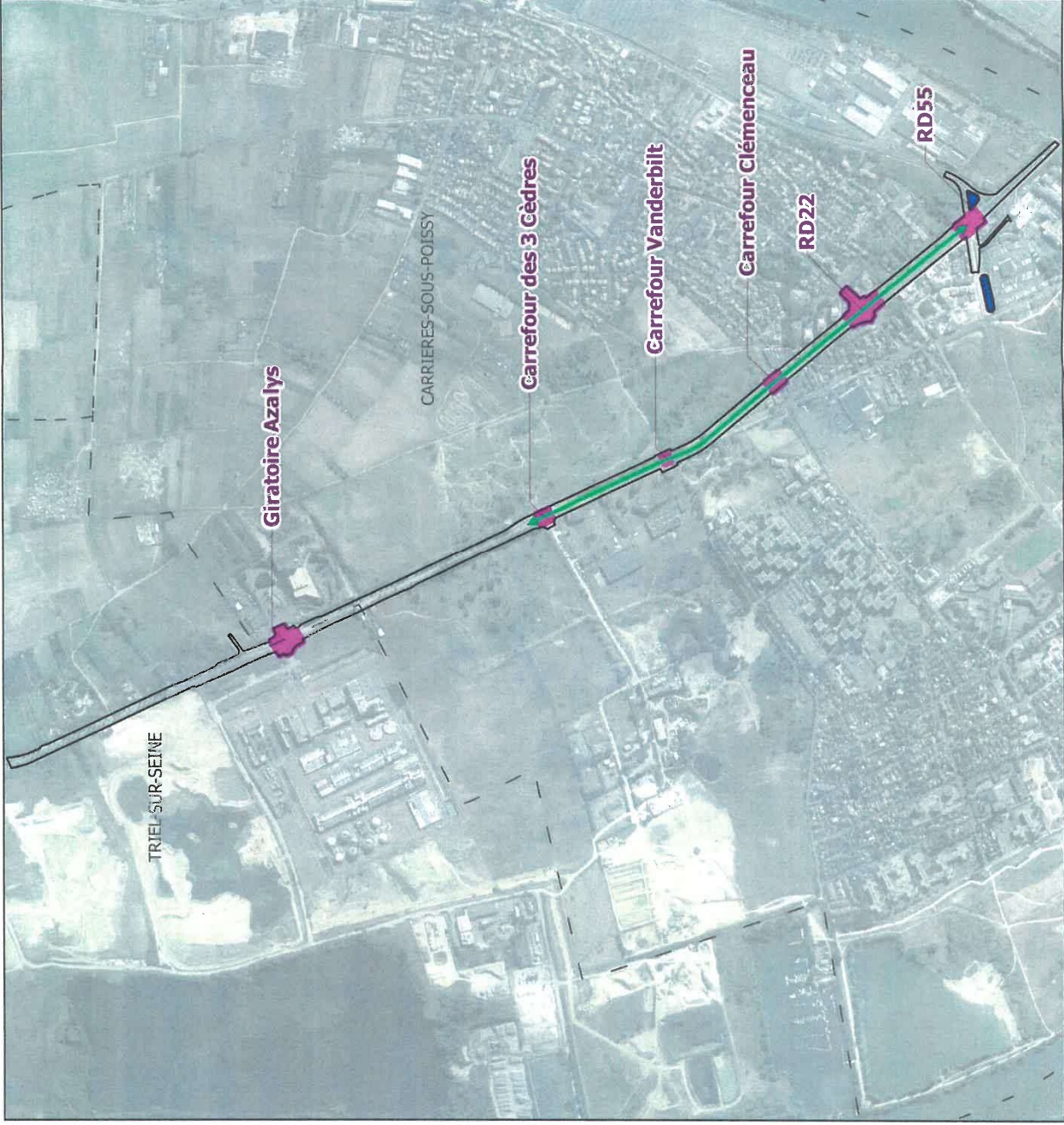
Annexe 2 : document justifiant le caractère d'utilité publique du projet

Annexe 3 : document détaillant les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et modalités de suivi associées






# REQUALIFICATION DE LA RD190

TRIEL-SUR-SEINE ET  
CARRIERES-SOUS-POISSY

## PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX



### Légende

-  Emprise du projet
-  Limites communales
-  TCSP
-  Carrefours
-  Bassins de compensation de volume de rétention

0 100 200 m



## Annexe 2

### Motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de la requalification de la RD 190 avec insertion d'un transport en commun en site propre à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine

#### **I. RAPPEL DU CONTEXTE ET PRESENTATION DU PROJET**

Le projet de requalification de la RD 190 avec insertion d'un transport en commun en site propre, à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, s'inscrit dans le contexte de l'urbanisation de la boucle de Chanteloup et du développement de son réseau routier, comportant également le projet de création d'une liaison routière entre la RD 30 à Achères et la RD 190 au sud de Triel-sur-Seine.

