



REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DES YVELINES

COMMUNES DE CARRIERES-SOUS-POISSY ET TRIEL-SUR-SEINE

AIRE DE GRAND PASSAGE

NOTICE EXPLICATIVE

SOMMAIRE

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Préambule

1. CONTEXTE DE L'OPERATION	5
1.1 LES COMMUNES DE CARRIERES-SOUS-POISSY, DE TRIEL-SUR-SEINE ET LA COMMUNAUTE URBAINE GRAND PARIS SEINE & OISE	5
1.1.1 CARRIERES-SOUS-POISSY	5
1.1.2 TRIEL-SUR-SEINE	6
1.1.3 COMMUNAUTE URBAINE GRAND PARIS SEINE & OISE	6
1.1.4 LE SECTEUR D'IMPLANTATION DU PROJET	9
1.2 LE PROJET D'AIRE DE GRAND PASSAGE	16
1.2.1 LE SCHEMA DEPARTEMENTAL D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE DES YVELINES	16
1.2.2 LES ETUDES DE SOL SUR LE SITE D'IMPLANTATION DE L'AIRE DE GRAND PASSAGE	17
1.2.3 LES CARACTERISTIQUES D'UNE AIRE DE GRAND PASSAGE	17
1.2.4 LE FONCTIONNEMENT D'UNE AIRE DE GRAND PASSAGE	18
1.3 NECESSITE DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)	18
2. PRESENTATION DU PROJET	19
2.1 LE PROGRAMME PREVISIONNEL	19
2.2 LE PARTI D'AMENAGEMENT RETENU ET LES RAISONS DE SON CHOIX	19
2.3 PHASAGE DE L'OPERATION	21
3. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME	22
3.1 LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (SDRIF)	22
3.2 L'OPERATION D'INTERET NATIONAL (OIN) SEINE AVAL	23
3.3 LE PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE GPS&O	23
4. JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE	25
4.1 ACCOMPLISSEMENT D'UNE OBLIGATION LEGALE D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE	25
4.2 AMELIORATION DES CONDITIONS D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE ET DIVERSIFICATION DE L'HABITAT	25
4.3 APPORT EN TERRES SAINES ET COMPATIBILITE AVEC L'AIRE DE GRAND PASSAGE	26
4.4 BILAN COUTS/AVANTAGES	26

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 – Situation des communes de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine (Source : Géoportail - juillet 2019)	5
Figure 2 - Communauté Urbaine Grand Paris Seine & Oise (Source : GPS&O).....	7
Figure 3 - GPS&O et les réseaux de transports (Source : GPS&O).....	8
Figure 4 - Position de GPS&O en Ile-de-France (Source : GPS&O).....	8
Figure 5 - Plan de situation de l'aire de grand passage (Source : GPS&O).....	9
Figure 6 - Situation du terrain d'implantation du site et orientation des prises de vue (Source : GPS&O)	10
Figure 7 - Photo 1 - Vue d'ensemble du terrain (Source : GPS&O)	10
Figure 8 - Photo 2 - Déchetterie Azalys (Source : GPS&O)	11
Figure 9 – Photo 3 - Bâtiments les plus proches du site (restaurant en cessation d'activité (Source : GPS&O)...	11
Figure 10 – Photo 4 - Zones d'activités industrielles de l'autre côté de la route D19 (Source : GPS&O)	11
Figure 11 - Photo 5 - Zone d'activités industrielles de l'autre côté de la RD19 (Source : GPS&O)	12
Figure 12 - Photo 6 - Nord de la zone d'étude (Source : GPS&O)	12
Figure 13 – Photo 7 - Ligne Haute-tension (Source : GPS&O)	12
Figure 14 - Photo 8 - Végétation de la zone d'étude (Source : GPS&O).....	13
Figure 15 - Photo 9 - Cabane de tôle à l'abandon (Source : GPS&O)	13
Figure 16 - Photo 10 - Communes les plus proches : Pissefontaine et Chanteloup-les-Vignes (Source : GPS&O)	13
Figure 17 - Photo 11 - Vue d'ensemble du site depuis le Nord-Ouest (Source : GPS&O)	14
Figure 18 - Photo 12 - Zone de caravaning (Source : GPS&O).....	14
Figure 19 - Photo 13 - Club CMCT : Véhicules et installations métalliques à l'abandon (Source : GPS&O).....	14
Figure 20 - Photo 14 - Arrière de la déchetterie Azalys (Source : GPS&O)	15
Figure 21 - Photo 15 - Parking de la déchetterie Azalys (protection par une enceinte murale et éclairage nocturne (Source : GPS&O).....	15
Figure 22 - Photo 16 - Mur d'enceinte de la déchetterie Azalys (Source: GPS&O).....	15
Figure 23 - Photo 17 - Poste de gaz de la déchetterie Azalys (Zone grillagé et fermée à clé).....	16
Figure 24 - Représentation de la pente du site (Source : GPSEO - cf - pièce 7 du dossier d'enquête)	20
Figure 25 - Carte de destination du SDRIF (Source : SDRIF).....	22
Figure 26 – Extrait plan de zonage Carrières-sous-Poissy du PLUI de GPS&O (Source : GPS&O)	24
Figure 27 – Extrait du plan de zonage Triel-sur-Seine du PLUI de GPS&O (Source : GPS&O)	24

PREAMBULE

La Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise (GPS&O) intervient en qualité de maître d'ouvrage pour la réalisation d'une aire de grand passage de 150 à 200 places sur les communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine.

La réalisation de cette aire de grand passage est une obligation légale qui a été inscrite dans le Schéma départemental pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage dans les Yvelines pour 2013-2019.

La Communauté urbaine souhaite aujourd'hui mener une procédure de déclaration d'utilité publique afin d'engager la mise en œuvre opérationnelle de cette opération.

En effet, la réalisation du projet est conditionnée par la maîtrise foncière par GPS&O de l'ensemble du foncier nécessaire.

Pour ce faire, les négociations à l'amiable pour l'acquisition des terrains ont été engagées par GPS&O auprès des propriétaires à partir de 2015.

Afin de remédier aux éventuels blocages des négociations amiables et permettre la maîtrise complète du site il s'avère nécessaire d'engager la procédure de DUP accompagnée d'une enquête parcellaire.

Le présent document constitue la notice explicative du dossier joint à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération de réalisation d'une aire de grand passage sous maîtrise d'ouvrage de GPS&O qui a pour objet de démontrer l'utilité publique du projet en vue de l'obtention de l'arrêté préfectoral prononçant la Déclaration d'Utilité Publique.

Conformément à l'article R.112-6 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ce document indique le contexte et l'objet de l'opération, ses caractéristiques essentielles ainsi que les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement.

1. CONTEXTE DE L'OPERATION

1.1 Les communes de Carrières-sous-Poissy, de Triel-sur-Seine et la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise

L'aire de grand passage concerne deux communes membres de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise.



