

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES

DÉPARTEMENT DES YVELINES

VOIE NOUVELLE DÉPARTEMENTALE A SARTROUVILLE ET A MONTESSON

**DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES
DU DÉPARTEMENT DES YVELINES
DIRECTION DES ROUTES ET DES TRANSPORTS
SERVICE DES ÉTUDES ROUTIÈRES ET DES TRANSPORTS**

ENQUÊTES PUBLIQUES PRÉALABLES :

- **A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET**
- **AU CLASSEMENT ET DÉCLASSEMENT DES VOIES
CONCERNÉES**
- **AUX DISPOSITIONS MODIFIANT
LE POS DE MONTESSON ET LE PLU DE SARTROUVILLE**

- **ENQUÊTE PARCELLAIRE**

CONCLUSION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Paris, le 7 septembre 2007

E07000086/78

DOCUMENT 2

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

La RD121 traversant les communes de Sartrouville et de Montesson supporte un trafic important et génère retenues et nuisances dans des secteurs très urbanisés. De plus, l'axe avenue de Tobrouk, avenue de la Convention à Sartrouville et la route de Sartrouville à Montesson sont très engorgés. Face à cette situation et aucun aménagement des chaussées existantes n'étant possible, le département des Yvelines a étudié un projet de Voie nouvelle départementale à Sartrouville et à Montesson. Cette voie nouvelle à 2x1 voie reliera l'avenue Maurice Berteaux (RD 308) à Sartrouville à l'avenue Gabriel Péri (RD 121), au droit de la rue du 8 mai 1945 à Montesson, ainsi qu'à l'avenue Paul Doumer (RD 311).

Les objectifs du projet sont les suivants:

Dans Sartrouville : soulager la RD 121 et le centre ville, supprimer la circulation automobile de transit, améliorer l'accès à la gare et les circulations douces.

Dans Montesson : diminuer et soulager le trafic sur le quartier de la Borde, limiter le trafic dans le centre ville de Montesson, faciliter l'accès aux commerces par une voirie appropriée et poursuivre le développement du réseau cyclable.

Dans Sartrouville et Montesson : assurer de bonnes conditions de circulation pour l'ensemble des déplacements sur la Voie nouvelle départementale, préserver le cadre de vie des habitants et l'activité agricole.

Le Conseil Général des Yvelines a approuvé par délibération, en date du 25 novembre 2005 le Dossier de Prise en Considération du projet.

Le projet a une longueur de 5 980 mètres dont 3 800 mètres en tracé neuf et 2 180 mètres en aménagement dans la plaine de Montesson.

Il débute à Montesson, au droit du carrefour entre la RD 121 et la rue du 8 mai 1945, en réaménageant sur place la rue du 8 mai 1945 sur une longueur de 1 000 mètres. Entre la rue du 8 mai 1945 et la route de Sartrouville, le projet est constitué d'un barreau long de 750 mètres en tracé neuf, parallèle à l'autoroute A14. Le projet consiste ensuite à réaménager en 2x1 voie la route de Sartrouville jusqu'à son intersection avec la rue du 11 novembre 1918 sur une longueur de 800 mètres, puis en 2x2 voies entre la rue du 11 novembre 1918 et le chemin de l'Espérance sur 350 mètres de longueur.

A partir du chemin de l'Espérance, dans la commune de Sartrouville, le projet se développe en tracé neuf sur 2 100 mètres de long dans les emplacements réservés au titre dans les documents d'urbanisme. Le tracé contourne, en déblais et à l'est, le lycée Evariste Galois puis s'abaisse progressivement en tranchée pour passer sous les lignes SNCF Paris - Le Havre et de la Grande Ceinture à une profondeur de 12 mètres environ avant de rejoindre l'avenue Maurice Berteaux. La tranchée est couverte sur 260 m de long entre la rue Diderot et la rue de la Paix. Le projet comporte également une liaison en 2x1 voie de 930 mètres de long au Sud de l'autoroute A14 reliant la route de Sartrouville à la RD 311 sur la commune de Montesson.