Compte tenu des programmes d'urbanisation en cours de réalisation (parmi lesquels les zones d'aménagement concerté Carrières Centralité et Ecopôle Seine-Aval), et l'intérêt du pôle gare de Poissy, avec l'arrivée du Tram 13 et d'Eole, les déplacements et le trafic routier attendus dans la boucle de Chanteloup augmentent et vont augmenter de façon notable.

Actuellement, les moyens de transport mis à disposition des habitants des communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine ne sont pas suffisants pour répondre à la demande croissante. A ce titre, la majeure partie des déplacements domicile-travail s'effectue en véhicules personnels, générant des problématiques de saturation de trafic sur la RD 190 aux heures de pointe du matin et du soir, notamment à l'extrémité sud (direction Poissy).

Les travaux projetés portent sur une longueur de 3,1 kms et sont axés sur la chaussée existante. Ils prévoient :

- en section urbaine (section sud du projet), de créer, sur 1,6 km en plus des 2x2 voies existantes, deux voies de circulation dédiées à la circulation en site propre des transports en commun (TCSP) ;
- en section inter-urbaine (section nord du projet), de requalifier sur 1,5 km la chaussée à double sens existante (2x1 voie) en 2x2 voies ;
- d'aménager les itinéraires pour les piétons et les cyclistes.

La mise en service est programmée pour 2024 ou 2027.

#### **II. LES OBJECTIFS ET ENJEUX DU PROJET**

Le projet a pour objectifs :

- de participer à l'amélioration de la desserte par les bus depuis la boucle de Chanteloup vers la gare de Poissy ;
- de « recoudre » le tissu urbain traversé par la RD 190 et pallier l'effet de coupure dans un souci d'amélioration du cadre de vie ;
- d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité sur la RD 190 pour l'ensemble des usagers ;
- de permettre la valorisation de l'entrée de ville de Carrières-sous-Poissy et de favoriser les échanges multimodaux (trains, bus, vélos, piétons)

Avec la requalification de la RD 190, les conditions de circulation seront améliorées, tant en termes de fluidification de trafic qu'en termes de sécurité.

Le projet contribuera à l'amélioration de l'offre de transports via la création d'un transport en commun en site propre en partie urbaine. Celui-ci sera intégré au tracé de la RD 190, et permettra notamment de fluidifier l'accès au pôle gare de Poissy qui va connaître une très forte augmentation de sa fréquentation dans les années à venir.

Le projet assurera par ailleurs une continuité des circulations douces sur tout son linéaire : trottoirs et pistes cyclables au sud, en section urbaine et voie verte au nord, en section interurbaine.

### **III. ENQUETE PUBLIQUE ET SUITES DE L'ENQUETE**

Le projet a fait l'objet d'une enquête publique environnementale du 24 septembre au 24 octobre 2020 portant sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine ainsi que du PLUi de la communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise.

A la demande du maire de Carrières-sous-Poissy, cette enquête a été prolongée jusqu'au 6 novembre 2020.

#### **Le commissaire enquêteur a émis :**

**- un avis favorable à la DUP, assorti d'une réserve et de 5 recommandations :**

**Réserve :** 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 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 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 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 4 :** le débouché de la rue de la Senette devra être ré-étudié

**Recommandation 5 :** les bus en provenance ou à destination du nouveau dépôt seront autorisés à emprunter le site propre

**- un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme assorti d'une recommandation :**

Dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage mettrait en application la recommandation n°2 relative à la DUP du projet, les emplacements des deux aires en question devraient faire l'objet d'emplacements réservés au sein du PLUi

Par délibération du 19 mars 2021, le conseil départemental des Yvelines a déclaré le projet d'intérêt général et a répondu à la réserve et aux recommandations du commissaire enquêteur concernant la déclaration d'utilité publique.

