

DOCUMENT N°2.

COMMENTAIRE et CONCLUSIONS.

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

*Arrêté du Président de la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin en Yvelines
(du 10 juillet 2015).**

DOUBLEMENT du PONT SCHULER.

**dans le cadre du projet urbain Gare - Bécannes
(Projet d'infrastructure de Transports Collectifs en Site Propre).**



Pont Guy Schuler actuel.

RAPPEL DE LA PROCEDURE.

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

Il n'est bien entendu pas de la responsabilité du commissaire enquêteur de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif.

Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent.

Il n'est pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée dans la conduite de cette enquête.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues, il me semble que la procédure a été bien respectée.

S'agissant de l'avis que doit exprimer le commissaire enquêteur, l'arrêt du Conseil d'Etat du 27 février 1970 est très clair sur ce point : *« considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 8 du décret du 6 juin 1959 que, si le commissaire enquêteur doit examiner les observations consignées ou annexées au registre, il lui appartient d'exprimer dans les conclusions de son rapport, son avis personnel ; qu'il n'est pas tenu, à cette occasion de répondre à chacune des observations qui lui ont été soumises ni de se conformer nécessairement à l'opinion manifestée, même unanimement, par les personnes ayant participé à l'enquête ».*

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, à partir des observations relevées dans les registres ou des courriers adressés, tenant compte des divers entretiens conduits ou consultations opérées, le Commissaire enquêteur après en avoir longuement réfléchi rend, in fine, un avis personnel, motivé en toute conscience et en toute indépendance.

Le Plan de Déplacement Urbain de l'Île-de-France (PDUIF) date de 2000 et le nouveau PDUIF adopté en février 2012, vise les objectifs suivants :

- ✓ améliorer la sécurité de tous les déplacements.
- ✓ diminuer le trafic automobile en favorisant l'usage des transports collectifs.
- ✓ favoriser les modes doux (vélo et marche).

Une série d'actions identifiées dans le PDUIF font partie du « volet socle » et doivent être reprises dans tous les PLD d'Ile-de-France :

- Action 2.4 : un réseau de bus attractif.
- Action 2.5 : aménager des pôles d'échanges de qualité.
- Action 3/4.1 : pacifier la voirie.
- Action 3/4.2 : résorber les principales coupures urbaines.
- Action 3.1 : aménager la rue pour le piéton.
- Action 4.1 : rendre la voirie cyclable.
- Action 4.2 : favoriser le stationnement des vélos.
- Action 5.1 : atteindre un objectif de sécurité routière optimal.
- Action 5.2 : mettre en œuvre, localement, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable
- Action 6.1 : rendre la voirie accessible.
- Action 7.1 : préserver et développer des sites à vocation logistique.
- Action 7.4 : contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUÊTE. Première étape : le doublement du Pont Guy Schuler.

Le doublement du Pont Guy Schuler, ouvrage d'art à côté de l'existant avec voirie tous véhicules, bus, piétons et cycles, (*les culées étaient prévues déjà lors de la construction*) s'inscrit dans un projet urbain qui concerne l'ensemble du secteur gare-Bécannes et constitue une première étape au développement envisagé du projet urbain de la commune de La Verrière.

- ✓ sécuriser le franchissement de la RN10.
- ✓ fluidifier les déplacements motorisés.
- ✓ améliorer la vitesse commerciale des bus.
- ✓ renforcer l'intermodalité.
- ✓ réaliser un aménagement de qualité.



visualisation du Pont après doublement. (photomontage).

Plan de la solution globale retenue.

Dans le cadre du réaménagement global de la commune de La Verrière et à l'échelle de l'agglomération, il est prévu la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre la gare de La Verrière et la gare de Trappes.

La réalisation ce TCSP, oblige au « doublement » du pont Guy Schuler, nouvel ouvrage d'art à côté de l'existant en passage supérieur de la RN10 avec support de nouveaux aménagements (*voirie tous véhicules, bus, piétons et cycles*), permettant la liaison entre Maurepas et le pôle gare de La Verrière

Le doublement du Pont Guy Schuler est le premier maillon des 6 séquences programmées.



vue d'ensemble des 6 séquences de réalisation prévues

L'objectif est de pouvoir réaliser à terme l'ensemble du tracé sur l'agglomération et des autres tronçons, permettant ainsi aux habitants et usagers de disposer de liaisons de transports en commun performantes et de rejoindre les gares SNCF et RATP dans des conditions optimales de maîtrise de leur temps de trajet.

Entre 2016 et 2030 les travaux et aménagements se succéderont par :

- ✓ la création d'un barreau routier entre le boulevard Guy Schuler et la rue Louis Lormand.
- ✓ la création de la résidence étudiante à La Verrière (en cours).
- ✓ l'implantation de nouvelles activités sur le site Gare – Agiot.
- ✓ la création des premiers logements du quartier des Bécannes (à terme 1800 logements).
- ✓ la construction du Parc Relais et de la nouvelle gare routière.
- ✓ l'aménagement du nouveau carrefour de la Malmédonne.
- ✓ la création du nouveau passage souterrain sous les voies ferrées.
- ✓ la livraison des derniers logements du secteur Bécannes fin 2030.
- ✓ parallèlement d'autres projets d'envergure entrent en compte et dépendent du doublement du Pont Guy Schuler :
- ✓ la création de logements et de commerces dans le quartier «de l'Aérost» .
- ✓ l'enfouissement de la RN10 dans la traversée de Trappes avec la couverture sous forme d'un plateau urbain intégrant les couloirs bus.
- ✓ la poursuite du TCSP (séquence 2) sur les communes de Maurepas et d'Elancourt.

C'est un défi qui impose de prendre en compte le rapport au temps, dimension incontournable à un projet, ébauche, réflexion, faisabilité, négociation, exposition au public, financement sont les étapes pour aboutir à un projet cohérent et partagé, cela en fonction de l'urgence des besoins, de la technicité de sa réalisation, de l'unanimité des acteurs, de la disponibilité des financements.

L'échéance de la réalisation est donnée à « court terme » (deux à cinq ans), «moyen terme » (10 à 15 ans) ou « long terme » (au-delà de 20 ans) et dépend de l'évolution des financements, question de gouvernance, nouvelle législation, etc.

Le cours d'un projet n'est pas linéaire et sa finalité unique; il dépend de la pérennité d'un équilibre, de l'adaptation d'un projet déjà en cours, de la multiplicité des composantes (*législation, territoires, acteurs, temps, etc.*) qui impactent sa mise en œuvre en fonction de l'évolution du contexte social, économique et environnemental.

Il convient :

- ✓ d'évaluer le projet dans son ensemble, en examinant de façon critique les points essentiels qui ont été traités dans le dossier.
- ✓ de juger, en opportunité, si le projet soumis à enquête ne porte pas atteinte à l'environnement lors de la réalisation des travaux d'infrastructure.

L'équilibre dont rêvent tous les Franciliens : c'est celui du rapprochement du logement du lieu de travail, des services, des transports, des emplois, des espaces verts, des loisirs qui doivent permettre à tous d'accéder aux mêmes ressources régionales, de profiter des biens communs.

Pour profiter de ces avantages, ils souhaitent un réseau de transport performant, davantage de transports en commun, moins saturés et plus confortables, desservant plus de lieux, sans l'obligation de passer par Paris, avec une multiplicité des moyens de transport, à pied, à vélo ou en tramway pour les courtes distances.

L'amélioration des conditions de transport et de l'efficacité des déplacements est le souhait primordial des Franciliens pour améliorer leur qualité de vie.

Le Pôle multimodal de La Verrière a permis d'élaborer un programme d'action partagé pour améliorer les fonctionnalités et l'attractivité de cette Gare, en y associant l'ensemble des partenaires institutionnels et a relevé les difficultés de circulation pour les piétons, les failles dans l'accessibilité PMR et l'acuité du problème du stationnement aux abords du Pôle.

Il est pris en compte l'arrivée du TCSP Trappes-La Verrière dans le futur Pôle réaménagé.

Ce TCSP constitue l'un des axes structurants de l'armature principale du futur réseau de sites propres projetés à l'échelle du bassin de vie de Saint-Quentin-en-Yvelines.

A l'arrivée sur la gare de La Verrière, le TCSP franchira la RN10 via un doublement du Pont Schuller.