Le profil en travers du projet est constitué d'une chaussée de 7 mètres plus une zone de sécurité de 4,50 mètres de chaque côté comprenant une zone de récupération de 2 mètres et

une piste cyclable ou un fossé de 2,50 mètres. Ce profil est adapté sur la section à 2x2 voies longue de 350 m entre la rue du 11 novembre 1918 et le giratoire de l'Espérance. Il est constitué d'une chaussée de 14 mètres (dont 1 mètre de séparation entre les sens de circulation) plus une zone de sécurité de 4,50 mètres. Un flot central sépare les deux chaussées.

Afin de conserver la continuité des itinéraires cyclables et piétonniers existants dans la plaine de Montesson, le choix de piste cyclable bidirectionnelle le long du projet a été fait. Une piste cyclable bidirectionnelle est prévue le long de la Voie nouvelle côté Sud depuis la RD 121 jusqu'à la route de Sartrouville, puis à l'est de la route de Sartrouville réaménagée jusqu'au giratoire de l'Espérance.

Une attention particulière est portée au traitement du projet au droit du quartier Richebours compte tenu de la densité et de la proximité du bâti, de la profondeur de la voie ainsi que de la présence déjà prégnante d'autres infrastructures : lignes SNCF Paris-Le Havre et Grande Ceinture. Le Conseil Général des Yvelines a donc décidé de mettre en place une couverture de 260m s'appuyant sur la rue Fresnel et la rue de la Paix.

Afin de réduire les risques d'accidents, les chemins ruraux et les voies forestières existants ne seront pas accessibles directement à partir de cette voie nouvelle et seront mis en impasse. Ils seront rétablis par la création de voies de désenclavement raccordées sur le réseau routier existant à partir des différents carrefours giratoires prévus. Des voies de désenclavement seront également réalisées pour desservir les parcelles enclavées.

La Voie nouvelle départementale ne se verra attribuer aucun statut particulier. Elle aura un statut de route départemental et sera exploitée par le Département, Maître d'Ouvrage.

Le projet de Voie nouvelle départementale est compatible avec les orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994 qui projetait la réalisation d'une voie de désenclavement. Cette voie était prévue en tant que « déviation de la RD 121 » par le Schéma Directeur de la Boucle de Montesson de 1997 élaboré par l'ancien Syndicat Intercommunal d'Etude et de Programmation de la Boucle de Montesson devenu depuis le 1er janvier 2006 la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine (CCBS).

Le principe du projet est envisagé dans le Plan d'Occupation des Sols de Montesson et est présent dans le Plan Local d'Urbanisme de Sartrouville toutefois, ce projet traverse des zones du POS de Montesson dont les règlements n'autorisent pas la construction d'infrastructure routière et une mise en compatibilité est donc nécessaire. Dans Sartrouville, les règlements des zones traversées du PLU prévoient la réalisation du projet, hormis le règlement des zones A et UM, toutefois le projet est inscrit dans un emplacement réservé prévu à cet effet dont il convient d'actualiser les caractéristiques et la mise en compatibilité du PLU de Sartrouville est nécessaire.

Près de 108 avis représentant 116 personnes et 11 associations ont été exprimés lors de la concertation publique qui s'est déroulée du 18 février au 6 mars 2006 sur les communes de *Sartrouville et de Montesson*. 27 % des avis étaient favorables au projet avec ou sans adaptation, 17 % des avis ne prenaient pas position, 10 % s'y opposaient et enfin 46 % se posaient des questions.

Les principales interrogations des personnes ont porté sur les garanties du projet vis-à-vis du respect de leur cadre de vie, le « niveau de réponse » du projet par rapport aux objectifs voire sur les objectifs eux-mêmes.

Les principales observations ont porté sur : les *protections phoniques*, le report de trafic, la prolongation de la couverture du projet, les nouveaux itinéraires de circulation, les circulations douces.

L'ensemble des terrains à acquérir pour les deux communes est de 182 553 m². 50 203 m² concernant la commune de Sartrouville et 132 350 m².concernant la commune de Montesson.

Les états parcellaires comprenant la liste des propriétaires et les références cadastrales, les plans parcellaires des emprises concernant les communes de Montesson et de Sartrouville ont été précisés dans les tableaux présentés au public dans le dossier.

