

Francilienne

Les cahiers d'acteurs DU DÉBAT PUBLIC



> Co.P.R.A.184

Collectif pour la protection des riverains de l'autoroute A184 devenue A104

> PAS D'AUTOROUTES EN ZONES URBANISÉES

Empêcher l'irréversible !

Nous sommes de simples citoyens qui agissons pour préserver notre région et son environnement, notre santé, notre cadre de vie, et notre patrimoine. Notre collectif est né du rassemblement de 17 associations locales de défense de l'environnement en 1991, lors de l'annonce du projet « Villexpress » de bouclage de la Francilienne. Aujourd'hui, le Co.P.R.A.184 représente 23.000 adhérents et sympathisants à travers ses douze comités de ville du Val d'Oise et des Yvelines, qui sont animés par 121 administrateurs élus en assemblée générale chaque année. Apolitique et collégial, le Co.P.R.A.184 s'est fixé pour objectif de s'opposer à tout projet de passage de la Francilienne au travers des zones urbanisées de la région, tout en acceptant le principe du bouclage autoroutier de la 3ème rocade d'Ile-de-France dans l'ouest parisien. Nous réclamons depuis 1999 une table ronde permettant la définition d'un tracé de consensus entre toutes les parties concernées.

Au dernier sommet de la Terre, le président de la République, Jacques Chirac, affirmait : « Nous sommes la première génération consciente des menaces qui pèsent sur notre planète. La première. Et nous sommes aussi probablement la dernière en mesure d'empêcher l'irréversible ».

Lorsque la qualité de la vie quotidienne de centaines de milliers d'habitants, leur environnement, leur santé, et leur patrimoine sont menacés, il s'agit bien de l'intérêt général. Tous ensemble, élus, acteurs économiques et associatifs, servons l'intérêt général en recherchant le juste compromis entre les droits et revendications légitimes des riverains, et la nécessité de faciliter les déplacements.

Le débat public organisé de mars à juin 2006 par Jean Bergougnoux et la Commission particulière du débat public (CPDP), à l'initiative du ministre des Transports, a démontré :

> que les populations sont fondamentalement unanimes à rejeter les impacts catastrophiques de tracés autoroutiers en zones urbanisées, tant en matière de santé publique que de conservation du

patrimoine naturel et urbain,

> que l'intérêt général n'est ni celui des acteurs économiques qui poussent toujours plus de camions sur les routes, ni celui d'élus locaux qui dénaturent le projet pour répondre à des problématiques purement locales,

> que les principes et objectifs du dossier du maître d'ouvrage du projet butent sur des contradictions et des difficultés majeures : définition restrictive de la zone d'étude et concept de « prolongement », scénarios d'aménagement incompatibles entre eux, « cul-de-sac » d'Orgeval, etc...

Comment croire que le tracé « historique » rouge qui est en rive droite de Seine, serait « performant » au regard des objectifs assignés pour la desserte des pôles économiques, puisque ceux-ci sont tous situés en rive gauche dans les Yvelines ? Si tant est que le Co.P.R.A.184 n'a ni les compétences ni les moyens pour proposer une solution technique de bouclage de la Francilienne ouest, il affirme que la recherche d'un consensus doit se poursuivre au delà de l'étape actuelle de débat.

> CONTACT

Co.P.R.A.184

Collectif pour la protection des riverains de l'autoroute A184 devenue A104

BP 30035 Eragny - 95611 CERGY Cedex

contact@copra184.org • www.copra184.org

> Pierrelaye

Un désastre autoroutier de toutes les couleurs

Toute la ville serait touchée par le désastre de l'A104, quel que soit le tracé retenu. Sur les tracés rouge ou vert, environ 600 pavillons, situés rue du Drain, dans le lotissement des Grouettes, le chemin des Bœufs, la chaussée Jules-César, la sente des Grouettes et leurs habitants seraient exposés aux nuisances sauf sur le passage du ru du Drain : le bruit et les gaz d'échappement des véhicules se déverseraient sur la ville.

Sur le tracé bleu, environ 900 pavillons situés au village des Deux Ormes, la rue de Bessancourt, le nouveau lotissement de Malassis, le collège du Petit-Bois, le Beau-regard, le nouveau gymnase seraient touchés. Ce tracé contournerait la ville par le Nord-Est, aurait le même effet désastreux sur la plaine, et n'apporterait que des nuisances pour les résidents. De plus l'autoroute passerait sur le parc des sports, seul espace vert de la commune, lieu calme et paisible aujourd'hui.

Epargnons Pierrelaye, victime d'agressions polluantes multiples

La commune de Pierrelaye est à la fois proche de Paris, tout en étant proche de nos plaines et de la campagne. Ce privilège n'est pas gratuit car Pierrelaye a beaucoup donné : passage de la voie ferrée au milieu de la ville, augmentation du trafic depuis le prolongement du RER jusqu'à Pontoise, flot de camions de la RD14 qui traverse la ville, survol à basse altitude par les avions qui vont à Roissy, usine de déchetterie Aurore et ses rejets, et enfin voisinage de l'autoroute A15 sans aucune protection.