L'étude d'ouvrage réalisée par la CASQY a démontré que le doublement de ce pont constitue une condition pour l'efficacité du TCSP.

Une nouvelle gare routière sera aménagée pour garantir l'insertion des lignes empruntant le TCSP.

Un traitement compact et paysager de cette gare routière sera privilégié.

Le prolongement du TCSP Trappes-La Verrière via le futur ouvrage de la Malmedonne en direction de Maurepas et du centre commercial Pariwest sera réalisé en fonction des 5 séquences programmées.

Le réaménagement du Pôle multimodal de la Gare de La Verrière implique de traiter les Parcs Relais aujourd'hui saturés, l'enjeu étant de libérer les emprises actuellement occupées par les parkings en surface pour valoriser le foncier dans le quartier de la gare, des Parcs Relais en structure seront redéployés en respectant les critères de qualité de service fixés par le STIF.

Etude d'impact.**doublage du pont Guy Schuler dans le cas du projet urbain Gare-Bécannes.**

en tracé jaune limite de la zone d'étude.

Le projet du doublage du Pont Guy Schuler entre dans le champ de l'étude d'impact figurant à l'article R.122-2 et R. 122-17 du Code de l'Environnement.

« Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements peuvent être soumis de façon systématique à étude d'impact ou après examen au cas par cas.

Après examen au cas par cas, seuls les projets identifiés par l'Autorité Environnementale-AE comme étant susceptibles d'avoir des incidences négatives notables sur l'environnement doivent suivre la procédure d'étude d'impact).

L'étude d'impact est proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux et à ses incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine et comprend :

- une description du projet.
- une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée par le projet.
- l'étude des effets du projet sur l'environnement et la santé humaine.
- les mesures envisagées pour éviter, réduire et lorsque c'est possible compenser les effets négatifs, notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine.
- une présentation des modalités de suivi de ces mesures et de leurs effets.
- une esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons de son choix.
- un résumé non technique.

L'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme lorsque plusieurs projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée,

Si la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

Le projet de doublement du Pont Schuler dans le cadre du projet urbain Gare-Bécannes sur les communes de La Verrière, Maurepas et Coignièrès est une opération à part entière et constitue donc un programme à part entière.

Le présent dossier porte sur l'appréciation des impacts de l'ensemble de cette opération.

Pour les infrastructures de transport (TCSP), l'étude d'impact comprend également une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, une analyse des effets prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation, ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT.

L'environnement de la zone d'étude a fait l'objet d'un diagnostic approfondi afin d'intégrer dans le projet d'aménagement toutes les mesures nécessaires à son insertion dans l'environnement.

Milieu physique

Le territoire urbanisé du site d'étude est caractérisé par une topographie globalement plane, s'intégrant entre les deux infrastructures majeures que sont la RN10 et la voie ferrée.

Dans le relief pratiquement inexistant, le pont Guy Schuler constitue une sorte de « point de relief ».

Géologie

Sur le substratum géologique se développent des sols limoneux, la couche des argiles à meulière située sous les limons, et leur très faible pente font du secteur d'étude un espace où l'eau stagne.

Hydrogéologie

La principale nappe aquifère retrouvée sur la zone d'étude (à environ 27 mètres sous le terrain naturel) est dans des sables de Fontainebleau et constitue la principale aquifère de la masse d'eau dans un état médiocre avec pour objectif le bon état en 2027 par réduction des apports de nitrates et de phytosanitaires.

L'imperméabilisation du sous-sol par les argiles et la profondeur de la nappe sur la zone d'étude induisent une faible vulnérabilité de cette masse d'eau aux risques de pollution par la surface dans le secteur du Pont Schuler et du quartier Gares.

Le périmètre d'étude n'est pas inclus dans un périmètre de protection de captage pour l'Alimentation en Eau Potable (AEP).

Hydrographie et hydrologie.

Sur le territoire de la CASQY, 16 bassins, interconnectés entre eux par des rigoles, jouent un rôle dans le contrôle des débits entrant dans la Bièvre (directement ou via le Ru de Saint-Marc) et s'y écoule.

Le bassin versant des eaux de ruissellement du secteur du Pont Guy Schuler et de la gare de La Verrière est celui de la Bièvre qu'elles rejoignent directement après l'exutoire de l'étang des Noës puis de l'Etang de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Les objectifs réglementaires pour l'atteinte du bon état global fixés par le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eaux côtiers normands ainsi que les SAGES de l'Orge-Yvette et de la Bièvre concernent la gestion et le traitement des eaux de ruissellement sur la zone d'étude.

Activités

Le boulevard Guy Schuler ainsi que la rue Louis Lormand irriguent principalement la ZA de l'Agiot, au cœur du site du projet envisagé. Le Site Valéo constitue le principal employeur à proximité du boulevard Guy Schuler avec près de 350 employés répartis sur deux sites. La ZA de l'Agiot contribue au dynamisme de l'ensemble du secteur.

Dans l'aire d'étude proprement dite, et plus particulièrement dans le secteur du projet envisagé, les activités commerciales sont peu présentes.

Quelques commerces sont présents au sein de la ZA de l'Agiot ; les principales zones commerçantes de proximité correspondent au centre de Maurepas, situé au-delà du rond-point des Cités Amies et au centre de La Verrière, situé au Sud des voies ferrées.

Equipements.

L'aire d'étude possède peu d'équipements ; le Centre de Formation des Apprentis (CFA), implanté à proximité de la gare de La Verrière.

Environnement sonore

Les niveaux de bruit mesurés à deux mètres des façades définissent donc la zone d'étude comme une zone d'ambiance sonore modérée (6h-22h) inférieurs à 65 dB(A) et (22h-6h) inférieurs à 60 dB(A).

Au nord de la RN10, le quartier est principalement composé de quartiers d'habitats pavillonnaires (à l'ouest du rond-point des Cités Amies) et collectifs (à l'est). Les niveaux sonores en période diurne sont principalement compris entre 56 et 60 dB(A) et nettement inférieurs à 60 dB(A) en période nocturne et une valeur de 65 dB(A) pour la résidence au droit du rond-point des Cités Amies.

Qualité de l'air

pour qualifier la qualité de l'air actuelle une campagne de mesure s'est déroulée sur 15 points de mesure en dioxyde d'azote et 8 points de mesure benzène.

Les résultats mettent en évidence une pollution atmosphérique sur certains points proches du boulevard Guy Schuler et au court d'une même journée et ne sont pas représentatives d'une exposition sur l'année.

Les concentrations maximales restent en deçà des valeurs limites et des objectifs de la qualité de l'air, excepté pour le dioxyde d'azote et le benzène.

Ces dépassements sont observés sur la RN10 et au niveau du boulevard Guy Schuler.

SYNTHESE DES EFFETS TEMPORAIRE ET DES MESURES.

Milieu naturel

pendant la durée des travaux, la faune (bien que peu présente sur le site) pourrait subir une gêne par les manœuvres et va-et-vient des engins.

Sites et Paysages

Les déchets de chantier : les dépôts divers, l'encombrement du chantier, génèrent une dégradation temporaire du paysage local.

De plus, la production induite par les travaux nécessite une évacuation et un traitement appropriés.

Des clôtures efficaces entoureront les installations de chantier.

A la fin du chantier, les entreprises assureront le repli de leurs matériels, et son démontage.

Effets vis-à-vis de la durée des travaux

La durée prévisible des travaux est évaluée à 20 mois.

Le planning prévisionnel sera réalisé lors des phases ultérieures.

Après avoir pris connaissance du dossier, de la procédure, effectué les permanences, reçu le public, je considère que l'information dont a fait l'objet le projet, explicite parfaitement les raisons du choix du maître d'ouvrage Monsieur le Président de la CASQY :

- ✓ les documents mis à la disponibilité du public durant la concertation puis à l'enquête publique garantissent la compréhension du projet tant par la qualité et la quantité, sous différents formats, des tableaux et graphiques, représentations cartographiques, schémas techniques, photographies que dans la rédaction des textes très accessibles en lecture et interprétation.
- ✓ l'analyse stratégique décrit notamment la situation existante et le scénario de référence, c'est-à-dire le contexte d'évolution future et exogène au projet. sur la durée de projection de l'évaluation, elle présente l'option de référence, c'est-à-dire celle qui prévaut si le projet n'est pas réalisé, les options de projet et leurs variantes.