Dans la mesure où la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise a approuvé son Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) le 16 janvier 2020 et que celui-ci est exécutoire



depuis le 21 février 2020, les PLU de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine sont devenus caduques.

La mise en compatibilité portera donc uniquement sur le plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise.

Par courrier électronique en date en date du 8 avril 2021, la direction planification et urbanisme réglementaire de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, a répondu à la recommandation du commissaire enquêteur concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

#### **IV. UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION**

Considérant, en premier lieu, que le projet de requalification de la RD 190, avec insertion d'un transport en commun en site propre, à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, répond à une finalité d'intérêt général, en permettant :

- de participer à l'amélioration de l'offre en transport depuis la boucle de Chanteloup vers le pôle-gare de Poissy notamment par la desserte de bus et la création d'un transport en commun en site propre, s'inscrivant dans les priorités n°1 du programme d'action prioritaire du Schéma des déplacements des Yvelines 2020 approuvé par délibération du Conseil départemental en date du 18 décembre 2015 ;
- d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité de la RD 190 dans la boucle de Chanteloup
- d'assurer une continuité des liaisons douces, notamment par des trottoirs et pistes cyclables au Sud en section urbaine ainsi qu'une voie verte au Nord en section interurbaine, s'inscrivant dans les mesures d'accompagnement de la mobilité durable du Schéma des déplacements des Yvelines 2020 approuvé par délibération du Conseil départemental en date du 18 décembre 2015 ;
- de conférer à l'axe une homogénéité et une identité plus forte tenant compte des abords actuels et des projets d'aménagements futurs, situés aux alentours du projet ;

Considérant, en deuxième lieu, que le maître d'ouvrage n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation ;

Considérant, en troisième lieu, que les atteintes à la propriété privée et à l'ordre social, environnemental et économique sont modérées au regard des intérêts que présente l'opération, celle-ci favorisant l'amélioration de l'offre en transports, de la circulation et de la sécurité des usagers et des circulations douces, et prévoyant des aménagements paysagers adaptés, et que le coût financier n'est pas excessif eu égard à l'intérêt que l'opération présente ;

Considérant qu'au regard des enjeux du projet exposés ci-dessus, le bilan du projet est positif, confirmant l'utilité publique du projet de requalification de la RD 190 ;

Les motifs évoqués ci-dessus conduisent à prononcer la Déclaration d'Utilité Publique du projet de requalification de la RD 190, avec insertion d'un transport en commun en site propre, à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, emportant mise en compatibilité du PLUi de la communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise.

MESURES À LA CHARGE DU MAÎTRE D'OUVRAGE DESTINÉES À ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ HUMAINE, ET MODALITÉS DE SUIVI ASSOCIÉES

La présente annexe présente par grandes thématiques pour la phase exploitation (situation après travaux) et la phase chantier les mesures prévues destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.

En préambule, il est rappelé que le projet permet de mieux intégrer la RD190 dans son environnement urbain sur le territoire de Carrières-sous-Poissy et remédie à la coupure urbaine qu'elle constitue. Le projet est réalisé dans un milieu déjà anthropisé et consiste en la requalification d'une infrastructure préexistante. Ainsi son empreinte environnementale est réduite.

## **A - Phase exploitation**

### **1- Milieu physique**

#### Eaux superficielle/gestion des eaux pluviales

L'augmentation de la surface imperméabilisée peut engendrer une augmentation des volumes d'eau de ruissèlement.

A l'heure actuelle pour la section urbaine, les eaux de la plateforme routière se déversent dans le réseau unitaire et le surchargent. Le projet prévoit la collecte et le traitement des eaux de la plateforme routière par des noues paysagères et des tranchées infiltrantes positionnées le long de la voirie, au bénéfice de la séparation des eaux usées et pluviales. Ces noues (et tranchées si besoin) infiltreront les eaux et amélioreront alors la situation actuelle en soulageant le réseau en place.

- Mesures de réduction

Le projet prévoit d'infiltrer les eaux de ruissèlement via des noues paysagères complétées par des tranchées d'infiltration. Elles seront réalisées dans chacune des bandes d'espaces verts disposées le long des voies. Ces noues seront dimensionnées de façon à stocker puis infiltrer une pluie de période de retour de 20 ans.