Située dans la ceinture verte du Val-d'Oise, Pierrelaye est aujourd'hui touchée par le projet de prolongement de la Francilienne. Si le tracé rouge est retenu, pour protéger les riverains, la construction d'un ouvrage en tunnel serait nécessaire dans la plaine depuis la zone industrielle des Béthunes, jusqu'à l'A15. En cas de variante par l'A15 du tracé bleu vers Eragny, une couverture totale de l'A15 sur 2 km serait indispensable.

Lors de la réunion publique du 3 avril 2006, le maire de la commune ainsi que le président du comité de Pierrelaye du CO.P.R.A.104 se sont prononcés contre les 4 tracés rouge, noir, vert et bleu en milieu urbanisé.

> CONTACT

Co.P.R.A.184 comité de Pierrelaye

Président : Louis Vincent • 6, rue Camille Saint-Saëns 95480 Pierrelaye
Tél. : 01 34 64 64 44 • lydia.vincent@wanadoo.fr



les tracés rouge et vert de l'A104 sur le chemin des Bœufs (en haut)



le tracé bleu de l'A104 sur le Parc des Sports, (ci-contre)

Conclusion

Les tracés, rouge, noir, vert et bleu sont inacceptables car ils sont proches des habitations et d'équipements collectifs à Pierrelaye, et aucune garantie de protection n'est proposée, notamment pour la santé des riverains. Un prolongement de la Francilienne serait souhaitable hors zone urbanisée au nord de Cergy avec un budget nécessaire pour protéger efficacement les populations les plus proches du tracé.

Pierrelaye
(95480)
8 000
habitants
Maire :
Michel Vallade
Député :
Jean Bardet

> Herblay

Non à la destruction de notre qualité de vie

Herblay
(95220)

24 000
habitants

Maire :
Patrick Barbe
Député :
Jean Bardet

Nos enfants
en danger

Le sacrifice de nos enfants

Suivant les tracés, les enfants de maternelle et primaire des Buttes Blanches ou des Cailloux Gris se trouveraient à moins de 500 m de l'autoroute. Le tracé bleu impacterait l'ensemble des collégiens de Duhamel et des lycéens de Montesquieu, et la moitié d'entre eux habiteraient de l'autre côté de cette énorme saignée. Les cours de récréation des Buttes Blanches se retrouveraient sous les vents dominants transportant toute la pollution de plus de 100 000 véhicules/jour empruntant le tracé rouge !



Le sacrifice du cadre de vie des habitants du Nord-Ouest

Les habitants du Nord-Ouest avaient fait un choix entre les facilités du centre-ville et le calme verdoyant de leur quartier : **Le tracé rouge** tuerait toute tranquillité et sacrifierait irrémédiablement le cadre de vie (destruction des bois, bruit, pollution...). Il détruirait les activités de loisirs accessibles directement par les habitants du Nord-Ouest : l'équitation au centre hippique, le vélo-cross sur la piste aménagée, le football sur le terrain en lisière de bois, et les promenades familiales dans la ceinture verte locale.

Le tracé bleu trancherait la ville en deux et isolerait définitivement ces quartiers du reste de la ville. Il annulerait la décision de réalisation d'un espace de loisirs dans la coulée verte d'Herblay.

Le sacrifice du patrimoine de la ville

Des sites remarquables (île aux oiseaux, carrières, quais de Seine, etc), connus de longue date des artistes et des scientifiques, seraient définitivement dégradés par le tracé bleu. Les Herblaysiens sont attachés à ces lieux dont ils profitent tous les dimanches.

Une ville unanime et constructive mais sacrifiée

L'ensemble d'Herblay (mairie, citoyens, associations, commerçants...) a rejoint le Co.P.R.A.184 dans sa lutte. Tous ont été unanimes pour réaffirmer leur opposition à tout tracé en zone urbanisée. Les Herblaysiens ont, durant le débat, montré leur capacité à intervenir de manière constructive et argumentée afin de démontrer le caractère infondé de ce prolongement autoroutier. Nous avons été force de proposition concernant des alternatives : réel bouclage dans le fuseau Nord-Ouest avec réaménagement de la RN184, accroissement du ferroviaire, des transports en communs (tangentielle ferrée, bus, etc), du transport fluvial... Malgré nos efforts, nos propositions et notre mobilisation, Herblay est et reste sacrifiée : avec les tracés du maître d'ouvrage, les arbres sont mieux traités que les Herblaysiens ! avec les autres tracés, les populations d'Herblay et de Pierrelaye sont les moins bien protégées de toutes !

Conclusion

L'État n'imposera pas une fausse solution aux citoyens. Nous restons opposés à la destruction de notre cadre de vie par le passage d'une autoroute qui sacrifierait notre territoire communal ! De nombreuses contributions ont montré les failles et les inexactitudes des solutions proposées par le maître d'ouvrage, notamment concernant la rentabilité socio-économique surestimée du projet. Aucune des solutions initiales ne remplira convenablement les cinq objectifs.

En revanche, il existe des solutions qui résolvent une grande partie des problèmes sans pour autant sacrifier des centaines de milliers de personnes. Parmi celles-ci, un tracé passant au nord de Cergy-Pontoise, couplé à une requalification de la RN184, nous semble tout à fait réalisable. Après tous les efforts de concertation fournis par les populations, si la décision du ministre ne respectait pas leur exigence, leur motivation n'en serait que décuplée. Plus que jamais, le Co.P.R.A.184 reste déterminé à mener la bataille aux côtés des Herblaysiens, en usant de tous les moyens qui seront à sa disposition.