L'évaluation porte sur les effets environnementaux du doublement du Pont Schuler avec le projet de TCSP et s'inscrit dans une logique de Développement Durable, à travers ce dont il est finalement porteur par rapport aux trois critères fondamentaux :

/

- ✓ **économique** (*coût, mode de financement, impact sur la fonction économique, commerciale, évolution de l'emploi direct et indirect...*).
- ✓ **social** (*impact sur la fonction résidentielle, du temps et mode de déplacement, de l'accessibilité, de la santé, de la sécurité des personnes*).
- ✓ **environnemental** : (*en terme de nuisances, émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux, nuisances sonores, transformation des sols, biodiversité, risques naturels...*).

Le diagnostic de la commune très complet, met bien l'accent sur les aspects de «solidarité» et de «Développement Durable» voulu par les lois SRU et ALUR et permet de visualiser la globalité de la politique qu'entend mener la CASQY en se dotant des aménagements primordiaux, garants d'une réalisation efficace sur les secteurs définis.

Il y a adéquation entre la volonté exprimée dans ce projet d'aménagement traduisant la diversité des secteurs tout en développant les équipements nécessaires pour préserver l'environnement, améliorer le cadre de vie de l'ensemble de la population dans ses déplacements journaliers.

Cela signifie notamment que la CASQY doit se doter des moyens lui permettant de réaliser le projet proposé, étant entendu qu'aucune disposition ne permet d'appréhender de façon précise la notion d'atteinte à l'économie de la CASQY.

L'objet de la présente enquête est donc de solliciter l'avis du Public avant le projet de réalisation du doublement du pont Schuler porté par la CASQY qui concerne les territoires des communes de La Verrière et Maurepas.

Le projet propose les conditions de réalisation et d'exploitation des ouvrages ayant fait l'objet de la demande; fixe les moyens d'analyse, de mesure et de contrôle de l'ouvrage, de l'installation, des travaux, de l'activité et de surveillance de leurs effet ainsi que les conditions dans lesquelles les résultats sont portés à la connaissance du préfet ; il fixe en outre, s'il y a lieu, les moyens d'intervention dont doit disposer, à tout moment, le bénéficiaire de l'autorisation, en cas d'incident ou d'accident. (Article R214-16 du Code de l'Environnement).

Information du public avant l'enquête :

Celle-ci a été faite conformément à la réglementation figurant dans la Délibération de la CASQY du 20/12/2013 ainsi que celle prises dans la Délibération du 19/12/2013 votées par le Conseil municipal de la commune de Maurepas auprès des habitants en les invitant à deux réunions publiques d'information en Mairie de Maurepas le 03/09/2014 et en Mairie de La Verrière le 11/09/2014.

Une troisième réunion publique d'information a eu lieu durant l'enquête publique le 09/09/2015 de 20h à 22h en Mairie de Maurepas ; ont été abordés les thèmes principaux du doublement du Pont Guy Schuler : création du barreau, choix de priorité (*tourne à gauche*), opportunité du doublement du pont, le dépose-minute, l'insécurité des traversées par les piétons devant la Gare.

La CASQY a mis en place une information sur son site Internet www.saint-quentin-en-yvelines.fr pendant toute la durée de la concertation avec la possibilité d'y inscrire leurs observations.

De plus l'arrêté du Président de la CASQY du 10/07/2015, affiché sur les lieux de l'enquête et agrafé en première page du registre, précisait que les personnes intéressées, pouvaient obtenir toute information auprès de la CASQY-Direction des Mobilités (Monsieur Philippe Leclerc) :

1 rue Hénaff- -BP 11 8 78 192 –Trappes Cedex (Tel 01 39 44 79 50).

ou également obtenir communication du dossier d'enquête, à leur frais.

- ✓ affichage à l'Hôtel d'Agglomération CASQY, mairie de La Verrière dans les bulletins municipaux.
- ✓ mise en place de supports d'information, prospectus à l'Hôtel d'Agglomération SQY, mairie de La Verrière, Maurepas, Coignièes.

- ✓ mise en place d'urnes, de registres à l'Hôtel d'Agglomération CASQY, mairie de La Verrière.
- ✓ organisation de 3 réunions publiques (03/09/2015-11/09/2015-14/09/2015).
- ✓ communication sur les sites Internet des communes de Maurepas, Coignières.
- ✓ information sur le bulletin télévisé de la chaîne locale (TV Fil 78).dans
- ✓ articles informatifs dans Les Nouvelles (25/12/2013), Le Parisien (16/01/2014), Le Petit Quentin n°294 (04/2014).

Déroulement de l'enquête ;

- ✓ dossier et le registre d'enquête ont été mis à la disposition du public pendant les 33 jours de l'enquête à la CASQY, en Mairies de La Verrière, Maurepas, Coignières, aux heures habituelles d'ouverture du 29 août au 18 septembre 2015 inclus.
- ✓ 5 permanences ont été assurées par mes soins (29/08, 2/09, 10/09, 16/09, 18/09) dont 2 en nocturne (10/09 et 16/09).
- ✓ 7 observations ont été consignées sur le registre et 5 courriers m'ont été remis.
- ✓ dès le 25 septembre 2015 j'ai rencontré à l'Hôtel d'Agglomération Messieurs Leclerc et Veiga afin de connaître leurs réactions sur les observations et courriers recueillis au cours de l'enquête et lors des réunions d'information.
- ✓ un procès verbal a été adressé le 26 septembre demandant réponse par un mémoire dans les 15 jours soit au plus tard le 10 octobre 2015.
- ✓ le mémoire en réponse m'est parvenu dans les délais.).
- ✓ les 4 registres déposés à la CASQY avant la date de début d'enquête ont été ouverts et paraphés par moi-même ; en fin d'enquête chacun clos, signé par le Président de la CASQY et m'ont été transmis par e/mail dans les 24h.
- ✓ j'ai également réceptionné les attestations d'affichage des 3 mairies (*La verrière, Maurepas, Coignières*) et celui de la CASQY.
- ✓ les conditions de consultation du dossier mis en enquête étaient satisfaisantes, la composition du dit dossier tout comme son contenu conformes aux textes en vigueur.