Seule la rue Henri Brisson devra être mise en impasse de part et d'autre de la Voie nouvelle car la proximité du carrefour entre la Voie nouvelle et la RD 308 ne permet pas son rétablissement. Toutes les autres voies seront rétablies par des ouvrages d'art.

L'environnement du site concerné par la voie nouvelle, très diversifié, a fait l'objet d'un diagnostic approfondi pour prévoir toutes les mesures nécessaires à son intégration environnementale.

La zone d'étude se caractérise par une forte densité de population : Sartrouville est la 2^{ème} commune la plus peuplée des Yvelines et par un grand nombre d'équipements de proximité ainsi que de sites accueillant du public dont la zone commerciale de Montesson - La Borde.

Des grandes infrastructures de transport complètent ce réseau routier, l'autoroute A 14 qui coupe le territoire communal de Montesson dans la plaine agricole sans desservir le secteur, les deux voies ferrées, ligne Paris-Le Havre et ligne de la Grande Ceinture qui traversent la commune de Sartrouville. La présence de ces infrastructures de transport conditionne l'*ambiance sonore* des quartiers aux abords de ces voies. Enfin, l'importante activité maraîchère qui confère au secteur toute son originalité et sa particularité doit être impérativement préservée.

Du fait de la diversité des occupations du sol, le paysage est très divers : fermé au cœur du bâti, il est très ouvert dans la plaine notamment vers l'extérieur de la boucle du fait de la platitude du terrain et de l'*absence d'obstacle visuel*. Le réseau des itinéraires de découverte et de loisirs, cyclables et piétonniers qui sillonnent la plaine et relient les différentes zones urbanisées est un élément important du territoire étudié.

Les principaux enjeux à prendre en compte dans le projet concernent la présence d'anciennes carrières et les risques d'effondrement qui y sont liés, ainsi que la nécessité de préserver la continuité des écoulements naturels et la qualité des eaux superficielles et souterraines.

Le projet minimise la consommation de terres dans la plaine agricole en réutilisant de voies existantes, mais aussi dans Sartrouville en s'inscrivant dans les limites de l'emplacement réservé. Il ne compromet ni l'occupation actuelle du sol, ni le développement urbain. Les documents d'urbanisme seront mis en compatibilité.

24 bâtiments sensibles au bruit dont 19 habitations individuelles, un collectif d'habitations, trois bâtiments de bureaux, et un établissement d'enseignement (Lycée E. Galois) seront protégés. Les protections acoustiques sont de type écrans acoustiques, merlons paysagers ou protections de façade. Les merlons paysagers ont été privilégiés autant que possible.

Le coût global de l'opération est estimé à environ 95,8 millions d'euros T.T.C. (valeur août 2006). Les dépenses correspondant aux mesures d'insertion environnementale et liées à la santé, protections phoniques, mesures d'assainissement, aménagements paysagers et lutte contre la pollution atmosphérique, représentent 5,64 millions d'euros HT (valeur août 2006) soit 7,6 % du coût global du projet hors achats fonciers.

La durée prévisionnelle des travaux est évaluée à environ 4 à 5 ans, pour une mise en service en 2013.

Le 11 avril 2007, Monsieur le Préfet des Yvelines a demandé au Tribunal Administratif de Versailles la désignation d'un commissaire enquêteur pour la conduite de la présente enquête publique. Par Arrêté du 17 avril 2007, Madame le Président du Tribunal Administratif de Versailles a désigné Arnaud de La Chaise en qualité de commissaire enquêteur. Monsieur le Préfet des Yvelines a, par arrêté du 14 mai 2007, prescrit de procéder conjointement dans les communes de Sartrouville et Montesson aux enquêtes suivantes :

- Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement d'une voie nouvelle départementale sur les communes de Sartrouville et Montesson et au classement et déclassement des voies concernées ;
- Enquête publique sur les dispositions modifiant le plan d'occupation des sols de la commune de Montesson et le plan local d'urbanisme de Sartrouville ;
- Enquête parcellaire en vue de déterminer les parcelles à exproprier pour la réalisation de ce projet et de rechercher leur propriétaire, les titulaires de droit réel et autres intéressés.