> CONTACT

Co.P.R.A.184 comité d'Herblay

Président : Jean-Marc Raffolt • 76, avenue des Adages 95220 Herblay
Tél. : 01 39 78 62 01 • jean-marc.raffolt@laposte.net

> Eragny-sur-Oise

Non pour vivre à Eragny-sous-Autoroute

Eragny asphyxié ! Eragny sacrifié !
Eragny martyrisé !

Avec le tracé rouge, une ville prise en étau : c'est la totalité des établissements scolaires qui se retrouveront à moins de 500 m d'un axe routier majeur (RN184-A15-A104) dont plusieurs en limite directe, exposant la totalité des élèves à la pollution gazeuse et au bruit. C'est la disparition d'une grande partie des bois Méresse et Chasse Marées, poumon vert entre Eragny et Conflans. C'est encore la disparition d'une partie des voies de communication avec Conflans, coupant le quartier des Ambassadeurs de la ville. Ce sont les quartiers du Manège, du Grillon, de la Haute Borne, des Cottages, des Rayes, des Jardins du Parc, des Fonds, des Pincevents, de l'Ambassadeur et des Calandres qui subiront directement les gaz concentrés, soit en extrémité de tunnel, soit par une ouverture de 200 m prévue en son milieu. C'est le Parc Okonski, le nouveau stade, le poney-club, et la piste de bicross qui se retrouveront en bordure de l'autoroute

Avec le tracé noir, une ville définitivement coupée en deux : c'est le passage de plus de 135 000 véhicules au pied des maisons.

Avec les tracés rouge ou noir, c'est la partie village d'Eragny qui sera elle aussi sacrifiée, livrée à la pollution gazeuse et au bruit générés par l'augmentation du flot de véhicules venant de Saint-Ouen-l'Aumône et Pontoise pour accéder à l'échangeur à hauteur de l'usine "Norton".

Air vicié, bruit permanent, paysages détruits

La population serait directement exposée à des gaz nocifs concentrés, que le maître d'ouvrage avoue ne pas savoir traiter. Le bruit serait permanent, quel que soit le sens du vent, car la ville est cernée par les grands axes routiers (A15, RN184, A104) et deux échangeurs, et survolée dans un couloir aérien. Le paysage serait bouleversé avec la destruction du bois Méresse et du bois de Chasse Marée et la disparition annoncée des écureuils qui y vivent.

La fausse solution aux problèmes de la RN184

Contrairement à ce qui est régulièrement affirmé par certains élus, les problèmes de la RN184 ne seront hé-

las pas résolus. Le trafic sur cet axe routier augmentera du simple fait des projets urbanistiques dans la région. Seul un réaménagement des carrefours et une régulation des feux tricolores peuvent améliorer cette situation



Eragny sur Oise
(95610)
17 000
habitants
Maire :
Dominique Gillot
Député :
Axel Poniatowski

Référendum municipal du 25 juin 2006

Les Eragniens se sont clairement exprimés (1 500 votants) contre tout tracé à travers la ville :

- > 49 % d'opposants au prolongement de la Francilienne contre 45 % de favorables
- > 60,5 % estiment que la Francilienne ne résoudra pas les problèmes liés à la RN184
- > 95 % se prononcent contre le tracé noir
- > 83 % se prononcent contre le tracé rouge.

Conclusion

Nous ne demandons que du respect !

Que l'on respecte la parole de l'Etat à travers les décisions de trois premiers ministres, que l'on respecte les populations riveraines, que l'on prenne en compte les conclusions du rapport de la Cour des Comptes, et que l'on écoute les signes d'alerte donnés par les scientifiques.

*Passage de l'A104
à travers ce jardin
en limite du
portail en bois*



*L'A104 coupe la
rue en plein tissu
urbain*



*Les promoteurs
bâtissent, et
juste derrière la
rangée d'arbres,
l'autoroute...*

> CONTACT

Co.P.R.A.184 comité d'Eragny-sur-Oise

Président : Jean-Michel Boichot • 9, rue Brise 95610 Eragny-sur-Oise

Tél. : 01 30 37 56 28 • lesboichot@wanadoo.fr

> Neuville-sur-Oise

Un cadre de vie et un patrimoine à préserver

Neuville-sur-Oise
(95000)
1 500 habitants
Maire :
Jacques Feyte
Député :
Axel Poniatowski

Des nuisances garanties pour tous, sans discernement !

Le projet de tracé rouge de la Francilienne chemine sur le territoire neuvillois, dans sa partie sud et sur un linéaire d'environ 1,8 km, depuis la commune d'Eragny jusqu'au pont sur l'Oise.

L'A104 en aérien, sur les hauts de Neuville, ferait fi de la santé des populations. A l'existant, elle ajouterait des polluants - pour l'ensemble des Neuvillois - et du bruit pour les riverains dans les zones de vie : le pôle universitaire et scientifique de l'université de Cergy (2 500 étudiants et chercheurs à 300 m du tracé), un quartier résidentiel d'une cinquantaine de pavillons (à moins de 500 m du tracé), ainsi que la future résidence d'étudiants et de jeunes travailleurs (360 logements à moins de 100 m du tracé). Par ailleurs, l'échangeur avec le RD203 diffuserait un important surplus de trafic au cœur du village. Il convient d'ajouter également la perte de patrimoine forestier pour la commune, l'altération du patrimoine faunistique et la dépréciation immobilière et foncière des propriétés riveraines.