Figure 1 – Situation des communes de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine (Source : Géoportail - juillet 2019)

1.1.1 Carrières-sous-Poissy

Située dans une boucle de la Seine, Carrières-sous-Poissy d'une superficie de 7,2 km² accueille environ 15000 habitants (recensement INSEE 2014). Située sur la rive droite de la Seine, elle se situe à environ 30 minutes de Paris par le RER et le train (gare SNCF / RATP de Poissy) et en voiture via l'A13 et l'A14 (accès par Orgeval).

Au sein du département des Yvelines, au cœur de la vallée de la Seine, la commune dispose de nombreux atouts :

- Une situation géographique privilégiée, à proximité de Paris, des Hauts-de-Seine, du Val d'Oise et de la Normandie, à mi-chemin entre Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- Un réseau de communication permettant de relier rapidement Carrières-sous-Poissy à tous les centres vitaux de l'Île-de-France : bretelle d'accès à l'A14 à Orgeval, en direction de Paris et de la Normandie, gare RER/SNCF de Poissy mettant la ville à 20 minutes de Paris / La Défense, proximité des aéroports de Roissy (par la Francilienne) et d'Orly (par l'A13 et l'A12) ;
- Un environnement économique dynamisé par l'industrie automobile ;
- De vastes espaces disponibles, aménageables et constructibles en réponse aux besoins des entreprises ;

- Des conditions de vie attractives grâce à un environnement naturel de qualité (Bords de Seine, Parc du Peuple de l'herbe, forêt de Saint-Germain-en-Laye...) un large éventail de logements (en location ou en acquisition), un grand choix d'établissements scolaires, d'infrastructures culturelles telles que l'Ecole municipale de musique ou de théâtre... et sportives par le biais d'un riche tissu associatif.

1.1.2 Triel-sur-Seine

Située à 35 km à l'ouest de Paris, Triel-sur-Seine s'étend sur une superficie de 13,6 km² principalement entre la Seine et le massif de l'Hautil, un des points culminant d'Île-de-France (175m) qui accueille le Parc aux étoiles et un observatoire. Elle accueille une population d'environ 11 500 habitants (recensement INSEE 2011). La commune compte parmi les rares villes des Yvelines dont le territoire communal est situé de part et d'autre du fleuve. Unique lieu de traversée du fleuve entre Les Mureaux et Poissy, Triel se situe au point de convergence entre la ville nouvelle de Cergy et les grands centres d'activités de la vallée de la Seine.

La ville s'étale sur 397 hectares, autour d'un centre-ville dense et commerçant traversé par la RD 190 et bordé par la Seine et d'une grande partie pavillonnaire sur les coteaux de l'Hautil. Le quartier de l'Hautil, construit au sommet du massif éponyme, marque la limite entre les Yvelines et le Val d'Oise.

1.1.3 Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise

Jusqu'en 2016, Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine faisaient partie de la communauté d'agglomération 2 Rives de Seine (CA2RS) avec les communes d'Andrésey, Chanteloup-les-Vignes, Chapet, Les Alluets-le-Roi, Médan, Morainvilliers, Orgeval, Verneuil-sur-Seine, Vernouillet, Villennes-sur-Seine.

Au premier janvier 2016, la CA2RS a été intégrée à la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O).

La Communauté Urbaine Grand Paris Seine & Oise (GPS&O), créée le 1^{er} janvier 2016, est issue de la fusion de 6 intercommunalités du Nord des Yvelines. Il s'agit de la plus grande communauté urbaine de France qui se place au 13^e rang des Etablissement publics de coopération intercommunale (EPCI) au plan national.

Elle s'étend sur une superficie de 500 km² et réunit plus de 405 000 habitants répartis dans 73 communes dont les communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine. 50 d'entre elles comptent moins de 5 000 habitants et 43 se situent sous le seuil des 2 000 habitants.

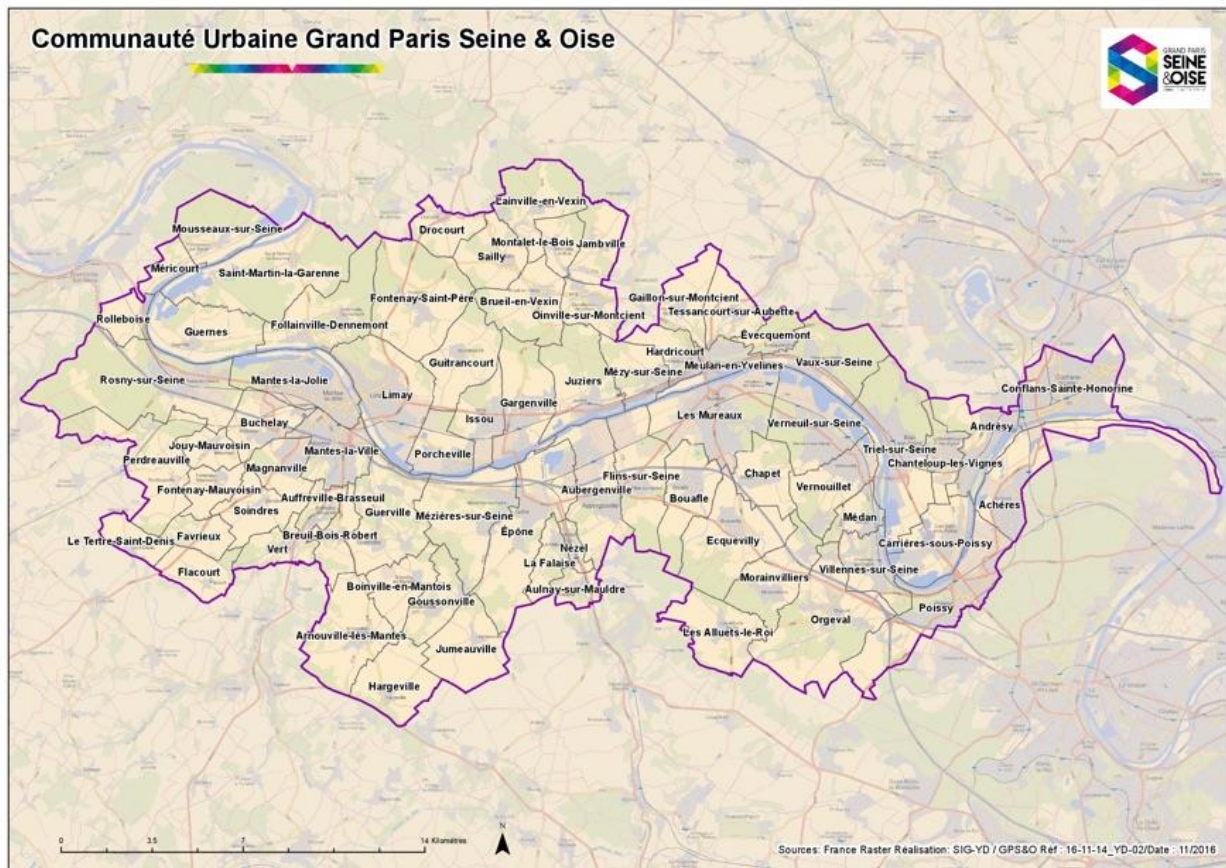


Figure 2 - Communauté Urbaine Grand Paris Seine & Oise (Source : GPS&O)

Son territoire est organisé autour de quatre pôles :

- Le bassin de vie du Mantois à l'ouest autour de Mantes-la-Jolie, Magnanville ;
- Au centre Aubergenville, Les Mureaux, Meulan ;
- A l'est Poissy et Achères qui polarisent toute la boucle de Chanteloup ;
- Au nord-est, Conflans-Sainte-Honorine qui se positionne comme le trait d'union avec l'agglomération de Cergy-Pontoise.