Le bassin d'infiltration de la RD 55 situé en zone verte du PPRI doit être adapté en raison de la nouvelle configuration du carrefour au raccordement avec la RD 190. Le projet prévoit de rétablir son volume initial.

Concernant la pollution accidentelle, elle pourra être confinée dans les noues de rétention.

## Eaux souterraines

Le projet est réalisé au plus proche du terrain naturel et ne présente pas d'ouvrage souterrain. Par ailleurs, il s'insère dans un contexte urbain déjà imperméabilisé.

Ainsi, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif, le projet n'aura qu'un impact limité sur les eaux souterraines.

### **2- Milieu naturel**

Concernant les continuités écologiques, au droit de la section urbaine, quatre alignements d'arbres seront plantés le long de la RD 190 dans le cadre du projet. Ils seront favorables au déplacement de certaines espèces. Le corridor du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de la strate herbacée est d'ores et déjà coupé par la RD 190 actuelle. Le projet ne sera pas à l'origine d'un impact supplémentaire sur ce dernier.

- Mesures d'accompagnement

Le projet prévoit l'aménagement de terre-pleins latéraux et centraux végétalisés, ainsi que des dépendances vertes routières en cohérence avec le site, dont l'entretien sera écoresponsable (pas d'utilisation de produits phytosanitaires...)

Concernant l'éclairage en section urbaine, les études d'éclairage seront réalisées dans le cadre des études opérationnelles avec comme objectif un éclairage écologiquement responsable et économique (matériel à LED, possibilité d'adapter la luminosité selon l'horaire et la fréquentation), plutôt que l'utilisation d'ampoules à basse température.

- Mesures d'évitement et de réduction

Le projet a fait l'objet d'optimisation afin de réduire la consommation d'emprises. Cependant, au Nord du giratoire Azalys, les alignements d'arbres ne pourront pas être conservés sur la frange Est du tracé. En effet, l'aménagement de la desserte de la future aire de grand passage ainsi que des habitations existantes nécessitent l'aménagement d'une contre-allée pour garantir de bonnes conditions de sécurité. 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 situés dans la ZAC Ecopôle ne seront pas impactés.

### **3- Patrimoine**

A son extrémité Sud, le projet est situé au sein du périmètre de protection de l'ancien pont de Poissy (monument historique inscrit). Néanmoins, l'urbanisation aux alentours de la RD 190 limite fortement les effets de covisibilité avec ce monument historique (présence de bâtis).

- Mesure d'évitement

Le projet ne modifie pas de manière significative l'altimétrie de la voirie et s'attache à améliorer l'insertion de cet axe dans l'environnement urbain au Sud du projet.

#### **4- Environnement sonore**

Comparé à la situation au même horizon d'étude sans projet (scénario de référence), la requalification de la RD 190 permettra d'améliorer la situation sonore en section interurbaine. Pour la section située entre l'avenue Maurice Berteaux et la RD 55, les bâtiments situés côté Est subiront une légère augmentation de niveau sonore et ceux situés à l'Ouest de la RD 190, une légère diminution du fait du décalage côté Est de la voirie lors de sa requalification. Le projet prévoit la mise en œuvre des mesures permettant de respecter les seuils réglementaires relatifs au niveau sonore.

- Mesures de réduction :

Le maître d'ouvrage a identifié les bâtiments qui nécessiteront des traitements acoustiques de façade s'ils ne sont pas déjà pourvus d'une isolation suffisante.

Après la mise en service du projet, une fois le trafic routier stabilisé, le maître d'ouvrage réalisera des mesures de contrôle acoustique afin de vérifier que les seuils réglementaires sont bien respectés.

#### **5- Transports et déplacements**

Le projet présente un impact positif sur les conditions de déplacements et desserte dans le secteur.

Il engendre quelques modifications des circulations actuelles du fait de l'insertion d'un site propre pour les bus en section urbaine et de l'évolution de la configuration des carrefours.

En zone interurbaine, le projet vise à réduire l'accès direct depuis ou vers la RD 190 pour des questions de sécurité.

Par ailleurs, le commissaire-enquêteur a émis la réserve suivante dans son rapport : « 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 ».