Le pont autoroutier de l'A104 sur l'Oise, même équipé de protections latérales anti-bruit, serait source de pollution sonore et gazeuse, notamment pour la maison de retraite médicalisée (144 lits) dans le parc du château, à 650 m du tracé, l'école maternelle et primaire (172 enfants) à 600 m du tracé et pour les quartiers des Coteaux, de la Garenne, des Paillots et des Hautes Grouettes, et les rues de Conflans,

de Fin d'Oise, d'Eragny et Cornudet sans oublier l'aménagement projeté de l'ancienne pépinière, au lieu-dit La Grand Clos, en espace récréatif et de détente, au droit du pont.

Conclusion

L'A104 à Neuville, un choc dans l'histoire du village!
La conservation de l'héritage historique et patrimonial de Neuville, le cadre naturel du village au bord de l'Oise, sa quiétude et le bien-être de sa population sont les atouts de cette commune à vocation rurale. La concrétisation de l'A104 (tracé rouge) dans une configuration urbaine telle que celle prévue à Neuville-sur-Oise sera sans aucun doute synonyme de sac-cage et de fléau irréversible de santé publique : nous rejetons catégoriquement un tel projet.

Les idées fausses à combattre

Mon habitation se situe à plus de 500 mètres de l'A104. Il n'y aura donc aucune nuisance sur mon environnement.
FAUX : le pont

autoroutier, placé sous les vents dominants, disséminera les polluants atmosphériques sur la totalité du territoire communal.

L'échangeur avec le RD203 est destiné uniquement aux usagers voulant rallier Cergy et son centre.
FAUX : beaucoup d'usagers venant de Jouy-le-Moutier, de Ham, ... l'utiliseront pour emprunter l'A104. D'autres y verront un moyen rapide pour accéder à la base de loisirs, aux bords de l'Oise. Un surplus de trafic est donc attendu dans les rues de Neuville.

Le tablier autoroutier modélisé sur le quartier de Neuville-Université



> **CONTACT**

Co.P.R.A.184 comité de Neuville-sur-Oise

Président : Pascal Chivé • 28bis, chemin de la Princesse 95000 Neuville-sur-Oise

Tél. : 01 34 48 76 88

> Jouy-le-Moutier

Préservons la qualité de vie

Le tracé rouge, la fin de la ville verte de Jouy-le-Moutier

Le tracé rouge passe à 500 m des quartiers anciens de Vincourt et de Glatigny, sur la commune de Jouy-le-Moutier. Cette voie rapide apporterait nuisances sonores et atmosphériques aux riverains, mais également à toute la commune, avec un trafic de transit intense sur la V88, rocade de contournement de Cergy prévue pour devenir une liaison directe entre l'A15 et l'A104. Par contre, les automobilistes souhaitant aller à Cergy ou à Neuville continueront d'emprunter les voiries locales.

Il s'agit de l'air que l'on respire !

De la qualité de l'air dépend notre santé : une autoroute à 500 m des habitations de Vincourt ne peut qu'avoir des effets désastreux sur la santé des riverains. Nous savons maintenant qu'à long terme, le nombre de morts dus à la pollution de l'air est supérieur au nombre d'accidents de la route. Avec ce tracé à 500 m de Jouy-le-Moutier, nous cumulerons ces deux fléaux !

A104 + V88 = désengorgement de Jouy-le-Moutier... ? Non !

La municipalité soutient l'A104 et la V88 en annonçant une diminution du trafic qui traverse le village et Vincourt et la fin du ralentissement du boulevard d'Ecancourt (environ 45 mn le matin). C'est faux ! La V88 amènera un trafic de transit de l'A15 vers les Yvelines et les habitants de la région qui vont à Cergy ou à Neuville continueront de traverser Jouy. De plus, le trafic de la V88 sera d'autant plus grand que cette route est prévue pour 2008, avant l'A104 (2015) et que cette rocade permettra d'éviter l'échangeur A15-RN184 toujours surchargé.



Jouy-le-Moutier
(95280)
18 000
habitants
Maire :
Gabriel Lainé
Député :
Axel Poniatowski

Conclusion

Le prolongement de la Francilienne, un projet dépassé. Les élus des communes voisines ont eu la sagesse de rejeter ce projet vieux de 40 ans, qui ne répondra pas aux besoins futurs et détériorera les conditions de vie de milliers de citoyens. Neuville a signé une motion indiquant qu'il n'était plus pertinent. Maurecourt en a étudié les conséquences et s'y oppose également. Jouy-le-Moutier a su préserver son environnement jusqu'à présent et nous, Jocassiens, voulons que notre municipalité poursuive dans cette voie.

> CONTACT

Co.P.R.A.184 comité de Jouy-le-Moutier

Président : Mamadou Bamba • 1, rue des Cochevis 95280 Jouy-le-Moutier
Tél. : 06 16 98 07 84 • gazecagnon@hotmail.fr

> Conflans-Sainte-Honorine

Ensemble empêchons

Des tracés en zone urbaine, à rejeter

Conflans-Sainte-Honorine est une commune essentiellement pavillonnaire.