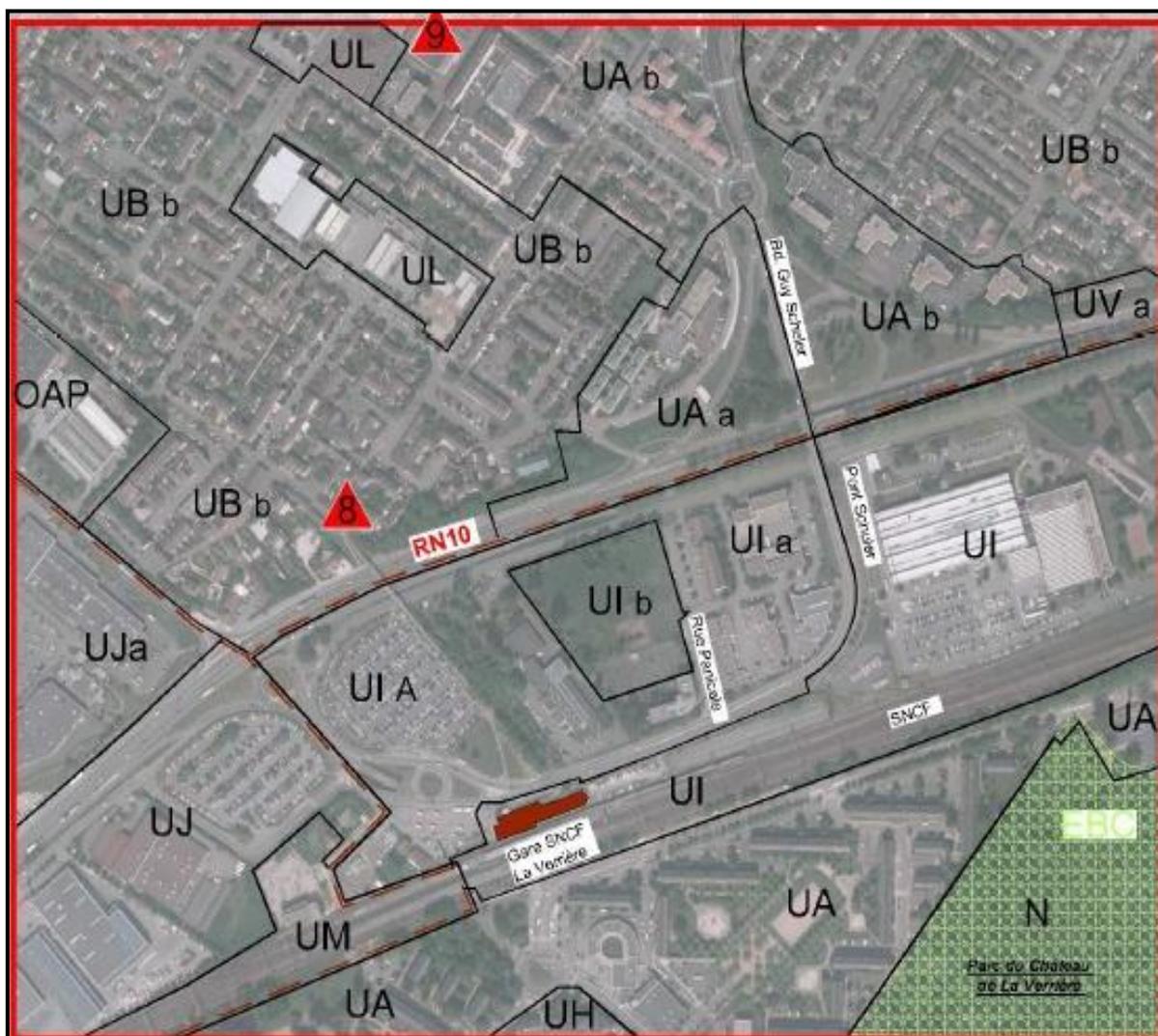
Compte tenu de ces mesures, je considère que l'information du public a été réalisée dans les meilleures conditions d'accès à l'information conformément à la loi du 17 juillet 1978 portant la liberté d'accès aux documents administratifs.

Il n'est ni établi ni même allégué qu'aucune personne n'ait été empêchée de prendre connaissance du dossier ou de rédiger leurs observations sur les registre de concertation et d'enquête mis à disposition durant trente trois (33) jours à l'Hôtel d'Agglomération de SQY, Mairies de La Verrière, Maurepas, Coignières.

Compatibilité du projet avec l'affectation des sols :

Dans le cadre du réaménagement de la commune de La Verrière il est prévu la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre la gare de La Verrière et la gare de Trappes cela oblige le « doublement » du pont Guy Schuler, par un ouvrage à côté de l'existant qui constitue une condition pour l'efficacité du TCSP réalisable au droit de l'emprise réservée sur l'ouvrage actuel avec le support de nouveaux aménagements (*voirie tous véhicules, bus, piétons et cycles*), constituant la première des six sections d'aménagement

➤ **Plan Local d'Urbanisme (PLU) :**



vue d'ensemble des zonages dans les PLU des communes concernées.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de La Verrière a été approuvé en conseil communautaire le 27 juin 2013 après révision, et le 19 septembre 2013 après modification.



Le doublement du Pont Guy Schuler se situe dans des zones urbaines (UI, UJ, UM ou UA)
 Le quartier gare de La Verrière est un secteur stratégique à l'échelle de la commune et de l'intercommunalité, au contact de Coignières et Maurepas, en créant un nouveau quartier d'activités au droit de la gare réaménagée sur les emprises libérées par les Parcs Relais, les terrains des Bécannes. C'est un espace à enjeux forts d'ailleurs l'urbanisation de ces terrains est envisagée dans le PLU. Ces terrains se situent dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National Paris- Saclay (OIN).
 Le potentiel foncier actuel est de 21 ha sous maîtrise publique et un complément de 17 ha a été déclaré en zone d'aménagement différé pour poursuivre les acquisitions dans ce secteur soit au total 38 ha qui constituent la plus importante réserve foncière de l'agglomération.
 La principale difficulté des terrains consiste à résoudre leur enclavement par un ouvrage de franchissement du sillon ferré en direction de la RN10.

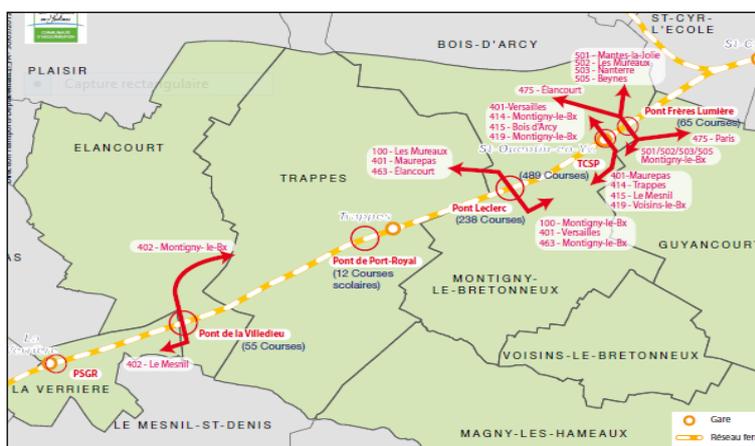


tableau synoptique de l'effet coupure ferrée/RN10.

Le projet de doublement du Pont Schuler (secteur du boulevard Guy Schuler) franchissant la RN10, ainsi que toute la zone située entre la RN10 et les voies ferrées se situe en **zone UI** et un **secteur UIa**), le règlement autorise l'aménagement d'infrastructures routière dans les documents d'urbanisme.:

- ✓ *la zone UI intègre les espaces à dominante économique de la commune, principalement ceux compris entre les voies ferrées et la RN10, ainsi que le centre de traitement de la MGEN.*
- ✓ *la zone UIa correspond aux secteurs à proximité immédiate de la gare de La Verrière, secteurs qui seront amenés à se densifier et à muter pour constituer un secteur urbain plus dense dans le futur.*

La réglementation des zones traversées sur la commune de La Verrière est compatible avec les travaux d'infrastructures existantes ou nouvelles.

Pour ces différentes zones, il n'y a pas de contrainte particulière concernant la voirie, le règlement autorise l'aménagement d'infrastructures existantes et la création de voies nouvelles et n'intègre pas aucun emplacement réservé.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Maurepas a été approuvé en conseil communautaire le 31 janvier 2013.

Le projet de doublement du Pont Schuler dans le cadre du projet urbain Gare-Bécannes traverse les **zones UA** et les **sous-secteurs UAa et UAb** comprenant :

- ✓ *zone UAa le secteur hôtelier et la résidence étudiante le long de la rocade de Camargue.*
- ✓ *zone UAb le centre-ville, ex ZAC dite du « centre-ville » et les secteurs denses implantés le long des principaux boulevards de la commune et la partie édifiée sur dalle, certains secteurs commerciaux et de services le long de la RD13.*