La diversité de la communauté urbaine s'applique aussi bien à la géographie avec des vallées, des coteaux ou des plateaux qu'à l'urbanisme avec des villages, des bourgs ruraux, des villes de taille intermédiaire ou des centres urbains importants.

Ce territoire qui constitue l'entrée ouest de l'Île-de-France est desservi par plusieurs infrastructures de transport : les autoroutes A14 et A13, la ligne J du Transilien, le RER A à Poissy. D'autres projets vont permettre un maillage plus complet. À l'horizon 2024, le prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie est un enjeu majeur pour le territoire.

La plus grande communauté urbaine de France

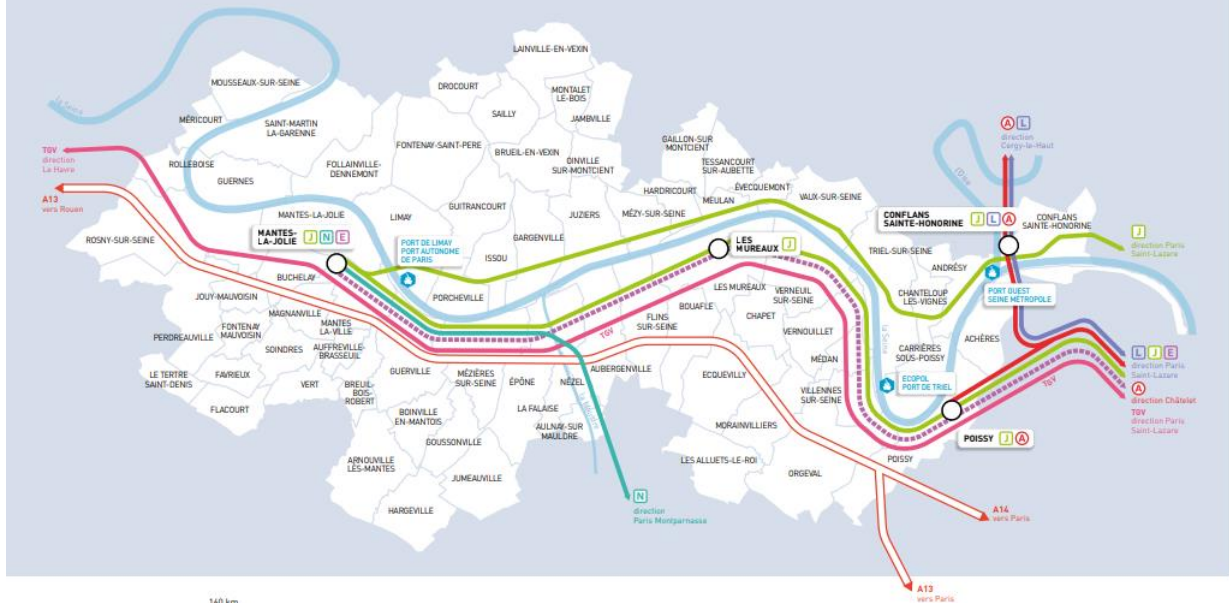


Figure 3 - GPS&O et les réseaux de transports (Source : GPS&O)

Au cœur des grands projets de la vallée de la Seine (axe Seine - Paris - Normandie), l'emplacement stratégique de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise est un atout qui se trouve renforcé par la présence de grands projets de transports structurants de l'Ouest-Parisien : le Canal Seine Nord, le Port Seine Métropole Ouest, la Ligne Nouvelle Paris Normandie, le Grand Paris Express, le Tram 13 Express (ex Tangentielle Ouest).



Figure 4 - Position de GPS&O en Ile-de-France (Source : GPS&O)

Fort de ce positionnement, la communauté urbaine compte sur une activité économique diversifiée : aéronautique, automobile, éco-industrie mais aussi facture instrumentale ou métiers d'aide à la personne en sont les principales filières.

1.1.4 Le secteur d'implantation du projet



Figure 5 - Plan de situation de l'aire de grand passage (Source : GPS&O)

Le site qui accueillera l'aire de grand passage se situe sur les communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine au sein d'une boucle de la Seine. D'une surface totale d'environ 5,8 hectares il se trouve en zone naturelle des PLU des deux communes. Il est en zone AV du futur PLUI de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise.

Il est accessible par la RD 190 qui le longe au Sud-Ouest. Il est également délimité par les terrains appartenant à VEOLIA qui accueille un site industriel et AZALYS qui accueille un centre de traitement des déchets au Sud-Est, Le Sentier des Cerisaiés au Nord-Est et un sentier entre le chemin de la Californie et le Chemin Rural au Nord-Ouest. Un club de modélisme est situé au Nord-Est du site.

Le site connaît une pente légère de 3,5%.

En l'état actuel, les terrains à l'état de friche sont libres de toute construction et de toute occupation. La ligne haute tension 2x63KV Les Mureaux-Poissy (servitude d'utilité publique) surplombe l'emprise du projet également concernés par la traversée en tréfond de l'Emissaire Général de l'usine de traitement des eaux usées Les Grésillons du SIAAP.

Par le passé, ce site qui accueillait une activité maraîchère a été délaissé et n'a plus été cultivé. Il a fait l'objet de différents dépôts et occupations et notamment d'épandage d'eaux usées pendant environ un siècle par le SIAAP. En conséquence, les sols sont aujourd'hui pollués aux métaux lourds et PCB.

Le périmètre de l'opération est situé dans le périmètre de la ZAD de Triel-sur-Seine, instaurée pour le projet de territoire Seine-Aval dont les objectifs sont l'accueil d'activités économiques, le développement de l'offre de logement et la mise en valeur de l'environnement.



Figure 6 - Situation du terrain d'implantation du site et orientation des prises de vue (Source : GPS&O)



Figure 7 - Photo 1 - Vue d'ensemble du terrain (Source : GPS&O)



Figure 8 - Photo 2 - Déchetterie Azalys (Source : GPS&O)



Figure 9 – Photo 3 - Bâtiments les plus proches du site (restaurant en cessation d'activité (Source : GPS&O)



Figure 10 – Photo 4 - Zones d'activités industrielles de l'autre côté de la route D19 (Source : GPS&O)



Figure 11 - Photo 5 - Zone d'activités industrielles de l'autre côté de la RD19 (Source : GPS&O)



Figure 12 - Photo 6 - Nord de la zone d'étude (Source : GPS&O)



Figure 13 – Photo 7 - Ligne Haute-tension (Source : GPS&O)



Figure 14 - Photo 8 - Végétation de la zone d'étude (Source : GPS&O)



Figure 15 - Photo 9 - Cabane de tôle à l'abandon (Source : GPS&O)



Figure 16 - Photo 10 - Communes les plus proches : Pissefontaine et Chanteloup-les-Vignes (Source : GPS&O)