> Le tracé rouge de l'A104 touche l'ensemble des quartiers

Nord de notre commune limitrophe avec Eragny-sur-Oise. Sur une zone de 500 m autour de son axe, se trouvent les quartiers de Chennevières (2 800 habitants), des Grandes Terres, Limousines, du Plan (2 200 habitants), des Roches (2 200 habitants), du Renouveau (1 080 habitants), Carnot et Boutries (1 900 habitants), soit le tiers de la population. Aux logements touchés de plein fouet s'ajoutent les équipements publics : écoles maternelles et primaires, le centre aéré des Grandes Terres, le CES du Bois d'Aulne, le lycée professionnel Simone-Weill, ainsi que les équipements sportifs du stade Claude-Fichot.

> **Le tracé noir** (RN184) est une ineptie. Là aussi, nous trouvons sept écoles, deux gymnases, un centre de loisirs, la plaine de jeux Léonard-Laroche et un centre aquatique.

> **Le tracé vert**, qui cumule les nuisances des tracés précédents, est donc doublement rejeté.

> Quant au **tracé bleu**, il interfère avec une partie de Chennevières, touche les quartiers des Hautes Rayes et de Gaillon, limitrophes de la commune d'Herblay.

La santé d'abord

Les tracés transformeraient des espaces calmes et de détente en zones bruyantes et polluées. Le bruit serait aux limites autorisées pour une autoroute (55 dB la nuit, 60 dB le jour). Tous les rapports démontrent une relation directe entre pollution routière et maladies-décès. Les personnes les plus vulnérables sont les enfants et les personnes âgées. Voudrait-on rendre malades tous les enfants fréquentant les écoles de la commune ? Le tracé rouge a une entrée de tunnel à la limite des communes d'Herblay, d'Eragny-sur-Oise et de Conflans-Sainte-Honorine. Il est indiqué dans le dossier annexe Qualité de l'air que « la qualité

Conflans-Sainte-Honorine (78700)
33 200 habitants
Maire :
Philippe Esnol
Député :
Pierre Cardo

Ferme de Bellefontaine : ce point de vue remarquable pourrait être détruit par l'A104 et la V88.



L'entrée de Vincourt en venant de Maurecourt, site du tracé de l'A104 après la traversée de l'Oise à Neuville.

> CONTACT

Co.P.R.A.184 comité de Conflans-Sainte-Honorine

Président : Henri Tambutté • 16, rue du Bois d'Aulne
Tél. : 01 39 19 94 49 • h.tambutte@cegetel.net

Honorine ons l'irréversible

> Maurecourt Le village sacrifié par l'A104



Maurecourt (78780)
3 500 habitants
Maire : **Gérald Rutault**
Député : **Pierre Cardo**

Un village encerclé

Maurecourt est situé en dehors des grands axes de circulation. Avec une volonté continue de ses élus et de ses habitants, le village s'est développé tout en préservant son cadre champêtre et sa vaste zone agricole - endroit de calme et de verdure - où les Maurecourtois aiment aller se promener durant leurs heures de loisirs.

Le tronçon de l'A104 qui concerne Maurecourt s'étale sur 2500 m. Il contourne à faible distance – entre 80 m et 400 m – toute la zone urbanisée de la commune. Raccordé au pont actuel situé sur l'Oise, le tracé rouge va vers la colline puis s'incurve vers Andrésy où il passe à proximité des Charvaux.

Nuisances : La santé menacée

La topologie du terrain ne peut qu'entraîner une forte dégradation de l'environnement pour les riverains. La forte déclivité de la colline de l'Hautil provoquerait un ralentissement de la circulation, entraînant ainsi une accentuation des pollutions sonores et gazeuses. On peut aisément imaginer le bruit et les fumées que feraient les milliers de poids lourds prévus chaque jour sur cette autoroute. Tous les habitants seraient touchés, d'autant plus que cette portion ne se prête pas à la mise en place de protections phoniques et visuelles efficaces. De plus, l'ensemble de la commune se trouve sous les vents dominants qui rabattraient les gaz d'échappement et les poussières générés par un trafic intense.

Deux échangeurs : la paralysie du village

La particularité du parcours maurecourtois de l'A104 réside dans la présence des deux échangeurs qui sont situés sur le plateau et près du pont sur l'Oise, ce dernier étant directement raccordé à la voirie communale. Toutes les rues de Maurecourt deviendraient ainsi des voies d'accès à l'autoroute. La circulation que nous connaissons aujourd'hui, et qui est déjà importante, serait multipliée par quatre à cinq, augmentant considérablement les problèmes de sécurité, notamment pour les 400 enfants qui fréquentent nos trois écoles et notre centre de sports et de loisirs.



Rues du village concernées par l'accès aux échangeurs A104

Vue du village à partir de la zone où est prévu le tracé de l'autoroute



de l'air est détériorée en des points précis (têtes de tunnel); le choix de l'un de ces scénarios nécessiterait plusieurs extractions efficaces des polluants émis à l'intérieur du tunnel». Efficace pour les gaz, mais en est-il de même pour la population? Le Japon, par exemple, sait traiter les polluants. Sommes-nous dans un pays technologiquement arriéré?

La voie d'eau à valoriser

Conflans-Sainte-Honorine est aussi la capitale de la batellerie. Le transport de fret par la Seine est très économique par rapport au transport routier. Il faut aussi privilégier ce type de transport, même s'il n'est pas prépondérant dans le volume des marchandises sur la zone d'étude. La plate-forme multimodale d'Achères est une ouverture pour la voie d'eau.