La durée des enquêtes publiques a été fixée à 31 jours consécutifs, sauf dimanche et jours fériés, du 18 juin 2007 au 18 juillet 2007 inclus sur les territoires des communes de Sartrouville et de Montesson dont le territoire est touché par le périmètre d'affichage. Conformément à l'arrêté susvisé, les permanences du commissaire enquêteur ont été fixées aux dates suivantes : mardi 19 juin et jeudi 12 juillet 2007 de 9 h à 12 h en mairie de Montesson, mardi 26 juin de 16 h à 19 h et mercredi 18 juillet 2007 de 14 h à 17 h en mairie de Sartrouville.

Les dossiers d'enquête et les registres m'ont été adressés par la Préfecture des Yvelines le 14 mai 2007. J'ai paraphé chaque page des registres d'enquête publique et les ai fait parvenir respectivement aux Maires de Sartrouville et de Montesson par courrier en date du 21 mai 2007. Les documents présentés à l'enquête comprennent six dossiers : Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ; Dossier de mise en compatibilité du POS de Montesson ; Dossier de mise en compatibilité du PLU de Sartrouville ; Dossier d'enquête parcellaire, commune de Montesson ; Dossier d'enquête parcellaire, commune de Sartrouville. Ces dossiers sont clairs et aisément lisibles. Ils sont présentés d'une manière logique. Toutefois, il faut reconnaître que leur lecture, en raison de leur importance, est ardue pour un public non initié et ne disposant que peu de temps. Il est nécessaire de passer plusieurs heures pour les comprendre et en assimiler le contenu. Il est fort probable que, hormis quelques associations dont certains membres sont spécialisés dans ce type d'enquête, personne n'ait eu suffisamment de temps à y consacrer.

J'aurais souhaité que le préambule soit un peu plus détaillé et permette de répondre aux questions courantes du public, à savoir : Pourquoi ce projet ? En quoi consiste-t-il ? Quels risques comporte-t-il pour l'environnement ? Quel est son coût et comment est-il financé ? Quand le projet va-t-il être réalisé ? Quelle est la durée des travaux ? Quels avantages va-t-il apporter aux habitants de Sartrouville et Montesson ?

Grâce à ce préambule très général, le public, dès les premières pages du dossier, aurait eu une idée d'ensemble du projet et aurait pu, s'il était intéressé, entrer plus avant dans les détails.

La préfecture des Yvelines a pris en charge les publications réglementaires dans la presse. L'enquête publique a également été annoncée sur le site de la Ville de Montesson et celui du Conseil Général.

Au cours de la visite du site, j'ai constaté que des panneaux d'affichage mentionnant l'enquête avaient bien été installés. Ces panneaux ont fait l'objet d'un constat par Maître Abrami qui a confirmé la mise en place de 22 panneaux. Un procès verbal a été établi le 30 mai 2007 et transmis au Département le 18 juin 2007.

Enfin, lors de mes permanences, j'ai vérifié que l'avis d'enquête figurait bien sur les panneaux d'affichage des mairies de Montesson et Sartrouville.

A l'issue de l'enquête, MM. les maires de Sartrouville et de Montesson m'ont fait parvenir les certificats d'affichage dans leurs communes.

Le mercredi 6 juin 2007, j'ai rencontré Monsieur Raffin, chef du projet infrastructure et Madame Gaillard, responsable du bureau d'études qui était en charge de ce projet pour le département. Au cours de leur présentation d'ensemble, j'ai noté que ce projet avait pour but essentiel de réduire la circulation dans les centre ville de Sartrouville et de Montesson en captant le trafic de transit. Une attention toute particulière était portée à la préservation de la plaine de Montesson. De plus, le projet comportait une piste cyclable sur sa plus grande partie. Monsieur Raffin et Madame Gaillard ont bien insisté sur le fait que ce projet comportait deux fois une voie, sauf sur une longueur de 260 mètres, il n'était en aucun cas, un début de liaison autoroutière A14-A15, dans la mesure où les ouvrages d'art de franchissement n'autorisaient pas l'élargissement de la chaussée à deux fois deux voies.