Figure 17 - Photo 11 - Vue d'ensemble du site depuis le Nord-Ouest (Source : GPS&O)



Figure 18 - Photo 12 - Zone de caravaning (Source : GPS&O)



Figure 19 - Photo 13 - Club CMCT : Véhicules et installations métalliques à l'abandon (Source : GPS&O)



Figure 20 - Photo 14 - Arrière de la déchetterie Azalys (Source : GPS&O)



Figure 21 - Photo 15 - Parking de la déchetterie Azalys (protection par une enceinte murale et éclairage nocturne (Source : GPS&O)



Figure 22 - Photo 16 - Mur d'enceinte de la déchetterie Azalys (Source: GPS&O)



Figure 23 - Photo 17 - Poste de gaz de la déchetterie Azalys (Zone grillagée et fermée à clé)

1.2 Le projet d'aire de grand passage

1.2.1 Le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage des Yvelines

Depuis la loi n° 2000-614 en date du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage, l'élaboration et l'approbation d'un Schéma d'accueil et d'habitat des gens du voyage est obligatoire dans chaque département.

Ainsi, le schéma 2006-2012 pour le département des Yvelines prévoyait la réalisation de 638 places d'aires d'accueil pour répondre aux besoins recensés sur le département ainsi que la création de 5 aires de grand passage de 100 à 150 places. Or, au 1^{er} mai 2013, 18 aires d'accueil ont été réalisées pour un total de 367 places soit 58% des objectifs du schéma atteints et aucune aire de grand passage n'a été réalisée.

Le Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage des Yvelines pour la période 2013-2019 doit donc permettre :

- de consolider et d'améliorer le réseau d'accueil ;
- diversifier l'offre d'habitat en tenant compte des processus d'ancrage ;
- favoriser l'accompagnement des publics et l'accès aux dispositifs de droit commun.

La réalisation d'une aire de grand passage est ainsi directement prévue dans le schéma pour 2013-2019.

« Les aires de grand passage sont destinées à répondre aux besoins de déplacement des gens du voyage en grands groupes à l'occasion des rassemblements de 50 à 200 caravanes, la durée de stationnement est le plus souvent d'une dizaine de jours (1 à 3 semaines). Leurs motifs peuvent être culturels, familiaux ou économiques. Dès lors, les aménagements sont plus sommaires. Les recommandations d'équipements se limitent à prévoir une alimentation en eau et un accès routier suffisant pour assurer la sécurité et la circulation des véhicules »¹.

La réalisation de l'aire de grand passage sur les communes de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine va donc permettre à la Communauté urbaine de GPS&O de répondre à ses obligations légales et réglementaires.

¹ Schéma Départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage dans les Yvelines 2013-2019, p. 41.

1.2.2 Les études de sol sur le site d'implantation de l'aire de grand passage

La première étude de sol pour l'implantation de l'aire de grand passage sur les communes de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine (Evaluation qualitative des risques sanitaires – EQRS) remonte à 2009. Cette étude a fait apparaître la présence de pollutions issues d'hydrocarbures.

Cette étude est devenue obsolète suite à l'évolution des normes (en 2011), de la méthodologie (en avril 2017) et de l'état du terrain dans la mesure où la pollution a pu évoluer de manière positive ou négative depuis 2009.

Une nouvelle étude de sol, finalisée en 2019, montre :

- La présence d'un impact diffus en métaux lourds dans les sols de surface
- La présence de composés volatils dans les sols et/ou les gaz du sol, en particulier des hydrocarbures totaux (HCT), des BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène, xylène), et du mercure potentiellement volatil
- La présence de remblais de qualité moyenne (impact en métaux) au niveau de la zone anciennement exploitée par l'ancienne carrière de granulats.

Malgré ces pollutions, une analyse des risques résiduels prédictive (ARR) en février 2019 a notamment conclu à la compatibilité du site avec les usages futurs sous réserve de la mise en œuvre pérenne de dispositions d'aménagement définies dans le plan de gestion de février 2019.

Le présent projet a été dispensé de la réalisation d'une étude d'impact par décision n° DRIEE-SDDTE-2019-121 du 15 mai 2019 de l'Autorité environnementale.

Le projet de réalisation de l'aire de grand passage prévoit le recouvrement de l'ensemble du site par de la terre saine afin d'évacuer tout risque sanitaire pour les futurs occupants.

1.2.3 Les caractéristiques d'une aire de grand passage

La création d'une aire de grand passage doit comporter au minimum les éléments suivants, décrits par l'article 2 du décret n°2019-171 du 5 mars 2019 relatif aux aires de grand passage :

- Un accès routier permettant une circulation appropriée ainsi que l'intervention des secours et une desserte interne ;
- A l'entrée de l'aire, une installation accessible d'alimentation en eau potable satisfaisant aux normes techniques relatives aux bouches à incendie fixées par le référentiel national de la défense extérieure contre l'incendie ;
- A l'entrée de l'aire, une installation d'alimentation électrique sécurisée comportant un tableau de 250 kVA triphasé. En aval du point de livraison, la répartition d'électricité relève de la responsabilité du signataire de la convention d'occupation ;
- A l'entrée de l'aire, un éclairage public ;
- Un dispositif de recueil des eaux usées ;
- Un système permettant la récupération des toilettes individuelles qui peut être complété par des cabines sanitaires mobiles autonomes non raccordées à un réseau d'assainissement ;
- L'installation, sur l'aire ou à sa proximité immédiate, de bennes pour les ordures ménagères dont le ramassage est assuré au moins une fois par semaine pendant la période d'ouverture ou d'occupation ;
- Un accès au service de collecte des encombrants et à la déchetterie dans les conditions prévues pour ses habitants par la collectivité ou l'établissement public de coopération intercommunale.

La réalisation d'une aire de grand passage ne nécessite donc que des aménagements sommaires, qui seront bien réalisés dans le cadre du présent projet.

1.2.4 Le fonctionnement d'une aire de grand passage

Le projet sera rattaché à la gestion commune de l'ensemble des aires d'accueil du territoire. En effet, la Communauté Urbaine gère 6 aires d'accueil via un marché de prestation commun.

L'aire de grand passage sera dotée d'un règlement intérieur et les occupants payeront un forfait d'occupation. Ce règlement intérieur sera établi conformément aux dispositions prévues à l'annexe du décret n°2019-171 du 5 mars 2019 relatif aux aires de grand passage .

L'accès à une aire de grand passage par les groupes est sujet à une réservation au préalable quelques mois auparavant. Ainsi, la Communauté urbaine GPS&O connaîtra à l'avance et précisément les différents groupes qui s'installeront tout au long de la période estivale (de mai à septembre). Lors de l'arrivée d'un groupe, un agent d'accueil sera sur place pour signer la convention, porter à connaissance le règlement intérieur et récupérer les redevances. L'agent d'accueil passera tous les jours, du lundi au vendredi et les weekends si nécessaire pour s'assurer du bon fonctionnement de l'aire et l'entretenir au moment de chaque départ. L'aire de grand passage sera fermée d'octobre à avril.