Conclusion

Conflans subit aujourd'hui les nuisances cumulées de la station d'épuration la plus importante d'Europe, de la RN184, et du couloir aérien vers Roissy. Le passage de l'A104 amplifierait ces nuisances à un niveau insupportable pour ses habitants. NON à l'A104 en zones urbanisées. Ensemble empêchons l'irréversible.

Conclusion

Maurecourt ne deviendra pas « Mort » - recourt.

Avec ces dizaines de milliers de véhicules circulant à proximité de nos habitations, avec des milliers de voitures par jour dans nos rues inadaptées, c'est bien le sacrifice de notre commune qui est programmé. Le préjudice pour les habitants serait immense par rapport à l'intérêt que présente ce projet. Nous réaffirmons que cet ouvrage n'a pas sa place dans les zones urbanisées et nous combattons toute solution qui passerait par Maurecourt.

> CONTACT

Co.P.R.A.184 comité de Maurecourt

Président : Thierry Boucheron • 92, rue de Choisy, 78780 Maurecourt

Tél. : 01 39 75 07 38 • jtbourcheron@voila.fr

> Andrésy

Irrémédiablement polluée, découpée, saccagée



Andrésy (78570)
13 000 habitants
Maire :
Hugues Ribault
Député :
Pierre Cardo

La ville sous la pollution

Le tracé A104 rouge traverse la ville dans toute sa longueur sur 4,5 km. L'ensemble de la population serait donc concerné par le bruit et surtout la pollution atmosphérique de plus de 100 000 véhicules/jour, avec de graves conséquences sur la santé publique, reconnues tant par le corps médical que par la commission parlementaire d'étude des maladies provoquées par la circulation routière, en premier lieu sur les enfants et les personnes âgées. A Andrésy, les très nombreux riverains, mais aussi de nombreuses structures accueillant du public, seraient touchés à proximité immédiate du tracé : le groupe scolaire Denouval (300 élèves) à 200 m, l'école maternelle des Marottes (70 élèves) à 300 m, le collège Saint-Exupéry (750 élèves) à 200 m, l'école des Charvaux (300 élèves) à 300 m, la Résidence de retraite Andrésy (70 lits) à 180 m, le gymnase à 100 m, le parc sportif des Cardinettes à 200 m, ainsi que le futur collège à 200 m. Aucun aménagement de protection ne serait efficace puisque les rejets d'échappement seraient expulsés par de multiples « fenêtres » tout au long de la tranchée couverte de l'A104 et se répandraient sur l'ensemble de la ville et jusqu'à la Seine, du fait de la topographie du terrain.

Andrésy découpée et saccagée par l'A104

Andrésy est traversée par la Seine, la voie ferrée Paris-Le Havre et le CD55. Le tracé de l'A104 vient fortement aggraver la coupure de la ville en créant cinq zones, empêchant ainsi la libre circulation des habitants, condition nécessaire à la vie sociale et économique.

Le site de l'Hautil avec sa forêt, l'un des plus beaux sites d'Ile-de-France, serait définitivement balaféré, ainsi que son réseau de chemins paysagés et historiques balisés pour la randonnée pédestre et équestre. La zone est fragile et instable du fait des anciennes carrières souterraines de gypse, elle deviendrait dangereuse. Jusqu'où ira le saccage ?

Conclusion

L'A104 n'a rien à faire sur Andrésy

L'A104 traverserait Andrésy sans apporter un quelconque service aux habitants ni aux entreprises. Le contournement de la ville est bien assuré par le CD55 en rocade, qui assure la liaison avec les villes avoisinantes. Pourquoi les habitants devraient-ils payer le prix de telles nuisances pour une infrastructure dont ils n'ont pas l'usage ? C'est inacceptable.

Avec l'A104, que deviendront les jeunes coureurs de la poly-multipliée de l'Hautil ?

> CONTACT

Co.P.R.A.184 comité d'Andrésy

Président : Roger Jacquot • 1, rue des Valences 78570 Andrésy

Tél. : 01 39 74 72 46

> Chanteloup-les-Vignes

Un cadre de vie et un patrimoine à préserver

Chanteloup-les-Vignes (78570)
10 000 habitants
Député-Maire :
Pierre Cardo

Nuisances : une infrastructure totalement inadaptée

Les bruits de l'autoroute montant inexorablement, les 10 000 habitants de la commune sont tous concernés par le tracé rouge de l'A104. La pollution, concentrée par les puits d'aération aux extrémités des tranchées couvertes, se répandrait alors sur les populations de la commune. Les habitants du quartier de la Noé, déjà défavorisés, ceux du Coteau, de la Croix-Saint-Marc, les enfants des deux écoles situées à moins de 200 m et d'une troisième à moins de 600 m, les résidents de deux structures d'accueil à proximité, seraient les victimes innocentes des pollutions et des impacts sanitaires graves provoqués par cette infrastructure totalement inadaptée.

Une autoroute sur un gryère ?