- Mesures d'accompagnement

Les cycles de feux seront optimisés afin de maximiser l'amélioration de la qualité de l'offre de transports en commun tout en préservant de bonnes conditions de circulation pour l'ensemble des modes de déplacement.

En section interurbaine, au Nord-Est du projet, une contre-allée sera mise en place afin d'améliorer la sécurité des habitants.

Afin de répondre à la réserve du commissaire-enquêteur, le Département, comme il s'y est engagé dans la déclaration de projet, réalisera une enquête de mobilité avant la mise en service du projet, auprès des riverains situés dans une zone accessible à pied (600 m soit 10 minutes de marche) depuis/vers les arrêts de bus du TCSP. Cette enquête permettra d'évaluer l'attractivité potentielle de cette nouvelle offre pour les déplacements quotidiens des habitants.

## **6- Occupation du sol – acquisition foncière**

La majeure partie des aménagements projetés s'inscrit dans le domaine public, soit de l'État, soit des collectivités : Département des Yvelines, Ville de Triel-sur-Seine ou Ville de Carrières-sous-Poissy. Quelques parcelles privées pourront être concernées en zone interurbaine et deux nécessitent d'être acquises en partie en zone urbaine.

- Mesures d'évitement et de réduction

Les études de détail ultérieures auront pour objectif de rechercher toutes les pistes d'optimisation du projet pour limiter l'emprise foncière au strict nécessaire. C'est seulement à l'issue de ce travail d'approfondissement qu'une enquête parcellaire sera diligentée. Son objet est la détermination précise des terrains nécessaires à la réalisation de l'opération, et l'établissement de l'identité des propriétaires, exploitants et ayants droit.

## **7- Modalités de suivi de la réalisation des mesures prévues**

- Assainissement

Afin d'assurer un fonctionnement optimal du réseau d'assainissement, un calendrier des visites de contrôle, des interventions d'entretien et des vérifications complètes suivies de réparation si nécessaire sera fixé. Ces opérations comporteront :

- l'enlèvement des déchets ;
- Le contrôle, pour les ouvrages à ciel ouvert ;
- Le contrôle des capacités hydrauliques des ouvrages après mise en service ;
- Le curage des ouvrages.

La fréquence de ces opérations sera fonction des constats effectués pendant les visites de surveillance notamment lors de la première année de fonctionnement.

Dans le cas d'une pollution accidentelle, les services en charge de l'entretien interviendront pour pomper les eaux souillées de la section de noues concernée, puis les ouvrages seront curés. Un contrôle puis, le cas échéant, une remise en état de tous les ouvrages de collecte et de traitement concernés par la pollution sera effectuée.

- Protection acoustique

Après la mise en service du projet, une fois le trafic routier stabilisé, le maître d'ouvrage réalisera des mesures de contrôle acoustique afin de vérifier que les seuils règlementaires sont bien respectés

## **B - Phase travaux**

### **1 Milieu physique**

#### **1.1. Relief**

L'altimétrie du projet est calée au plus près du terrain naturel. Les travaux généreront de faibles modifications du relief actuel de manière temporaire (stockage des matériaux avant utilisation ou évacuation, réalisation de terrassements de faible profondeur pour l'implantation du projet).

- Mesure de réduction

Les matériaux déblayés seront réutilisés autant que possible. Les stockages temporaires seront autant que faire se peut limités en hauteur et évacués vers des centres de traitement agréés.

Les lieux de stockage temporaire seront remis en état à la fin du chantier.

#### **1.2. Eaux superficielles**

La Seine se trouve à 100 m au Sud du projet.

Les phases de travaux peuvent générer des apports solides (pollution mécanique) ou liquides (pollution chimique) susceptibles de modifier l'équilibre des milieux aquatiques superficiels, puis souterrains lorsque ceux-ci sont en relation. Ce risque peut être attribué aux dépôts de matériaux excédentaires, aux déversements accidentels de produits, au stockage des déchets, etc.

- Mesure de réduction

Il n'y aura aucun rejet direct dans la Seine.

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront réalisés au plus tôt afin de pouvoir gérer les eaux pluviales du chantier. Si cela n'est pas possible, des ouvrages temporaires seront réalisés.

Les zones d'entrepôt des matériaux, de ravitaillement et de stockage des engins seront étanches et situées hors secteurs sensibles (hors zone du PPRI). Elles seront remises en état à la fin du chantier.