1.3 Nécessité de la déclaration d'utilité publique (DUP)

La réalisation du projet d'aire de grand passage sur les communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine nécessite que GPS&O, se rende propriétaire des biens et droits immobiliers inscrits dans le périmètre du projet.

Afin de garantir la maîtrise foncière totale du site, GPS&O a décidé de mettre en œuvre une procédure de Déclaration d'Utilité Publique. Il est précisé qu'il ne sera recouru à l'expropriation qu'en cas d'échec des négociations amiables avec les propriétaires.

Il est à noter que plus de 40% du site appartient à des personnes publiques ce qui limitera les expropriations de propriétaires privés. GPS&O a d'ailleurs déjà des accords avec les personnes publiques pour acquérir à l'amiable les parcelles concernées par le projet.

La Déclaration d'Utilité publique sera demandée au bénéfice de GPS&O.

2. PRESENTATION DU PROJET

2.1 Le programme prévisionnel

Le projet consiste à réaliser une aire de grand passage d'une superficie totale de 5,8 ha pour l'installation de 200 caravanes maximum. La surface maximale utile de stationnement est de 4 ha environ.

L'aménagement de cet équipement est très sommaire puisqu'il nécessite seulement les éléments suivants :

- Une surface plane et stabilisée mais non imperméabilisée pour l'installation des caravanes et véhicules tracteurs,
- Un cheminement interne en mélange terre/pierre pour la circulation des véhicules à l'intérieur de l'aire,
- Le raccordement à l'eau potable, l'électricité et l'eau usée (réseaux enterrés),
- Une aide de vidange,
- Un accès à l'aire enrobé,
- Une barrière sélective,
- Un espace pour les bacs à ordures ménagères,
- Une clôture paysagère

2.2 Le parti d'aménagement retenu et les raisons de son choix

Le choix de la location du terrain a été fait en fonction :

- des projets et des enjeux territoriaux de développement,
- de la desserte routière, le terrain qui accueillera le site étant accessible depuis la RD 190,
- de l'accessibilité aux réseaux d'eau potable,
- des études foncières et des contraintes d'aménagement.

La structure du terrain d'assiette de l'opération sera la suivante :

- 43,6 % des terres appartiennent à des propriétaires publics (SIAAP, Ville de Paris, EPAMSA), avec lesquels la Communauté urbaine a des accords sur les acquisitions amiables
- 56,4 % des terres appartiennent à des propriétaires privés, avec lesquels des négociations ont été engagées depuis 2015.

Le terrain sera mis à disposition sur une surface maximale utile de stationnement de 4 hectares environ. En effet, le parcellaire, l'aménagement du terrain et la prise en compte de la ligne aérienne électrique nécessitent une acquisition foncière de 5,8 hectares.

Suite à l'étude de pollution des sols finalisée en 2019, il a été validé un recouvrement de l'ensemble du site par 30 cm de terre saine. Par ailleurs, à la demande de l'ARS dans son courrier en date du 10 mai 2019, le recouvrement par de la terre saine sera séparé de la terre du site par un grillage avertisseur ou une géomembrane. A préciser, que les terres ne seront pas excavées à l'exception d'une partie se situant sous la future voie d'accès.

La pente de 3,5% du terrain pourra éventuellement être traitée dans le cadre de l'aménagement mais les terrassements du site seront évités ou limités à minima. Une orientation des stationnements dans le sens de l'axe B-B' tel que représenté dans le schéma ci-dessous sera privilégiée. Également, la stabilisation des sols sera recherchée pour éviter l'embourbement des caravanes.

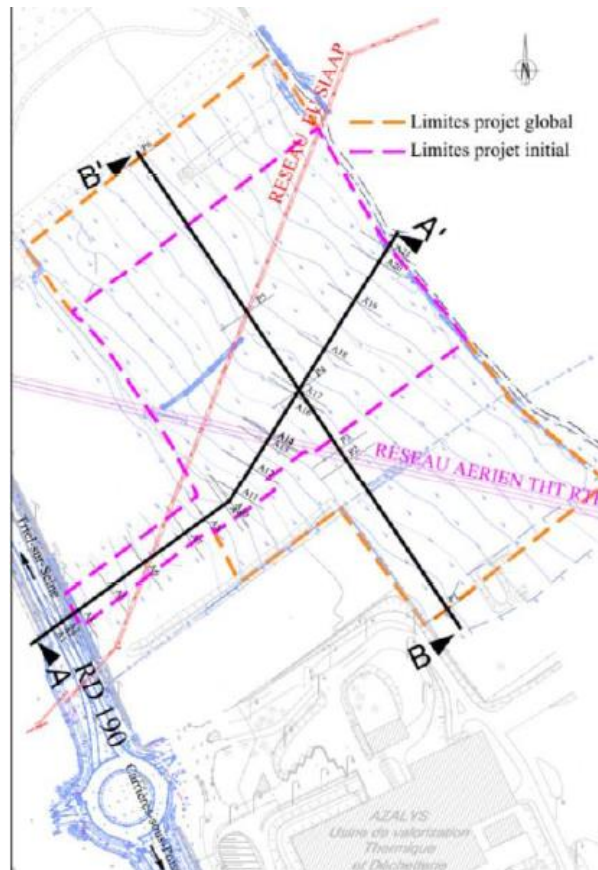


Figure 24 - Représentation de la pente du site (Source : GPSEO - cf - pièce 7 du dossier d'enquête)

Une étude de faisabilité a été réalisée en 2015 afin de déterminer les conditions d'accès à l'aire et les aménagements.

De plus, une rencontre avec les associations et pasteurs a eu lieu afin de recenser les différents besoins. Plusieurs propositions ont été faites :

- l'accès depuis la RD 190 est caractérisé par une voie de décélération après le giratoire AZALYS/VEOLIA pour l'entrée, un panneau STOP est implanté à la sortie et il est interdit de tourner à gauche. Cette solution d'accès a été travaillée en concertation avec le Conseil départemental des Yvelines.
- Une clôture paysagère adaptée est recherchée pour délimiter précisément le site et limiter tout accès. Un système de barrière sélective est proposé pour préserver le site de toute occupation irrégulière, en dehors des demandes formulées.
- La voie de circulation interne suit un cheminement en boucle au-dessus du linéaire de l'émissaire SIAAP.
- Le point de raccordement en eau potable sera installé à l'entrée de l'aire. Une extension sur une centaine de mètres de linéaires est nécessaire pour atteindre l'entrée de l'aire.
- Pour l'électricité, une centaine de mètres d'extension est nécessaire pour atteindre l'entrée de l'aire où sera installé le point de raccordement.
- Pour les eaux usées, l'aire de collecte des eaux usées sera installée à l'entrée du site. Pour l'évacuation deux solutions sont étudiées : 1) soit par le raccordement au réseau ce qui nécessite une extension de réseau de 135 mètres linéaires ; 2) soit par la mise en place d'une cuve de stockage.
- Pour la collecte des déchets, une zone en bordure de la RD190 à l'intérieur du périmètre permettra l'installation des bennes.