J'ai visité l'ensemble du site le mardi 19 juin 2007 accompagné de M. Raffin et j'ai bien repéré le tracé de la nouvelle voie qui passe en grande partie sur des emplacements réservés.

Je me suis présenté le mardi 19 juin 2007 à 8h45 à la Mairie de Montesson où plusieurs personnes m'attendaient pour obtenir des informations sur l'enquête parcellaire. La salle, de dimension modeste, n'a pas désempilé. Une exposition du projet sous forme de grands panneaux était installée à l'entrée et permettait au public de prendre connaissance du projet sans avoir à attendre pour consulter le dossier d'enquête. La majorité des questions portait sur la possibilité de vendre au Département tout ou partie des parcelles non rachetées dans le cadre de cette opération. Quelques erreurs ont été signalées portant sur les surfaces des parcelles ou l'identité des propriétaires.

Compte tenu de l'expérience acquise lors de cette première permanence, j'avais sollicité M. le Maire de Sartrouville, le mardi 26 juin 2007, pour obtenir l'assistance d'une responsable du service de l'Urbanisme chargée d'aider les personnes venant me rendre visite à repérer leurs parcelles sur les plans. Demande qui fut acceptée sans difficulté. Cette demande s'est avérée utile car, le mardi 26 juin 2007 à 15h45, lorsque je me suis présenté au centre technique municipal de Sartrouville pour tenir ma seconde permanence, plusieurs personnes m'attendaient. La mairie de Sartrouville avait mis à ma disposition une grande salle permettant de déployer les plans parcellaires et les différents dossiers et registres. De plus, les panneaux d'exposition étaient installés dans cette salle et le public, très nombreux, n'avait pas trop à attendre.

Lors de ma 3^{ème} permanence, tenue en mairie de Montesson le 12 juillet 2007, le service de l'Urbanisme, en raison de la période de congés, ne pouvait mettre personne pour aider les propriétaires concernées par l'enquête et l'attente a été plus longue. Au cours de cette permanence, j'ai rencontré une forte opposition au projet de la part de plusieurs habitants de Carrières-sur-Seine et de Montesson. Les habitants de Montesson présentaient les mêmes griefs que ceux portés par les habitants de Sartrouville le 26 juin. Les habitants de Carrières s'opposaient au projet pour deux raisons principales : ils n'avaient pas été informés et aucune concertation n'avait été menée dans leur ville ; ce projet allait soulager la circulation dans Montesson et Sartrouville à leurs dépens car les véhicules arriveraient dans Carrières et seraient bloqués par la saturation des ponts de Chatou et de Bezons.

Le public était encore très présent lors de ma dernière permanence tenue au centre technique municipal de Sartrouville mais une responsable du service de l'Urbanisme orientait les visiteurs vers les différents plans, dossiers ou panneaux exposés.

Au cours de cette permanence, l'opposition à l'utilité publique du projet était plus sensible. Les nuisances apportées par le projet en étaient la cause principale.

A l'issue de l'enquête, j'ai reçu 41 lettres, figurant en annexes 9 à 49 du présent rapport.

Outre ces lettres, 149 observations ont été portées dans les différents registres et se décomposent comme suit :

- ✓ 55 observations se trouvent dans le registre de DUP de Sartrouville,
- ✓ 49 observations se trouvent dans le registre de DUP de Montesson,
- ✓ 13 observations se trouvent dans le registre parcellaire de Sartrouville,
- ✓ 21 observations se trouvent dans le registre parcellaire de Montesson,
- ✓ 1 observation se trouve dans le registre de modification du PLU de Sartrouville,
- ✓ 3 observations se trouvent dans le registre de modification du POS de Montesson,
- ✓ 7 obs. se trouvent dans le registre de classement/déclassement des voies de Montesson.

Enfin, j'ai reçu deux pétitions

- ✓ Pétition n° 1 conduite par J. BILLOT 28 rue Christophe Colomb Sartrouville, N. GIRARDON 30 rue Christophe Colomb Sartrouville, H. RAIMBAULT 22 rue Christophe Colomb Sartrouville regroupant 501 signatures dans 35 pages.