En cas de pollution accidentelle, un plan d'intervention sera mis en œuvre et intégré au schéma organisationnel du plan de respect de l'environnement qui sera défini pour la phase travaux.

#### **1.3. Eaux souterraines**

La nappe de la craie est peu profonde au droit du projet. Lors des travaux, les eaux seront potentiellement rencontrées en fond de fouille sur la partie Sud du linéaire, auquel cas elles devront être pompées.

- Mesure de réduction

Afin de permettre la réalisation de travaux dans les meilleures conditions possibles, des pompages pourront s'avérer nécessaire pour la mise à sec du fond de fouille. Les eaux récoltées seront, soit réinjectées dans le milieu naturel après traitement, soit rejetées dans le réseau d'assainissement d'eaux pluviales. Le Maître d'ouvrage suivra l'ensemble des dispositions décrites dans l'arrêté qui sera pris au titre de la loi sur l'eau.

Concernant le risque d'infiltration de la pollution, l'entretien et le stationnement des engins de chantier interviendront exclusivement sur des zones spécialement aménagées pour éviter toute pollution.

## 2 Milieu naturel

Dans la zone de travaux, aucun habitat à enjeu n'a été identifié. Il en est de même pour la flore et la faune. Seul les chiroptères peuvent présenter un enjeu de par la destruction de possible gîtes de reproduction que représenteraient les arbres d'alignement au nord des Grésillons. Cependant ces arbres ne constituent pas, a priori, un habitat attractif du fait de l'impact du trafic routier existant (éclairage, bruit, vibrations...).

Des espèces invasives ont été identifiées en bord de route.

- Mesures de réduction :

Le phasage des travaux sera adapté afin de tenir compte des périodes de reproduction des oiseaux, amphibiens, reptiles et des insectes et de la période d'hibernation des chauves-souris.

L'emprise travaux sera limitée aux besoins stricts du chantier. Un balisage sera réalisé afin d'interdire tout dépôt, circulation d'engin et stationnement hors des limites des emprises projet.

La qualité des terres de remblais sera contrôlée dans le but d'éviter tout risque de développement d'espèces invasives. Le chantier intégrera, parmi les process à respecter, la gestion des plantes invasives (attention particulière pour l'abattage des Robiniers).

Un inventaire complémentaire spécifique à la recherche d'habitat pour les chauves-souris pourra être réalisé en amont des travaux sur les arbres qui devront être supprimés .

Si la présence d'habitat était confirmée, des dispositions particulières seront prises lors de l'abattage des arbres concernés et, ce, en présence d'un spécialiste (période, reconnaissance, méthode d'intervention par démontage complet avec rétention).

## 3 Paysage

En phase travaux, les impacts sur le paysage sont dus essentiellement aux travaux eux-mêmes, générés par des aires de chantier, le stockage des matériaux et matériels, les terrassements et les réaménagements provisoires de voiries et d'espaces publics nécessaires à la réalisation des travaux.

Ces impacts, ordinaires lors de tout chantier, sont concentrés sur la période de travaux.

- Mesures de réduction :

Le chantier sera au maximum intégré à l'espace environnant. Les entreprises chargées des travaux veilleront à maintenir le chantier et ses abords propres et évacuer les déchets pour éviter toute pollution visuelle.

Les travaux seront réalisés en plusieurs phases successives ce qui permettra de limiter l'impact paysager sur la zone.

#### 4 Occupation du Sol

D'une façon générale, les travaux de requalification de la RD 190 seront organisés pour réduire les nuisances pour les activités et commerces présents en façade. Le chantier s'attachera à mettre en œuvre les mesures permettant de maintenir la fréquentation des commerces.

De même, il sera porté une attention particulière au maintien des conditions d'accès aux équipements publics lors des interventions sur les différents carrefours.

- Mesures de réduction :

Une concertation, impliquant l'ensemble des commerçants et chefs d'entreprises des établissements présents à proximité des zones de travaux, permettra de limiter au mieux les incidences liées aux travaux de ce type d'aménagement.