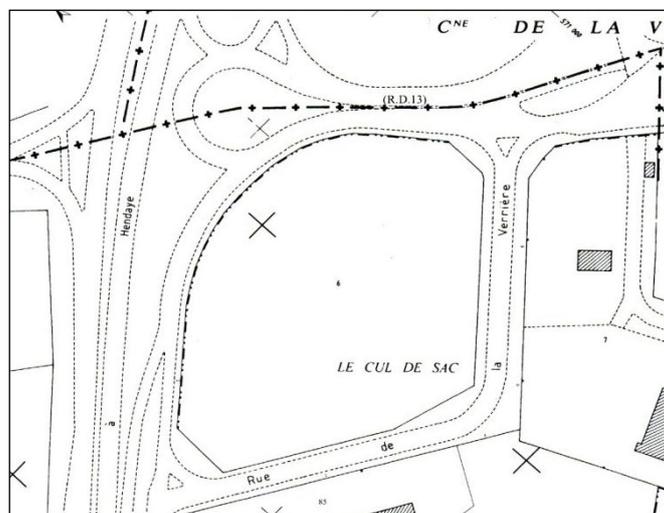
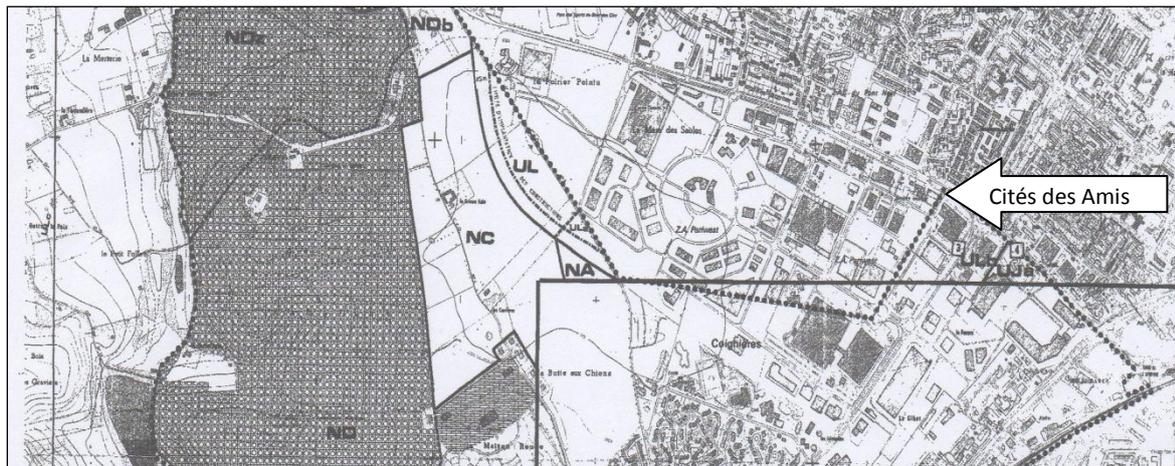


Pour ces différentes zones, il n'y a pas de contrainte particulière concernant la voirie, le règlement des zones traversées sur la commune de Maurepas est compatible avec les travaux d'infrastructures existantes ou nouvelles et n'intègre pas aucun emplacement réservé.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Coignières a été approuvé en conseil communautaire le 8 février 2001 après révision, et le 27 juin 2002 après modification.

Dans le projet de doublement du Pont Schuler dans le cadre du projet urbain Gare-Bécannes le secteur du boulevard Guy Schuler et de la zone du carrefour de la Malmédonne, ainsi que toute la zone située entre la RN10 et les voies ferrée se situe en zone UJ et un sous-secteur UJa.

- ✓ la **zone UJ** correspond aux secteurs à usage hôtelier, de bureaux, de services, de commerces et d'activités artisanales.
- ✓ la **zone UJa** correspond aux secteurs où sont implantées des activités de plus petite taille et avec des constructions anciennes à usage d'habitation.



giratoire de la Cité des Amis.

Pour ces différentes zones, il n'y a pas de contrainte particulière concernant la voirie et le règlement autorise l'aménagement d'infrastructures existantes et la création de voies nouvelles.

La réglementation des zones traversées sur la commune de Coignières est compatible avec les travaux d'infrastructures existantes ou nouvelles et n'intègre pas aucun emplacement réservé.

En conclusion :

Le projet de doublement du Pont Schuler se situe dans des zones urbaines (UI, UJ, UM ou UA), dont les règlements autorisent l'aménagement d'infrastructures routières et compatible avec les PLU de La Verrière, Maurepas et Coignières.

Compatibilité du projet avec l'environnement.

➤ **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).**

le Schéma Directeur d'Ile-de-France définit le territoire comme secteur de densification et d'urbanisation préférentielle donc compatible avec le projet.

Il accompagne le développement de la structuration du territoire (*projet urbain Gare-Bécannes, Pôle gare, Vélodrome, Faculté de médecine, ...*) complétant le maillage et assurant la complémentarité entre les différents modes de transports y compris en s'intégrant dans le TCSP Trappes / La Verrière qui sera constitué à terme, maîtrisant le trafic, améliorant la lisibilité du boulevard Guy Schuler et renforçant l'attrait du Pôle Gare-Bécannes de La Verrière.

L'action de la Région en faveur des mobilités traduit à la fois la prise en compte de l'urgence à travers la résorption des points de saturation et de dysfonctionnement les plus marquants et la planification à plus long terme en veillant à la complémentarité entre les modes de transports selon les principes du Développement Durable.

Le projet de doublement du Pont Schuler dans le cadre du projet Gare-Bécannes s'inscrit parfaitement dans les orientations définies par le SDRIF en améliorant la desserte de la Gare de La Verrière, la circulation des transports en communs et les circulations douces qui contribueront au développement de l'ensemble du secteur Gare-Bécannes.

à noter que :

le secteur Bécannes était prévu à l'urbanisation d'ici 2015, et la réalisation du TCSP entre Trappes et la Verrière (dont le doublement du Pont Schuler préfigure la réalisation de la première section de ce projet) ainsi que le prolongement du RER C jusqu'à Coignières, figurent dans les objectifs affichés dans le SDRIF.

➤ **Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE).**

l'avis, en tant qu'Autorité Environnementale, a été demandé pour l'instruction de l'étude d'impact du doublement du pont Guy Schuler conformément à l'article R-123-6-8 du Code de l'Environnement.

Dans son courrier du 22 juillet 2015 prend référence à l'article R-127-7 du Code de l'Environnement et considère que la demande donne lieu à une note d'information relative à l'absence d'observation sur le dossier ; c'est donc un avis favorable sur le projet présenté à l'enquête qui prend en compte global l'environnement de manière satisfaisante.

➤ **Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF).**

répond aux besoins en déplacements à l'horizon 2020 en définissant une stratégie en 9 défis :

- construire une ville plus favorable à l'usage des Transports Collectifs (TC), de la marche, du vélo.
- rendre les Transports Collectifs plus attractifs.
- redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement.
- donner un nouveau souffle à l'usage du vélo.
- agir sur les conditions d'usage du mode individuel motorisé.
- rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement.
- rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret.
- construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en demeure du PLDUIF.
- faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Le projet de doublement du Pont Schuler dans le cadre du projet Gare-Bécannes s'inscrit parfaitement dans les orientations définies par le PDU en améliorant la desserte de la Gare de La Verrière, la circulation des transports en communs et les circulations douces qui contribueront au développement de l'ensemble du secteur Gare-Bécannes.

➤ **Plan Local des Déplacements (PLD).**

relais du PDUIF au cœur des territoires franciliens, énoncé par la loi SRU transcrit dans l'article 28-4 de la LOTI : « *en région Ile de France, le plan de déplacements urbains peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu* », affichant les objectifs pour la période 2010/2020 de réduire l'impact des transports sur l'environnement, dans l'hypothèse d'une augmentation globale des déplacements estimés à 7% , visant à atteindre :

- + 20% de déplacements en Transports Collectifs (TC).
- + 10% de déplacements en modes actifs.

Le projet de doublement du Pont Schuler dans le cadre du projet Gare-Bécannes s'inscrit parfaitement dans les orientations définies par le PLD en améliorant la desserte de la Gare de La Verrière, la circulation des transports en communs et les circulations douces qui contribueront au développement de l'ensemble du secteur Gare-Bécannes.

➤ **Schéma des Déplacements des Yvelines (SDY).**

Le doublement du Pont Schuler dans le cadre du projet urbain Gare-Bécannes s'inscrit dans l'objectif:

- ✓ de répondre aux objectifs définis par le Plan de Déplacement Urbain (PDU) s'inscrivant essentiellement dans un usage coordonné de tous les modes de déplacements par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.
- ✓ de limiter les nuisances dues aux infrastructures routières et ferrées sur la vie quotidienne des populations, en permettant de fluidifier la circulation.

Le projet de doublement du Pont Schuler dans le cadre du projet Gare-Bécannes s'inscrit parfaitement dans les orientations définies par le PLD en améliorant la desserte de la Gare de La Verrière, la circulation des transports en communs et les circulations douces qui contribueront au développement de l'ensemble du secteur Gare-Bécannes.

➤ **Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Equilibre des Yvelines. (SDADEY).**

élaboré, en 2002, en concertation avec les maires des Yvelines, présente la vision du Département en matière d'aménagement et précise les orientations stratégiques qui guideront l'action départementale en faveur d'un développement harmonieux des Yvelines dans les domaines du développement économique, du logement, de l'équipements , du transport, de l'environnement avec pour objectif :

- ✚ renforcer les territoires de développement d'envergure régionale et conforter les dynamiques locales.
- ✚ améliorer et compléter les infrastructures nécessaires au développement.
- ✚ valoriser l'environnement pour renforcer l'attractivité du cadre de vie.
- ✚ polariser l'urbanisation sur un réseau de villes et de bourgs, maîtriser l'étalement urbain, stopper le mitage des espaces naturels.