Le Coteau de l'Hautil et ses environs sont des sites inestimables qu'il ne faut en aucun cas défigurer. On ne peut pas se satisfaire de vagues promesses d'insertion paysagère : la balafre de l'A104 serait visible de partout. De plus, le tracé rouge passe sur les anciennes carrières de gypse de l'Hautil, qui sont comme un véritable gryère et dont les effondrements actuels témoignent de l'instabilité : la charge supplémentaire induite par l'autoroute, par les poids lourds et notamment les vibrations importantes provoquées par

Chanteloup a déjà donné, pas de pollution pour les riverains de la Noé, des écoles, des stades et des zones pavillonnaires

*Ligne Paris-Mantes par Conflans-Sainte-Honorine
La grande Ceinture Ouest – déjà annoncée en 1995 ! - en panne ?*



leur roulement, augmenteraient considérablement le risque d'effondrement des voûtes, en particulier sur les bords du coteau, qui est urbanisé. Signalons enfin que tout le secteur est un couloir écologique, et que le passage de l'A104 signerait la fin des cultures biologiques locales.

Les idées fausses à combattre

Le tracé rouge de l'A104 à Chanteloup-les-Vignes ne répond nullement aux besoins réels de déplacement des habitants, ni à ceux de la grande couronne parisienne. Il est faux de soutenir que cette autoroute permettra d'alléger le trafic local : elle rabattra au contraire des véhicules indésirables sur les voies urbaines non adaptées, avec de nouveaux apports de trafic.

Conclusion

Des solutions locales d'aménagement routier existent pour le désenclavement de la boucle de Chanteloup, telle la jonction du futur pont départemental de Carrières-Achères au nouveau pont de Triel par une voie locale dérivée de la RN190. Il faut aussi améliorer le fonctionnement de la ligne SNCF, des lignes d'autobus, développer les liaisons douces, et bien sûr programmer la réouverture complète de la Grande Ceinture ferrée ouest, de Cergy à Versailles. Le prolongement de l'autoroute A104 passant par Chanteloup, n'est en adéquation ni avec les besoins réels des habitants, ni avec la perspective d'un développement régional durable.



> CONTACT

Co.P.R.A.184 Comité de Chanteloup-les-Vignes

Président : Patrick Laudat • 29, Chemin de la Croix-Saint-Marc 78570 Chanteloup-les-Vignes
Tél. : 01 39 74 15 11 • patrick-laudat@wanadoo.fr

> Carrières-sous-Poissy

Une ville sinistrée et 13 000 habitants sacrifiés !

Carrières définitivement défigurée et coupée en deux

Un viaduc non couvert passerait au-dessus de l'étang de la Galiotte (tracés rouge et vert) entre 30 m et 100 m d'un grand quartier pavillonnaire très calme (chemin de Beauregard, rue des Haies, rue Pasteur, rue David, rue Saint-Honoré...) et à côté du stade, du collège des Grésillons et des écoles. Il surplomberait le sentier sportif des berges de la Seine, lieu très prisé par tous les sportifs et leurs familles habitant Carrières et les environs. La tranchée ouverte, au nord du RD190, serait une plaie béante, à côté des zones pavillonnaires, du collège Claude-Monet, des écoles, du complexe sportif Alsace. Tous les établissements scolaires de Carrières seraient ainsi touchés par les nuisances (car situés entre 50 m et 500 m du projet A104), soit 2 500 élèves ! (673 élèves en collège, 738 en maternelle et 1075 en primaire). Le viaduc, situé au-dessus de l'île de la Dérivation (tracé vert), rendrait les conditions de vie des résidents très difficiles (pollution sonore et olfactive). Actuellement, Carrières est coupée en deux par le RD190, selon un axe nord-ouest/sud-est. La ville serait coupée en deux à nouveau par la A104, selon un axe nord-sud. Cela serait alors catastrophique car Carrières resterait à jamais défigurée et sans unité, en perdant définitivement l'espoir de voir se créer un véritable centre-ville, donc un lien entre ses quartiers.

La santé des Carriérois détruite par le bruit

Dans Carrières-sous-Poissy, certains quartiers sont très calmes. Les dernières mesures de bruit, effectuées en mai dernier, rue Pierre de Coubertin et chemin de Beauregard, à la demande du Co.P.R.A.184, ont donné des niveaux moyens de 33 dB la nuit et de 45 dB le jour. Le passage de l'autoroute à travers notre commune, apportant 60 dB et plus, serait absolument intolérable pour notre santé. En effet, tous les spécialistes s'accordent à dire que le bruit est l'un des fléaux du siècle qui engendre des effets insidieux très néfastes sur notre organisme (fatigue, manque de concentration, nervosité, stress ...).

Conclusion

Le Comité Co.P.R.A.184 s'oppose à tout tracé à travers Carrières-sous-Poissy, car les conséquences seraient irréversibles pour les habitants et pour l'aménagement d'une ville dynamique.

> CONTACT

Co.P.R.A.184 comité de Carrières-sous-Poissy

Présidente : Christiane Paravy • 311, rue Pasteur 78955 Carrières-sous-Poissy
Tél. : 01 30 74 13 01 • anpujol@club-internet.fr

Carrières-sous-Poissy
(78955)
13 000 habitants
Maire :
Daniel Schalck
Député :
Pierre Cardo



Les idées fausses à combattre

Le pont de Poissy serait soulagé par l'A104. FAUX : il serait encombré par les véhicules sortant ou entrant sur l'A104 en empruntant les bretelles à Carrières et par tous les poids lourds liés à l'activité de Peugeot.