Pièces jointes : 35 feuilles regroupant 501 signatures

- ✓ Pétition n° 2, conduite par Ph. Constantin, pour l'Association Carrières, notre avenir, annoncée pour 135 signatures par ses auteurs. Je n'en ai compté que 134 valables car une signature était anonyme et sans adresse.

J'ai répondu individuellement à chaque lettre, observation ou pétition dans le cadre de ce rapport. De ces documents, il ressort sept grands thèmes regroupant la majorité des critiques faites par le public.

1. Le projet va entraîner des nuisances importantes, nuisances liées à la pollution et au bruit. Pour se protéger de ces nuisances, le projet devrait selon le public :
 - Soit être couvert sur sa totalité,
 - Soit être plus protégé par des écrans anti-bruit ou par des merlons paysagers.
2. L'étude de trafic est critiquée, les résultats sont contestés, elle devrait porter sur une zone plus étendue.
3. Le raccordement du projet à l'autoroute A14 est dans tous les esprits. Certains y voient une amélioration de la circulation, d'autres le redoutent en craignant qu'il amène un élargissement du projet à 2 x 2 voies.
4. Les habitants de Carrières sur Seine craignent une augmentation importante de la circulation dans leur ville à l'ouverture de la voie nouvelle.
5. Le devenir des surfaces non utilisées pose question. Certains demandent le rachat de la totalité de leur parcelle, d'autres se portent acheteurs, d'autres enfin voudraient les voir utilisés pour la réalisation de merlons paysagers.
6. Le préjudice subi par les établissements dont l'activité sera perturbée par le projet.
7. Souci du public de préserver l'environnement pour les générations futures.

Sur ces thèmes, j'ai donné l'avis suivant

Thème 1 : « Le projet va entraîner des nuisances importantes, nuisances liées à la pollution et au bruit. Pour se protéger de ces nuisances, le projet devrait selon le public :

- Soit être couvert sur sa totalité,
- Soit être plus protégé par des écrans anti-bruit, soit par des merlons paysagers. »

Les résultats de l'étude d'impact présentés dans le dossier d'enquête contredisent cette

critique faite sans preuve formelle. La qualité de l'air, comme les niveaux de bruit supportés par les plus proches riverains restent à l'intérieur des tolérances réglementaires. Lorsque, occasionnellement, les niveaux de bruit les dépassaient, des mesures de protection spéciales sous la forme de murs anti-bruit ou de merlons paysagers ont été prises.

Un moyen d'assurer la transparence de l'étude et de lever les doutes actuels serait de demander au Département de s'engager à faire procéder, avant le début des travaux, à des mesures de la qualité de l'air et des niveaux sonores en plusieurs points du tracé choisis par les associations.

Ces mesures serviraient de base de référence pour une comparaison à de nouvelles mesures réalisées périodiquement après l'ouverture de la nouvelle route à la circulation.

En cas de constatations de nuisances plus élevées que prévues, le Département s'engagerait à prendre les mesures compensatoires nécessaires.

Thème 2 « L'étude de trafic est critiquée, elle devrait porter sur une zone plus étendue. »

Une étude de trafic est complexe, difficile à expliquer en quelques lignes dans un dossier d'enquête, surtout quand elle porte sur des estimations de circulation à échéance lointaine et peu de personnes sont capables, sans explications, d'en comprendre le mécanisme.

Cette incompréhension engendre le doute et chacun peut, à son aise, faire preuve d'imagination et lancer dans la nature des chiffres de trafic déraisonnables tout en étant sincèrement persuadé d'avoir raison.

Je n'ai pas les moyens de contrôler les résultats de cette étude présentés dans le dossier d'enquête. Il me faudrait commander une contre étude à un autre bureau. Ce n'est pas dans ma mission. Je considère donc que les résultats donnés sont valables, bien qu'incertains car il s'agit de projections du trafic dans un avenir lointain.