Le projet de doublement du Pont Guy Schuler dans le cadre du projet Gare-Bécannes s'inscrit parfaitement dans les orientations définies par le SDADEY en permettant d'améliorer les infrastructures qui contribuent au développement de l'ensemble du projet urbain communal du secteur Gare-Bécannes.



périmètre du réaménagement du secteur Gare-Bécannes.

L'aménagement de ce secteur est à la fois une porte d'entrée de la Métropole du Grand Paris et un point d'articulation avec le Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse. C'est donc un enjeu stratégique pour la Région.

Mais au delà du projet de doublement du pont Schuler le projet présente des travaux d'infrastructure complémentaires importants à moyen terme :

- ✓ la transformation de l'échangeur Sud de la RD13 avec la RN10, au niveau du carrefour de la Malmédonne par un giratoire assurant ainsi les mouvements tournants, créant de nouvelles liaisons et réduisant les parcours auto.
- ✓ la création d'un nouvel accès et une nouvelle sortie au parking coté Sud.
- ✓ la réservation de la voie du boulevard Guy Schuler devant la gare aux transports en commun.
- ✓ la sécurisation du passage piéton en usage en incitant les automobilistes à emprunter le nouvel itinéraire créé par le barreau de liaison Nord-Sud.
- ✓ la réalisation d'une nouvelle voie accessible à tous les véhicules entre le boulevard Guy Schuler et la rue Louis Lenormand desservant le Grand parking la gare.
- ✓ la création de places, liées à la dépose-reprise-minute réservée aux usagers de la gare SNCF.
- ✓ l'insertion de voies de circulation du TCSP, chaque coté de la chaussée.
- ✓ l'intégration d'une piste cyclable bi-directionnelle.
- ✓ la restructuration d'un nouvel escalier entre le pont Schuler et la rue Louis Lenormand.
- ✓ l'étude d'un nouveau barreau de liaison pour mieux gérer l'accessibilité aux futurs équipements du quartier de la gare de La Verrière (parcs-relais, gare routière).

Le réseau ferré et la coupure de la RN10 forment un goulet d'étranglement et les difficultés de leur franchissement ont un impact négatif sur l'exploitation du réseau de bus (cinq ponts seulement : Schuller, Villedieu, Port Royal, Leclerc, Frères Lumière) ce qui génère retard et allongements de temps de parcours.

Nécessité d'un accord avec la SNCF pour acquiescer le « corridor ferroviaire » rééquilibrant ainsi pour le territoire, réserve foncière qui revêt une importance majeure tant au plan des transports en commun (rééquilibrage des flux) qu'au niveau du développement économique et constitue la clé de voûte de l'aménagement du territoire dans les prochaines années.

Le franchissement du couloir ferroviaire par les bus est un enjeu essentiel

Concertation Préalable

Toute la communication et la concertation mises en œuvre à l'occasion de la présentation du projet de doublement du pont Schuler ont, bien évidemment, profité à la compréhension et à l'acceptation des travaux nécessaires et de certaines contraintes environnementales.

Il convient :

- ✓ d'évaluer le projet dans son ensemble, en examinant de façon critique les points essentiels qui ont été traités dans le dossier.
- ✓ de juger, en opportunité, si le projet soumis à enquête ne porte pas atteinte à l'environnement lors de la réalisation des travaux d'infrastructure.

Etude d'impact :

réalisée pour le compte de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines par le groupe Environnement de :

SEGIC INGENIERIE
7, RUE DES PETITS RUISSEAUX
91 370 VERRIERES-LE-BUISSON.

Le dossier est complet, l'étude d'impact réglementaire est structurée et présente de manière claire tous les aspects du programme, indique les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet en fonction des procédés mis en œuvre, des modalités d'exécution.

S'agissant :

- ✓ de l'Occupation des sols :

2 emprises foncières par rapport au positionnement actuel du pont Schuler situées :

1. dans le domaine public de la CASQY et acquise par elle (création d'une nouvelle voie accessible à tout véhicule, **en vert** sur le plan)
2. faisant l'objet d'une procédure d'acquisition à l'amiable par la CASQY (condamnation de l'accès du site moto-école et station lavage, **(en rouge)**)



✓ des Activités :

l'aire d'étude dans le secteur les activités commerciales sont rares, les principales zones commerçantes de proximité correspondent au centre de Maurepas, au-delà du rond point des Cités des Amis et au centre de La Verrière au Sud des voies ferrées.

✓ des Equipements :

l'aire d'étude possède peu d'équipements, à proximité du boulevard Guy Schuler et de la Gare de La Verrière le Centre de Formation des Apprentis (CFA).

✓ de l'Hydrologie :

le périmètre de l'étude n'est pas inclus dans un secteur de protection de captage pour l'Alimentation en Eau Potable (AEP), les eaux de ruissellement de la zone d'étude (*située sur le bassin versant de l'Orge-Yvette*) se déversent dans l'étang des Noës et acheminées vers l'étang de Saint-Quentin-en-Yvelines puis dans la Bièvre par l'intermédiaire de la Rigole de Guyancourt.

Le by-pass situé en amont de l'étang des Noës, au niveau du réseau de rigoles, envoie ces eaux pluviales dans le Rhodon, affluent de l'Yvette.

✓ du Milieu naturel :

la richesse écologique du site présente un intérêt faible de par son enclavement, l'impact sur l'emprise des habitats naturels est négligeable.

le dérangement des différentes espèces (insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux, reste faible au vu d'une aire d'étude perturbée par un trafic routier dense sur le Pont Schuler et la présence des voies ferrées qui génèrent des barrières difficilement franchissables hors les espèces volantes.

✓ du Paysage :

des espaces délaissés par les axes de circulation, le Parc de l'ancien château et son périmètre de protection qui s'étend jusqu'en bordure Sud des voies ferrées n'englobe pas le site du projet.

✓ du Patrimoine archéologique :

en référence au PLU des communes de La Verrière-Maurepas-Coignièrès il n'existe pas de sensibilité archéologique particulière, le Parc de l'ancien Château de La Verrière est protégé jusqu'en bordure Sud des voies ferrées et n'englobe pas le site du projet.

D'après le rapport de présentation du PLU des communes de La Verrière, Maurepas, Coignièrès le projet ne présente pas de sensibilité archéologique particulière.

✓ de l'Environnement sonore :

Le réaménagement du boulevard Guy Schuler et le doublement du pont n'engendrent aucune hausse, considérée comme significative (hausse de plus de 2 dB(A), les secteurs les plus habités (au nord du pont Guy Schuler), la hausse est globalement très limitée (0,5 dB(A)).

En Ile-de-France, les zones calmes (40 à 50 dB(A) maximum en milieu urbain) constituent un véritable enjeu de santé publique et de préservation de la nature.

En 2000, les infrastructures de transport terrestre nationales du département des Yvelines ont fait l'objet d'un classement sonore et sont classées de 1 à 5 selon le niveau de bruit généré.

La RN 10, entre Trappes et La Verrière est en catégorie sonore 1 (*la plus bruyante*).

Ce classement impose pour les nouvelles constructions distantes respectivement de 300 m et de 250 m de la voie, la prise en compte du bruit engendré par celle-ci et la mise en place de protections acoustiques spécifiques.

Globalement, sur le territoire de la CASQY, ce sont les habitations, un peu plus éloignées de la RN 10 qui sont souvent soumises à des niveaux sonores supérieurs à 60 dB(A).

✓ de la Qualité de l'air.

les concentrations maximales restent en deçà des valeurs limites sauf au niveau de la RN10 et de l'avenue et Pont Guy Schuler.