2.3 Phasage de l'opération

Les travaux se dérouleront selon les étapes suivantes :

- Remblaiement par terres d'apport saines
- Création d'un accès routier depuis la route départementale 190
- Imperméabilisation d'une surface d'environ 50 m² pour la présentation des bacs d'ordures ménagères
- pose de réseaux enterrés

3. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Un nouveau SDRIF, en cohésion avec le projet du Grand Paris Express, a été adopté par le conseil régional le 18 octobre 2013. Le nouveau schéma directeur de la région Île-de-France a été approuvé par le gouvernement par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, et publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel. Cette publication fait suite à l'avis favorable, émis le 17 décembre 2013 par le Conseil d'État, sur le projet adopté par le conseil régional le 18 octobre 2013.

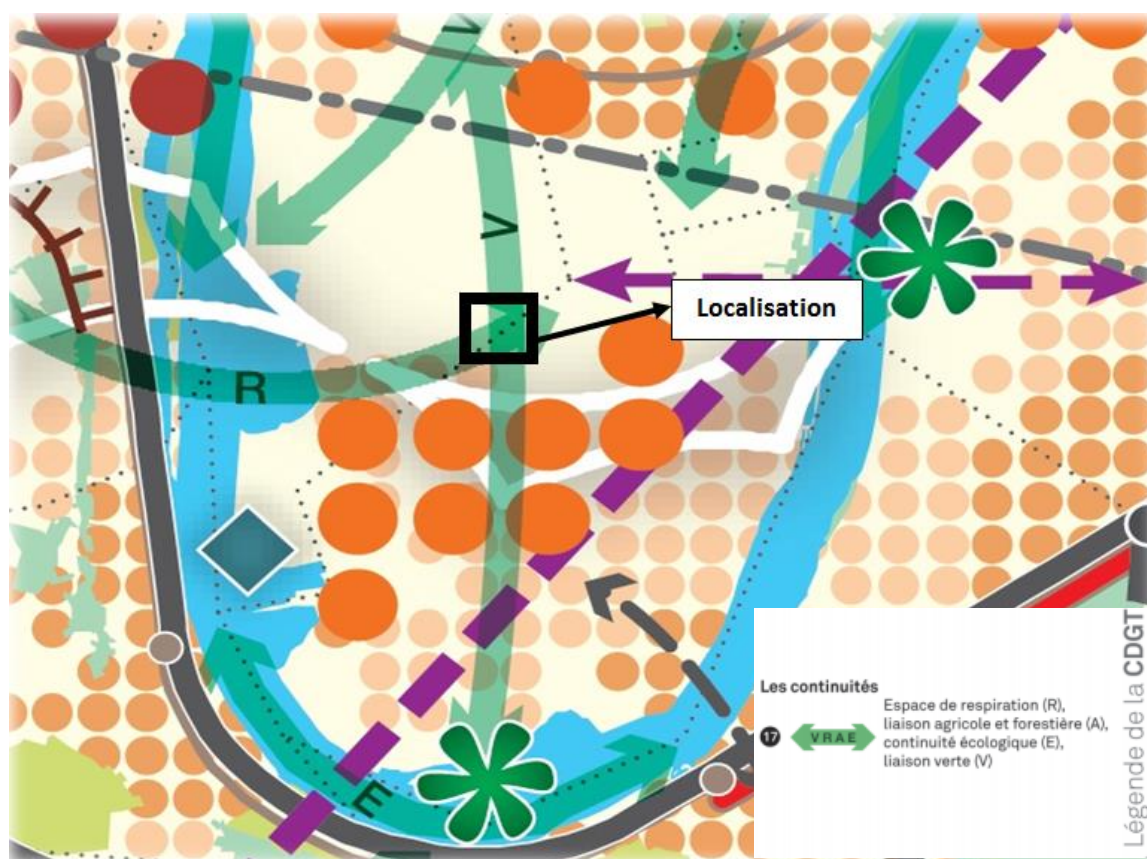


Figure 25 - Carte de destination du SDRIF (Source : SDRIF)

Selon la carte des destinations du SDRIF, le site du projet est considéré comme un espace de continuités et plus particulièrement un espace de respiration (R) et une liaison verte (V). Le SDRIF considère notamment comme continuités :

- « les espaces de respiration, qui désignent une continuité large d'espaces agricoles, boisés ou naturels, entre les noyaux urbains. Ils assurent une fonction de coupure d'urbanisation essentielle dans la structuration de l'espace et le paysage »
- « les liaisons vertes, qui relient des espaces verts du cœur de métropole, des espaces ouverts de la ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural ».

Le projet qui prévoit un apport en terres saines pour recouvrir les terres polluées ainsi que la création de merlons végétalisés autour du site qui pourra permettre la création d'habitats supplémentaires pour la faune et la flore va permettre de renforcer les différentes continuités identifiées sur le site.

Le projet de création d'une aire de grand passage destinée à accueillir les gens du voyage de passage est donc compatible avec les principes du SDRIF.

3.2 L'opération d'Intérêt National (OIN) Seine Aval

L'OIN Seine Aval, définie par décret n°2007-783 du 10 mai 2007, a été mise en place pour donner au territoire des moyens d'action exceptionnels. Précisément, elle vise à permettre le développement économique et la rénovation urbaine du secteur compris entre Conflans-Sainte-Honorine et Bonnières-sur-Seine, incluant notamment les pôles urbains des Mureaux et de Mantes-la-Jolie. Elle concerne 51 communes, 370 000 habitants et 120 000 emplois.

Il s'intègre dans la zone dite « Cœur Vert » qui vise la reconquête d'espace délaissés et s'étend sur plus de 150 hectares. Cette zone doit re-développer une agriculture et des cultures à des fins énergétiques pour recréer un vaste espace à la fois productif, paysager et écologique.



A - Zone agricole

à valoriser
de 150
ture et

Par conséquent, le projet de création de l'aire de grand passage, de par son ampleur et son objet, ne remet pas en cause les enjeux de l'OIN.

3.3 Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de GPS&O

Une enquête publique a été menée du 5 juin au 17 juillet 2019 concernant l'élaboration du PLUI de GPS&O. Le PLUI a été approuvé par délibération du conseil communautaire en date du 16 janvier 2020. Depuis le 21 février 2020, date de son entrée en vigueur, le PLUI s'applique en lieu et place des documents d'urbanisme communaux (PLU de Carrières-Sous-Poissy et Triel-sur-Seine).

Le Diagnostic Territorial du PLUI rappelle que les obligations légales en matière de places en aire d'accueil pour les gens du voyage ne sont pas encore remplies. La réalisation de l'aire de Grand Passage de 150 à 200 places pour le territoire du Nord des Yvelines est ainsi présentée dans le Diagnostic Territorial du PLUI comme un enjeu permettant à GPS&O de se mettre en conformité avec les obligations légales qui lui incombent.

La future Aire de Grand Passage est inscrite au PLUI dans le zonage AV correspondant aux espaces destinés à l'exploitation agricole. L'objectif est de préserver et valoriser les espaces dédiés à l'agriculture, tout en prenant en compte la gestion des constructions existantes, la réalisation d'infrastructures ainsi que la sensibilité des milieux.