Afin de lever les doutes exprimés par les riverains, doutes bien compréhensibles mais nuisibles à la poursuite du projet, le Département devrait :

- soit organiser une réunion publique d'information au cours de laquelle les auteurs de l'étude de trafic viendraient expliquer leur travail et répondre aux questions du public afin de lever les inquiétudes,
- soit demander aux associations les plus représentatives de désigner quelques spécialistes dans ce domaine, qui seraient reçus dans les bureaux des auteurs de l'étude de trafic et pourraient poser toutes les questions permettant de rassurer les riverains.

Thème 3 : « Le raccordement du projet à l'autoroute A14 est dans tous les esprits. Certains y voient une amélioration de la circulation, d'autres le redoutent en craignant qu'il amène un élargissement du projet à 2x2 voies. »

J'estime que ce point ne fait pas partie de l'enquête. Il n'en est jamais question dans le dossier.

Pour rassurer le public, un article traitant de ce sujet pourrait paraître dans les revues de Sartrouville et de Montesson et sur le site du Département, levant ainsi toute ambiguïté.

Thème 4 « Les habitants de Carrières sur Seine craignent une augmentation importante de la circulation dans leur ville lorsque le projet sera ouvert. »

Il est apparu pendant l'enquête que l'information des habitants de Carrières sur Seine portant sur le projet était insuffisante. Le projet n'intervenant pas sur cette commune, l'information n'était pas obligatoire mais cette absence a entraîné une mobilisation de l'opinion contre le projet au motif que la Ville de Carrières allait devenir le déversoir du trafic provenant de Montesson et de Sartrouville.

Cette inquiétude me paraît justifiée et il me semble nécessaire que le Département redresse la situation actuelle en organisant une ou plusieurs réunions d'information à Carrières :

- ✓ une première réunion présentant le projet et notamment les résultats de l'étude de trafic dans la ville de Carrières,
- ✓ puis d'autres, plus régulières, informant les habitants de Carrières de l'évolution du projet.

Thème 5 « Le devenir des surfaces non utilisées pose question. Certains demandent le rachat de la totalité de leur parcelle, d'autres se portent acheteurs, d'autres enfin voudraient les voir utilisés pour la réalisation de merlons paysagers. »

J'estime que la politique de rachat des parcelles doit être clarifiée. Une règle devrait être fixée par le Département et portée à la connaissance de tous les propriétaires concernés.

Cette politique de rachat ne devra pas léser les propriétaires. Bien entendu, le Département, gérant de l'argent public, ne pourra pas non plus accepter toutes les demandes.

Une règle pourrait être que le Département propose le rachat de toutes parcelles dont la moitié ou plus de la surface est utilisée par le projet.

Thème 6 « Le préjudice subi par les établissements »

Plusieurs établissements ayant une activité professionnelle se sont manifestés lors de cette enquête en faisant état des préjudices que la voie nouvelle allait leur causer mais en ne s'opposant pas au projet.

Je considère que le projet présenté à l'enquête n'est pas définitif et peut être amendé. Dans l'intérêt du Département et de ces établissements, il importe que le Département prenne contact d'urgence avec eux afin de mettre au point les aménagements possibles du projet permettant de limiter les préjudices causés et, par la même occasion, de limiter les conséquences financières correspondantes.

Thème 7 « Souci du public de préserver l'environnement pour les générations futures »

De nombreuses observations sortent du cadre de l'enquête. Après avoir répondu dans ce sens à leurs auteurs, j'ai constaté néanmoins que beaucoup de citoyens ont profité de l'enquête pour exprimer leurs préoccupations quant à l'environnement et l'écologie.

Il me semble important que les services du Département entendent les messages que les administrés leur ont transmis. Les habitants des zones urbaines de la Région Parisienne sont attachés à leur cadre de vie, s'en soucient et tiennent à ce que les pouvoirs publics préservent leur environnement, pour eux, pour leurs enfants et les générations futures.

Evaluation du projet

En termes d'objectif final.

Les communes de Sartrouville et de Montesson supportent un trafic important qui génère retenues et nuisances dans des secteurs très urbanisés

Face à cette situation et aucun aménagement des chaussées existantes n'étant possible, le projet de Voie nouvelle départementale reliant Sartrouville à Montesson doit résoudre les nuisances induites par le trafic parasite en centre ville.