L'exposition aux pollutions d'origine automobile devrait décroître pour les raisons suivantes :

- ✚ le projet s'inscrit dans le cadre d'un plan urbain global ambitieux à l'échelle de la CASQY concernant le secteur de la Gare, du centre ville et des Bécannes qui prévoit des milliers de M² d'activités qui bien sûr ne peut se réaliser que par étapes successives et passe également par l'amélioration des voies de circulations douces, des pistes cyclables, et l'augmentation de l'offre de service en matière de transport en commun.
- ✚ le renouvellement progressif du parc automobile et les progrès technologiques attendus sur les véhicules et les carburants devraient également permettre la diminution des émissions de polluants dans les années à venir.
Des réflexions sont en cours pour améliorer les liaisons transport collectifs intercommunaux en réalisant une infrastructure en site propre en direction de Trappes/Elancourt.

✓ des Liaisons douces :

les aménagements dévolus aux cycles sont peu développés à La Verrière, l'objectif est de créer un réseau sécurisant, maillé, continu et l'aménagement de stationnement de vélos à proximité des Pôles de vie, la zone d'étude les voies sont peu aménagées, les trottoirs insuffisants et l'insécurité des traversées du réseau viaire.

✓ du site Natura :

seuls 3 sites Natura 2000 sont présents à proximité de l'aire d'étude (2 Zones de Protection Spéciale et 1 Zone de Protection de Conservation), aucun des habitats naturels n'est susceptible de servir d'habitat d'espèce ou de fréquenter les abords du site, le projet n'a pas d'incidence sur les espèces concernées par la Zone de Protection Spéciale (ZPS) située proche du Massif de Rambouillet.

CONCLUSION MOTIVEES.

Pour la formulation de son avis, le commissaire enquêteur a procédé à un examen du projet soumis à enquête sous plusieurs angles :

- ✓ son acceptation sociale telle qu'elle ressort de l'enquête,
- ✓ la qualité du dossier soumis à enquête et la disponibilité du maître d'ouvrage pour l'information du public,
- ✓ l'analyse globale.

Observations du public :

les remarques et propositions formulées soit lors des 3 réunions publiques de concertation/information soit sur les 4 registres mis à disposition du public durant les 33 jours d'enquête confirment l'adhésion des habitants sur le choix des solutions envisagées dans le projet du doublement du Pont Guy Schuler.

Le dossier d'enquête et la coopération du maître d'ouvrage :

la concertation, l'information, les 3 réunions publiques ont permis de faire ressortir les attentes des riverains et des personnes associées sur le projet de doublement du Pont Schuler dans le cadre du projet urbain Gare-Bécannes et d'infrastructure de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP).

Les documents, les photomontages, le mémoire, l'étude d'impact réunissent une information détaillée, compréhensible par la présentation et la lisibilité du texte.

Par ailleurs, j'ai a reçu du maître d'ouvrage toute information, explication ou document me permettant de mieux justifier mes conclusions.

Les évolutions apportées au projet pour tenir compte des observations formulées lors de la concertation réglementaire ont été les suivantes :

- ✓ réalisation du TCSP en latéral Sud pour les deux sens, entre le Pont Guy Schuler et jusque devant la gare routière.
- ✓ redressement du boulevard Guy Schuler.
- ✓ insertion des circulations douces le long du couloir bus.
- ✓ choix de matériaux paysagers optimisé.
- ✓ réalisation immédiate du deuxième barreau entre le boulevard Guy Schuler et la rue Louis Lormand grâce à des opportunités foncières sur le site IBP. Ce barreau permettra de reporter les flux importants des véhicules encore plus en amont de la gare routière et de minimiser les conflits.

Le doublement du Pont Guy Schuler s'inscrit dans un vaste projet urbain qui concerne l'ensemble du secteur gare-Bécannes, première étape indispensable au développement global envisagé du projet urbain de la commune de La Verrière.

Les travaux d'aménagements suivants s'effectueront entre 2016 et 2030 :

- ✓ doublement du Pont Guy Schuler.
- ✓ création de la résidence étudiante à La Verrière.
- ✓ implantation de nouvelles activités sur le site Gare.
- ✓ création des premiers logements du quartier des Bécannes.
- ✓ construction du Parc Relais et de la nouvelle gare routière.
- ✓ aménagement du nouveau carrefour de la Malmedonne.
- ✓ création du nouveau passage souterrain sous les voies ferrées.
- ✓ livraison des derniers logements du secteur Bécannes fin 2030.

Je considère que :

- ✓ la création du doublement du pont Schuler (liaison entre Maurepas et le Pôle gare de La Verrière) correspond à un besoin avéré et permet l'intégration urbaine du TCSP qui reliera les gares de La Verrière et de Trappes, ainsi qu'un nouvel axe de circulations douces, sa construction permettra de réaliser le premier tronçon des 6 sections prévues du TCRP, en limitant les nuisances dues aux infrastructures routières et ferrées sur la vie quotidienne des habitants, en intervenant sur la fluidification de la circulation.
- ✓ le projet urbain communal de la Gare-Bécannes, étroitement lié au projet présenté, est la porte d'entrée de la Métropole de Paris et revêt un caractère stratégique (activités et logements) au niveau de la Région, en lien direct avec les principaux pôles franciliens.
- ✓ des études et enquêtes publiques affineront les projets urbains et de transports en gestation.
- ✓ les mesures de publicités et d'information ont été régulièrement effectuées.
- ✓ les 3 réunions publiques d'information avant et pendant la période d'enquête ont permis un échange direct et ouvert entre le public et le maître d'ouvrage (la CASQY).
- ✓ respecte les dispositions légales quant à la procédure en application de la loi du 12 juillet 1989 sur la démocratisation des enquêtes publiques et la protection de l'environnement.
- ✓ s'inscrit parfaitement dans **le concept de développement durable** reposant sur trois critères :
 - **économique**, intégrant objectifs de croissance et d'efficacité économique.
 - **social** qui vise à satisfaire les besoins humains et à répondre à des objectifs d'équité et de cohésion sociale en englobant les questions de santé, de logement, de consommation, d'éducation, d'emploi, de culture.
 - **environnemental**, qui vise à préserver, améliorer et valoriser l'environnement et les ressources naturelles sur le long terme.
- ✓ réorganise les sites dégradés en proposant un aménagement de la structure du Pont, contribuant ainsi à l'amélioration des espaces, corrigeant ou compensant les désordres actuels constatés.
- ✓ présente un intérêt pour le développement harmonieux du tissu urbain avec les tissus environnementaux, des créations de plantations conforteront le paysage sans le dénaturer.
- ✓ participe à la sécurité des lieux et des secteurs limitrophes.

Les objectifs au niveau du franchissement de la RN10 visent à :

- ✓ sécuriser les trajets pour des piétons et des cyclistes.
- ✓ améliorer la vitesse commerciale des bus.
- ✓ maintenir les connexions entre le Pont et le réseau des voies limitrophes au niveau de l'approche de la gare de La Verrière.
- ✓ sécuriser les traversées piétonnes sur le boulevard Guy Schuler.
- ✓ gérer et sécuriser la réinsertion des bus sur le boulevard Guy Schuler (entrée-sortie du TCSP).
- ✓ permettre une meilleure intermodalité et accessibilité aux gares (SNCF et routière).
- ✓ décongestionner dans la mesure du possible la circulation près de la gare en privilégiant la fluidité de la circulation des bus.

Bilan coûts avantages de l'opération :

Estimation sommaire du projet de doublement du Pont Schuler ; 9 460 000,00 € HT.

Par courrier du 23 mai 2008, le Conseil général des Yvelines a fait part de son accord de principe pour participer au financement de cette opération.