Un emplacement réservé « CSP 40 » est inscrit sur les parcelles composant la future Aire de Grand Passage côté commune de Carrières-sous-Poissy, ainsi qu'un emplacement « TSS3 » sur les parcelles composant la future Aire de Grand Passage côté commune de Triel-sur-Seine.

Le règlement de zonage précise que les aménagements d'aires de stationnement en surface sont admis, dès lors :

- Que le traitement de ces aires conserve une perméabilité des sols et que sa conception et sa location permettent son insertion dans le paysage ;
Et
- Qu'il est nécessaire :
 - o Soit à l'accueil du public lié à des activités de loisirs ou sportives,
 - o Soit à des activités situées dans une zone urbaine à proximité,
 - o Soit aux besoins liés à de nouveaux modes de mobilité,
 - o Soit à des constructions ou usages des sols autorisés par le présent règlement.

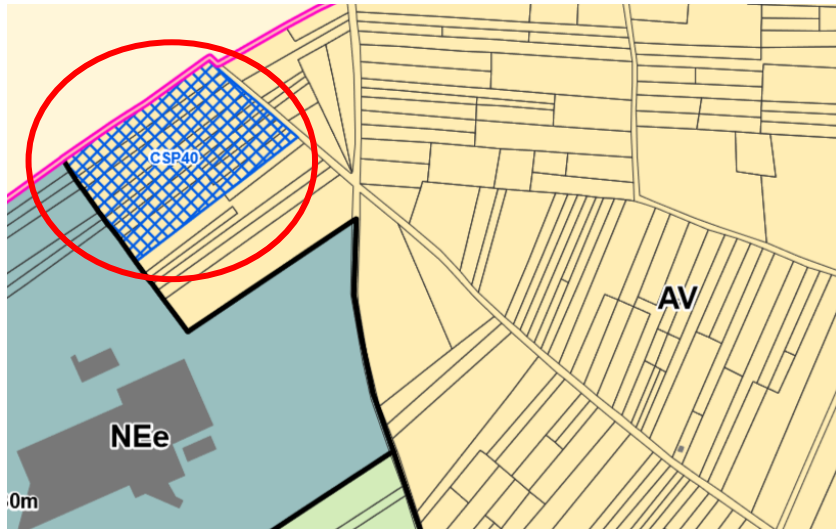


Figure 26 – Extrait Plan de zonage Carrières-sous-Poissy du PLUI de GPS&O (Source : GPS&O)

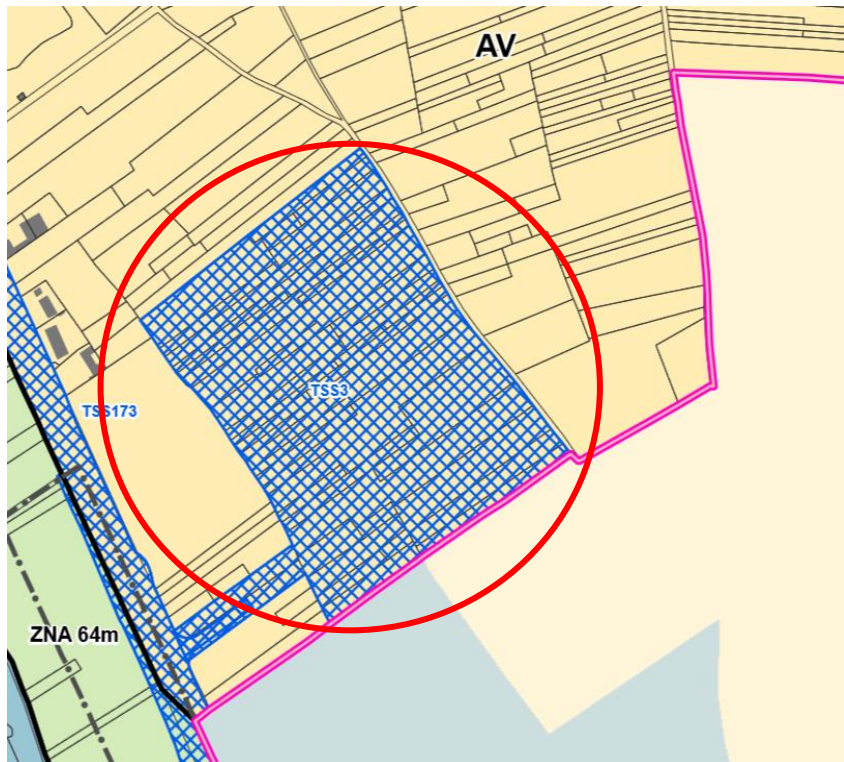


Figure 27 – Extrait Plan de zonage Triel-sur-Seine du PLUI de GPS&O (Source : GPS&O)

La destination d'aire de grand passage est donc compatible avec le PLUI de GPS&O.

4. JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE

Afin de répondre à ses obligations légales et réglementaires, la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise doit réaliser une aire de grand passage. C'est le territoire des communes de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine qui ont été choisies pour la réalisation de cette aire de grand passage. Les gens du voyage sont régulièrement présents sur leur territoire.

En vue de réaliser l'aménagement de cette aire de grand passage, la Communauté Urbaine doit se rendre propriétaire des parcelles de terrains nécessaires. Des négociations ont été engagées avec les propriétaires. Aussi, ce n'est qu'en cas d'échec des négociations amiables avec les propriétaires que la procédure d'expropriation sera engagée.

Ainsi, les réponses apportées par le projet d'aménagement de l'aire de grand passage aux problématiques d'accueil des gens du voyage confèrent à l'opération son caractère d'utilité publique.

4.1 Accomplissement d'une obligation légale d'accueil des gens du voyage

L'objectif général de la loi n° 2000-614 en date du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage est d'établir un équilibre satisfaisant entre :

- d'une part, la liberté constitutionnelle d'aller et venir et l'aspiration légitime des gens du voyage à pouvoir stationner dans des conditions décentes ;
- d'autre part, le souci des élus locaux d'éviter des installations illicites qui occasionnent des difficultés de coexistence avec leurs administrés.

Cet équilibre doit être fondé sur le respect :

- Par les collectivités locales de leur obligation légale de réaliser et de gérer les aires d'accueil ;
- Par les gens du voyage d'être respectueux des règles de droit commun ;
- Par l'Etat qui est le garant de cet équilibre et doit assurer par ses aides le principe de solidarité nationale.

Le projet d'aire de grand passage est également une obligation inscrite au Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Yvelines lui-même relevant de la loi précitée.

La réalisation de cet équipement permettra donc de répondre à l'obligation de réalisation d'une aire de grand passage (entre 50 et 200 caravanes) sur le territoire Nord des Yvelines qui était déjà inscrite au Schéma départemental d'accueil et d'Habitat des Yvelines pour la période 2006-2012.

4.2 Amélioration des conditions d'accueil des gens du voyage et diversification de l'habitat

La création de l'aire de grand passage va permettre de répondre aux besoins d'accueil dans le département des Yvelines grâce à une capacité de stationnement de 150 à 200 caravanes sur 4ha et de diversifier l'offre d'habitat pour les gens du voyage.