Le Maître d'ouvrage communiquera avec les commerçants afin d'anticiper et remédier aux inconvénients possibles en phase travaux, par exemple le maintien des conditions de livraison. Il sera porté une attention au maintien des cheminements

De la même manière, compte tenu du contexte urbain du site et de la présence de nombreux équipements, une attention particulière sera portée aux éléments informatifs, de signalisation, de protection, de largeur utile, pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

#### 5 Déplacements

##### Trame viaire

La réalisation des travaux s'accompagnera de modifications de circulation réglementant le partage et l'usage de la voie publique. L'organisation des travaux s'attachera à réduire les effets négatifs sur les conditions de circulation, liés à la restriction de circulation. La phase chantier d'un tel projet est ainsi forcément délicate car elle modifie les habitudes des riverains et des usagers du réseau viaire.

Durant les travaux, des mesures seront prises en faveur du fonctionnement viaire du secteur mais également des accès aux activités et aux habitations. L'organisation du chantier devra permettre le maintien de conditions de circulation acceptables y compris lors des périodes de plus forte activité.

L'accès des poids-lourds livrant les divers équipements et leur déchargement ne devront également pas perturber la circulation autrement que de manière locale et pour une courte durée.

- Mesures de réduction :

L'emprise du chantier sera limitée afin de ne pas engendrer d'impact trop important sur la voirie et les espaces publics. Le phasage des travaux sera adapté afin de limiter les restrictions de circulation dans le temps. Une signalisation adéquate sera mise en œuvre et un plan de circulation sera élaboré au préalable du démarrage des travaux en concertation avec les collectivités concernées et les services de secours. Des actions de communication et de sensibilisation sur les modifications de circulation seront engagées à destination des usagers. Tout au long du chantier, la propreté des voies de circulation sera assurée.



### Modes actifs

L'organisation des travaux veillera au maintien des conditions de cheminement des piétons le long de l'avenue de l'Europe (RD 190) ainsi que des traversées de cette voirie (passages piétons).

- Mesures de réduction :

De façon générale, au droit des zones de travaux, des aménagements provisoires pour la sécurité des riverains et des piétons seront mis en place : itinéraires sécurisés, signalés et balisés.

La continuité ou la proposition de cheminements alternatifs dans des conditions satisfaisantes de sécurité pour les piétons sera assurée pendant toute la durée du chantier.

Un plan de cheminement des piétons sera établi ; des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers seront engagées.

### Transports en commun

Une attention sera portée aux lignes de bus empruntant partiellement ou en totalité la RD 190 afin de réduire les perturbations sur leur parcours et leur temps de trajet.

- Mesures de réduction :

Le maintien des dessertes bus sera étudié avec soin. Seulement si nécessaire, et en lien avec les transporteurs concernés, des modifications d'itinéraires de bus et des déplacements de stations de bus seront peut-être à prévoir et seront mis en cohérence avec les plans de circulation en lien avec l'ensemble des transporteurs.

Des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers seront engagées.

## **6 Cadre de vie**

Les travaux peuvent conduire à des nuisances pour les riverains et pour les usagers des équipements : bruit des engins, possibles émissions de poussières, éventuelles émissions de vibrations dans le sol.

- Mesures de réduction :

Des engins de chantier conformes à la réglementation relative au bruit et à l'émission des gaz d'échappement seront utilisés. Les travaux seront réalisés pendant des plages horaires autorisées et les travaux de nuit seront réduits au strict nécessaire sur l'ensemble du chantier. Les travaux bruyants seront programmés pendant les périodes les moins sensibles. Un dossier réglementaire « Bruit de Chantier » sera produit.

Par temps sec, la zone de travaux sera aspergée d'eau afin de limiter l'envol des poussières. Le public et les riverains seront tenus informés du déroulement des différentes phases de travaux, notamment des modifications de circulation et de stationnement...

Concernant les vibrations, il sera réalisé des états des lieux préalables sur les bâtiments à proximité du chantier. Les techniques constructives les plus adaptées en milieu urbain seront choisies.

## **7 Modalités de suivi de la réalisation des mesures prévues**

Des clauses environnementales seront intégrées dans le dossier de consultation des entreprises de chaque marché « travaux ». Les clauses environnementales permettront au maître d'ouvrage de rappeler aux entreprises les différentes réglementations s'imposant à elles dans le domaine de l'environnement et de s'assurer de la bonne prise en compte par ces dernières des engagements de l'État en matière d'environnement pendant la phase de travaux.