En termes de difficultés prévisibles

Les difficultés prévisibles devraient plutôt venir des riverains qui s'inquiètent des troubles que va leur apporter la nouvelle voie.

Elles peuvent également provenir des établissements dont les activités seront impactées par la nouvelle voie.

Enfin, les habitants de Carrières sur Seine, peu ou mal informés se mobilisent vivement contre le projet.

Sur le choix de l'implantation

Le tracé de la nouvelle route est situé en majorité sur des terrains appartenant au Département ou sur des emplacements réservés. Ce choix ne peut être critiquable.

Sur les coûts

Le coût global de l'opération est estimé à environ 95,8 millions d'euros T.T.C. (valeur août 2006). Il semble bien être dans la moyenne de la fourchette des valeurs communément admises pour ce genre d'opération. Le projet est financé en totalité.

Évaluation de l'utilité publique de l'opération

- L'opération présente concrètement un caractère d'utilité publique dans la mesure où il a pour but de réduire la circulation en centre ville de Sartrouville et Montesson. Dans le cas contraire, il serait nécessaire de persévérer dans les conditions actuelles qui ne peuvent que se dégrader.
- Les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération. Elles ont été minimisées dans la mesure où le tracé emprunte des emplacements réservés ou des surfaces déjà propriété du Département.
- Le bilan coûts / avantages de l'opération est favorable dans la mesure où :
 - o les atteintes à la propriété privée sont faibles,
 - o le coût financier paraît raisonnable et son financement est assuré.
 - o les oppositions proviennent des voisins proches pour des raisons compréhensibles mais individuelles et il est possible de trouver des compromis ménageant leurs intérêts.

- il n'existe pas de raison sociale majeure justifiant le refus d'utilité publique de l'opération, que ce soit la santé publique, l'atteinte à l'environnement ou la compatibilité aux documents d'urbanisme.

Évaluation de l'enquête parcellaire correspondante.

L'enquête parcellaire a permis de relever quelques anomalies dans les documents présentés. Les propriétaires ont été légalement avertis. Certains se sont manifestés pendant l'enquête sans être opposés au projet mais inquiets de la valeur de rachat de leurs terrains. Nombreux sont ceux qui ont demandé l'achat de la totalité de leur parcelle.

Compte tenu de ce qui précède, je peux conclure cette enquête et donner un avis.

Dans ces conditions, je donne un AVIS FAVORABLE SANS RESERVE :

- ✓ à l'utilité publique du projet d'aménagement d'une voie nouvelle départementale sur les communes de Sartrouville et de Montesson et au classement et déclassement des voies concernées ;
- ✓ aux dispositions modifiant le Plan d'Occupation des Sols de la commune de Montesson et le Plan Local d'Urbanisme de Sartrouville ;
- ✓ à l'enquête parcellaire en vue de déterminer les parcelles à exproprier pour la réalisation de ce projet et de rechercher leur propriétaire, les titulaires de droit réel et autres intéressés.

En raison de l'inquiétude légitime que soulève ce projet auprès des riverains, je suggère que le Département des Yvelines adopte les mesures suivantes :

- ✓ Rectifier les erreurs relevées par le public pendant l'enquête parcellaire,
- ✓ Rencontrer au plus vite les différents établissements installés sur le tracé et devant être impactés par celui-ci afin d'examiner contradictoirement les aménagements éventuels du projet permettant de minimiser leurs préjudices,
- ✓ Organiser des réunions d'information afin de convaincre les riverains de la voie nouvelle de l'exactitude des résultats fournis par les études de trafic et de bruit,
- ✓ Informer les propriétaires concernés par l'enquête parcellaire des conditions d'achat de leur bien en s'attachant à ne pas les léser,
- ✓ Prévoir des mesures de bruit et de qualité de l'air avant le démarrage des travaux pour éviter toute contestation ultérieure et mettre en place les protections supplémentaires si elles s'avéraient nécessaires.

Fait à Paris, le 7 septembre 2007

Arnaud de La Chaise
Commissaire enquêteur