En effet, le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Yvelines 2006-2012 pour le département des Yvelines qui prévoyait la création 5 aires de grand passage de 100 à 150 places n'en a réalisé aucune et les efforts se sont concentrés sur la réalisation d'aires d'accueil de capacité plus limitées. La création de cette aire de grand passage constitue donc une véritable alternative pour l'accueil de grands groupes.

Le terrain choisi est facilement accessible depuis la RD 190 et d'une superficie suffisante pour un accueil décent des gens du voyage. Plusieurs groupes pourront ainsi être accueillis du mois d'avril au mois de septembre. L'aire sera fermée du mois d'octobre au mois d'avril.

Toutes les caractéristiques minimales imposées pour la réalisation d'une telle aire seront mises en œuvre, à savoir :

- une alimentation permanente en eau, en électricité et un assainissement ;
- un accès routier praticable et sécurisé pour des groupes importants ;
- un sol stabilisé pour rester praticable quelles que soient les conditions climatiques ;
- un dispositif de ramassage des ordures ménagères (bennes installées provisoirement et vidées régulièrement) ;
- un périmètre clôturé (muret, grillage, fossé) et fermé afin de contrôler les arrivées et les départs.

De plus, l'instauration d'un règlement intérieur d'un système de réservation des places de stationnement quelques mois auparavant permettront une meilleure organisation et une meilleure gestion à la fois pour les occupants et les services de la Communauté urbaine.

4.3 Apport en terres saines et compatibilité avec l'aire de grand passage

Les études de sols réalisées ont conclu à la compatibilité du site avec l'usage d'aire d'accueil envisagée sous réserve de la mise en œuvre de dispositions d'aménagement définies dans le plan de gestion et notamment le recouvrement des terres de surface par des terres saines sur une hauteur de 30 cm. Le recouvrement de la terre saine sera séparé de la terre du site par un grillage avertisseur ou une géomembrane.

Conformément à l'avis de l'Agence régionale de Santé d'Ile-de-France en date du 10 mai 2019 ce recouvrement permettra de limiter l'exposition des futurs usagers.

Le projet de réalisation de l'aire de grand passage aura donc des impacts positifs en matière environnementale, en permettant de traiter les sols du terrain d'implantation en les recouvrant par des terres saines.

De plus, en matière environnementale la création de merlons végétalisés autour du site pourra permettre la création d'habitats supplémentaires pour la faune et la flore.

4.4 Bilan coûts/avantages

Impacts négatifs

- Atteinte à la propriété privée

A défaut d'accord amiable, il sera procédé à l'expropriation des parcelles appartenant aux propriétaires privés.

- Risques et nuisances

En phase chantier, les travaux vont engendrer des nuisances, notamment des poussières liées à l'apport de terres saines.

Impacts positifs

- Intervention foncière limitée

Au niveau foncier, les expropriations ne concernent qu'une partie des terrains inclus dans le périmètre. En effet, le foncier est en partie détenu par trois entités publiques avec qui des acquisitions amiables sont en cours.

- Renforcement de l'offre d'accueil des gens du voyage

La réalisation de l'aire de grand passage sur les communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine va permettre d'offrir d'avril à septembre de 150 à 200 places de stationnements pour les caravanes.

Toutes les caractéristiques minimales pour la création d'une aire de grand passage seront mises en œuvre concernant notamment l'accès à l'eau potable, un accès routier sécurisé, un périmètre clôturé etc.

- Compatibilité du site avec l'usage

Alors que des pollutions des sols ont été recensées sur le site d'implantation de l'aire de grand passage, toutes les mesures seront prises pour limiter leur impact, notamment par un apport de terres saines pour recouvrir les terres polluées.

- Limitation des risques et nuisances

Nuisances sonores :

Durant la phase chantier, les prescriptions de l'article R.1334-36 du Code de la Santé Publique concernant les nuisances sonores dues aux activités de chantiers, en particulier dans les secteurs proches des habitations seront respectées. Le chantier respectera également les prescriptions de l'arrêté préfectoral n° 2013349-0003 du 11 décembre 2012 relatif à la lutte contre le bruit dans le département des Yvelines.

Durant la phase exploitation, l'impact sonore théorique du Club de modélisme en activité à proximité de la future aire de grand passage sera atténué par l'implantation d'un merlon.

Ondes électromagnétiques :

Une zone de prudence sera instaurée pour interdire l'accès aux zones exposées à un champ magnétique supérieur à 1uTesla produit par la ligne à très haute tension présente sur le terrain.

Compte tenu de la présence de familles sur le site, GPS&O s'assurera du respect de l'arrêté interministériel du 17 mai 2011 fixant les conditions d'exposition des tiers aux champs électriques et magnétiques ainsi que des dispositions du décret n° 2011-1697 imposant la mise en place d'un plan de contrôle et de surveillance des champs émis.

Stationnement gênant :

La réalisation de cette aire permettra aux communes de réduire les nuisances créées par le stationnement irrégulier et sauvage des groupes de caravanes en préparant leurs arrivées et en mettant à disposition un équipement adapté. Il est important de noter que le territoire sur lequel sera implanté le projet fait d'ores et déjà l'objet de stationnements illicites récurrents pendant toute la période estivale. Ces arrivées de grands groupes non prévues ne sont pas sans conséquence sur les terrains qu'ils mobilisent et posent des problèmes de sécurité, de gestion des déchets, etc.

La réalisation des obligations donne aux communes des moyens renforcés pour lutter contre le stationnement illicite tel que le recours aux procédures d'évacuation forcée si des groupes de caravanes venaient s'installer en dehors de l'équipement réalisé à cet effet. Cette procédure donne l'avantage aux communes de bénéficier de l'intervention rapide des forces de l'ordre pour faire évacuer les groupes installés illégalement.

Pollution des sols :

Conformément aux circulaires du 8 février 2007 relatives aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués, il est de la responsabilité du maître d'ouvrage de prendre les mesures nécessaires pour garantir la compatibilité des sols avec les usages projetés, au besoin en réalisant une analyse des risques aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués.

Afin de rendre le site compatible avec les usages envisagés, le maître d'ouvrage respectera le plan de gestion de février 2019 qui a défini les dispositions d'aménagement nécessaires suivantes :

- En phase travaux : la mise en place de mesures de protection afin de limiter le risque d'exposition des travailleurs, ainsi qu'une évaluation de la qualité organoleptique des sols ;
- La réalisation d'une seconde campagne de prélèvements des gaz du sol en période estivale pour les composés HCT, BTEXN (benzène, toluène, éthylbenzène, xylène, naphthalène), les composés organo-halogènes volatils (COHV) et mercure, afin de corroborer les concentrations retenues dans l'analyse des risques résiduels (ARR), avec une mise à jour de l'ARR prévue si les concentrations sont supérieures aux valeurs retenues ;
- Un contrôle des concentrations en benzène dans l'air ambiant ;
- La mise en place de restrictions d'usages : absence de jardins potagers et de puits ;
- Un passage des canalisations souterraines d'eau potable hors des zones d'impact résiduel ou dans des remblais d'apport sains, ou canalisations en matériaux de nature imperméable aux substances organiques ;
- Un recouvrement des terres de surface par des terres saines sur une hauteur de 30 cm afin de limiter l'exposition des futurs usagers.