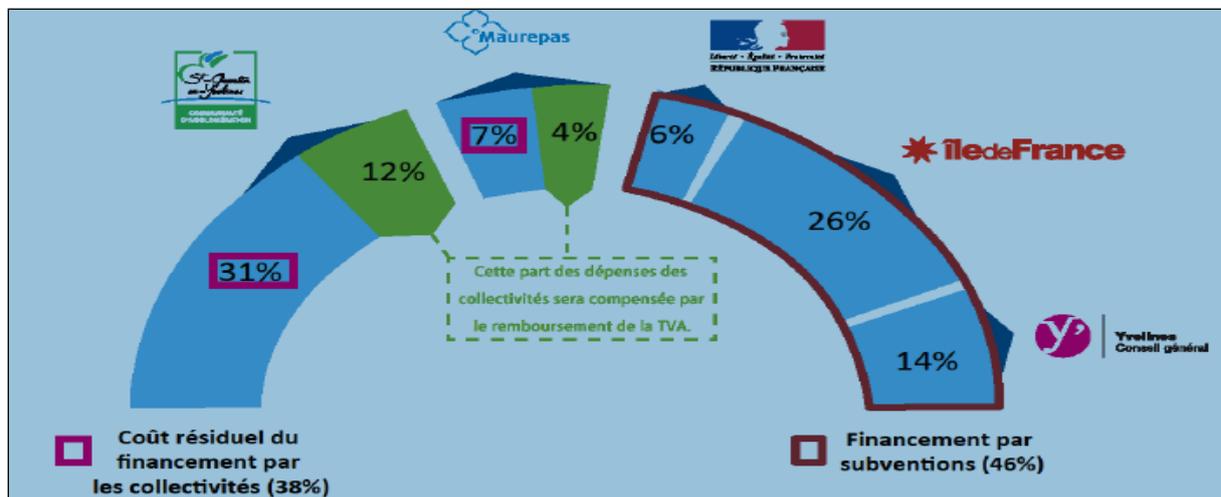


schéma de répartition du financement de l'opération de doublement du pont Guy Schuler.

Subventions prévues :

- ✓ Contrat de Plan Région Département (CPRD)

Région Ile-de-France : 2,4 M€ TTC,

Département des Yvelines : 2,4 M€ TTC.

- ✓ Grands Projets 3 (GP3)

Région Ile-de-France : 1,28 M€ TTC

- ✓ Fonds National pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (FNADT)

Etat : 0,6 M€ TTC

Sur cette base de subventions, le reste à charge des collectivités est le suivant :

- ✓ CASQY : 1.956.000 € TTC,
- ✓ MAUREPAS : 834.000 € TTC.

Estimation sous réserve que les travaux ne conduisent pas à une réévaluation en cours d'exécution.

Il convient de déterminer si les inconvénients de l'opération ne sont pas excessifs par rapport aux avantages, doivent ainsi être pris en considération les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics par rapport à l'intérêt présenté par l'opération.

Atteintes à la propriété privée :

Faute de pouvoir déterminer avec précision les atteintes à la propriété privée subies par les propriétaires (condamnation de l'accès du site moto-école et station lavage) au Pont Guy Schuler.

et compte tenu des garanties offertes par la procédure contradictoire prévue par la loi et menée sous le contrôle du juge de cassation permettant d'éviter la spoliation des intéressés.

Il s'ensuit que les atteintes à la propriété privée sans être négligeables, existent et seront définitivement arrêtées, l'enquête parcellaire permettra d'identifier les propriétaires concernés par les emprises nécessaires.

Dans l'estimation des services fonciers la valeur vénale constitue une estimation sommaire de l'acquisition foncière à effectuer et ne constitue pas les indemnités d'évictions commerciales et de relogement.

L'opération justifie, à mon sens, les atteintes à la propriété privée que je ne juge pas excessives et je considère également qu'il sera nécessaire, indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles, de conduire une procédure d'expropriation conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

Dans tous les cas, les travaux ne pourront pas commencer tant que les propriétaires n'aura pas donné son accord.

Le projet n'échafaude pas de réalisations pharaoniques ou exagérément dispendieuses mais me paraît, au contraire, être d'une ambition mesurée.

Il conviendra simplement que son « réalisme » s'adapte aux « réalités » externes

L'Autorité Environnementale (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile de France- DRIEE) donne un avis favorable sur le projet présenté à l'enquête qui prend en compte global l'environnement de manière satisfaisante (*en annexe*).

en conséquence j'exprime :

un AVIS FAVORABLE sur le projet de doublement du Pont Guy Schuler, la création d'une voie de liaison Nord-Sud pour tous les véhicules entre le boulevard Guy Schuler et la rue Louis Lenormand, les modifications et adaptations mineures au réseau viaire local, principalement l'aménagement d'un giratoire au droit du carrefour de la Malmedonne et l'intégration d'une piste cyclable bi directionnelle, tel que présenté à l'enquête publique du 17/08/2015 au 18/09/2015, estimant qu'il s'inscrit dans une valorisation de la CASQY, en recherchant la bonne adéquation entre le cadre de vie des habitants et les enjeux de développement économique nécessaires.

La présentation du projet urbain permet de visualiser la globalité de la politique qu'entend mener la CASQY pour répondre aux besoins de mobilité des habitants tout en préservant leur santé, leur environnement et leur cadre de vie afin de s'inscrire dans une optique volontariste de Développement Durable, respectant les grandes lignes tracées par la loi SRU

Les six séquences successives fixent les objectifs pour répondre aux besoins en déplacement (*congestion, pollution, insécurité routière*) et les perspectives d'évolution nécessitent d'agir si l'on souhaite que l'ensemble du territoire francilien bénéficie durablement d'un cadre de vie attractif, tout en développant l'activité économique et notamment la prise en compte des modes doux, des transports collectifs, des transports et livraisons de marchandises, de la circulation et du stationnement.

que j'assors de 3 (trois) RECOMMANDATIONS :

(les recommandations correspondent à des préconisations souhaitées et le Commissaire enquêteur demande qu'elles soient prises en considération par le maître d'ouvrage).

Recommandation n°1 :

il est fortement souhaitable que ce projet fasse l'objet d'une large concertation auprès de l'ensemble de la population, toute profession confondue, au fur et à mesure de l'avancement du projet et de sa réalisation, en effet ce dernier peut différer pour des évolutions mineures de celui faisant l'objet du dossier, par contre si une modification significative apparaissait de nature à modifier les résultats de l'enquête et des conclusions du commissaire enquêteur une nouvelle enquête serait nécessaire.

Recommandation n°2 :

La demande de monsieur le Maire de Maurepas d'inclure dans le projet d'étude le secteur du giratoire des Cités en l'adaptant aux futures conditions de circulation devra être étudié par le MO.

Recommandation n°3 :

une bonne articulation de ce projet devra être conduite par le MO avec le projet connexe de transformation de la Gare de La Verrière en pôle d'échanges multimodal.

C'est la première étape, indispensable au développement global envisagé du projet urbain de la commune de La Verrière, qui contribuera à offrir un nouveau visage empreint de modernité aux usagers ainsi qu'aux riverains ainsi sont concernés les projets suivants :

- ✓ projet Gare-Bécannes, pôle multimodal.
- ✓ TCSP Trappes – La Verrière.
- ✓ positionnement des voies du TCSP d'un seul coté de la chaussée.
- ✓ réduction de la coupure de la RN10 ;
- ✓ passage souterrain aux voies ferrées pour le passage des bus.
- ✓ nouvel accès et sortie au Sud du parking.
- ✓ réservation de la voie du boulevard Guy Schuler devant la gare aux transports en commun.
- ✓ sécurisation du passage piétonnier Nord-Sud..
- ✓ au Sud du barreau, un emplacement de place dit ; « dépose-reprise-minute » réservé usagers de la Gare-Bécannes.

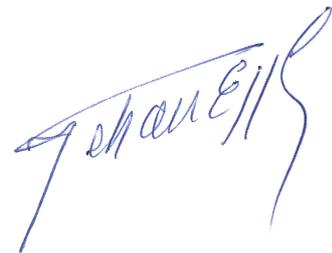
Rapport et conclusions motivées sont tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête au siège de la CASQY, en mairies de La Verrière, Maurepas, Coignières,, ainsi qu'à la Préfectures des Yvelines et dans les conditions prévues au titre 1^{er} de la loi du 17 juillet 1978 concernant l'accès aux documents administratifs.

Les personnes intéressées peuvent obtenir communication, à leur frais, du rapport et des conclusions en adressant une demande (par écrit) à :

*Monsieur le Président de la CASQY ;
Direction des Mobilités.
à l'attention de Philippe Leclerc.
1 rue Hénaff.
BP 118 78 1921-Trappes Cédex.
(Tel : 01 39 44 79 50- Fax : 01 30 57 12 04).*

Rapport et conclusions motivées sont également consultables sur le site Internet de la CASQY.

www.saint-quentin-en-yvelines.fr



Rapport remis le 7 octobre 2015 :

- ✚ au Président de la CASQY.
- ✚ au Tribunal Administratif de Versailles.
- ✚ à Monsieur Durand commissaire suppléant.

Jehan Eppe.
commissaire titulaire.