Le RD190, entre Triel et Carrières serait soulagé par l'A104. FAUX : ces 2 voies n'ont pas la même direction, donc pas le même objectif.

On sait construire des autoroutes « sans bruit et sans odeur », comme l'A14. » FAUX : sur l'A14 ne circulent que 30 000 véhicules/jour alors que plus de 120 000 sont prévus sur l'A104.

Les viaducs envisagés apporteraient une plus-value paysagère. FAUX : à quoi sert la beauté d'un ouvrage s'il détruit la santé de la population !

Quartier récent près de la rue Pierre de Coubertin : à moins de 200 m du tracé de l'A104.



Le barrage aux oiseaux : défiguré par le tracé vert



Le tracé vert passerait au nord de l'île de la Dérivation (80 pavillons).

> Poissy

Non à la pollution dans la ville



l'A104 à Poissy : un viaduc en pleine zone urbaine

Un viaduc autoroutier, chronique d'une catastrophe irréversible

Deux des cinq tracés proposés par le maître d'ouvrage, enjamberont la Seine à Poissy. Un viaduc comportant 2 x 3 voies traverserait le quartier de l'île de Migneaux, au milieu du parc du Relais international de la jeunesse qui accueille chaque année plusieurs milliers de jeunes. La piscine municipale et le centre de loisirs de la ville n'en seront distants que de 700 m. La rue de Migneaux et le quartier de la Coudraie, riverains de l'A104, seraient défigurés et particulièrement pollués en raison de la montée de l'A104 vers l'A13.

Dans le dossier du maître d'ouvrage, le secteur des bords de Seine à Poissy a été classé en « zone très sensible » car comportant des paysages rares en milieu urbain, pour lesquels il est écrit : « Passage non faisable sans détruire le site... » La rampe d'accès au viaduc serait aménagée par des merlons de terre au nord de la Galliotte, dans la zone d'expansion des crues, au mépris des prescriptions de la loi sur l'Eau et du PPRI et le passage rue de Migneaux traversera une zone sensible de captage d'eau potable.

La pollution ne se concentrerait pas seulement aux abords immédiats du viaduc. La ville de Poissy, par sa configuration en cuvette et située sous les vents dominants d'Ouest, subirait la pollution produite par 105 000 véhicules/jour. Les riverains - certains sont à moins de 50 m du viaduc

- et également les 6 700 résidents et 6 800 scolaires situés dans un rayon de moins d'un kilomètre du tracé, ainsi que les structures d'accueil temporaire comme le centre hospitalier, subiraient directement ces nuisances. Il faut ajouter le bruit provoqué par l'effet de tambour des joints de chaussée au passage de chaque véhicule.

Où se situe la cohérence de ce projet pour Poissy ?

Il est faux de dire que cette autoroute déléstera la circulation dans Poissy. En effet, le site Peugeot et le Technoparc se situent en rive gauche et la desserte se fera à partir de l'échangeur situé en rive droite. Les camions devront emprunter le pont de Poissy déjà saturé pour accéder à ces zones industrielles. Une partie du trafic continuera donc à traverser la ville pour rejoindre l'échangeur d'Orgeval. L'autoroute n'améliorera pas la circulation dans Poissy, mais l'engorgera en y injectant du trafic supplémentaire.

De plus, quelle est l'opportunité d'une autoroute se terminant en cul-de-sac sur une A13 qui n'a pas la capacité d'absorber ce trafic supplémentaire ? Tous les acteurs du débat public ont dénoncé cette contradiction. Le maître d'ouvrage a reconnu qu'il n'avait pas de solution pour résoudre ce problème. Alors arrêtons là les incohérences.

Le projet est inefficace, destructeur et dangereux

Le passage de l'A104 à Poissy ne résoudra pas les problèmes de circulation locale et régionale. Il détruira un site exceptionnel et rare. Poissy est un secteur où il sera impossible de protéger la population contre la pollution et les conséquences sanitaires graves qu'elle engendrera. Pour Poissy, l'ajout de 38 millions de véhicules par an serait d'autant plus dangereux que la ville connaît déjà des pics de pollution inquiétants.

Conclusion

Les nombreuses interventions du Co.P.R.A.184 de Poissy, du SPIM (voir cahier d'acteur n°2), du directeur du Relais international de la jeunesse et des habitants de Poissy, au cours des réunions de proximité et des réunions thématiques du débat public (mars-juin 2006), ainsi que les avis, les contributions écrites, la lettre du Co.P.R.A.184 de Poissy du 26 mai 2006 adressée au président de la CPDP, doivent être comptabilisés et pris en compte par la Commission particulière du débat public et par le maître d'ouvrage.

Poissy (78300)
36 000 habitants
Député-Maire : Jacques Masdeu-Arus

> CONTACT

Co.P.R.A.184 comité de Poissy

Présidente : Nicole Macaire • 78, île de Migneaux 78300 Poissy
Tél. : 01 39 79 13 96 • nicole.macaire@wanadoo.fr

> Orgeval

Le plus grand échangeur d'Europe, non merci !

• L'autoroute A104 véhiculerait à elle seule 130 000 véhicules par jour, dont 25% de poids lourds en transit international – soit un poids lourd toutes les 4 secondes - qui viendraient véritablement «buter» sur Orgeval, pour partir ensuite en «zigzag», en s'échappant par des tronçons d'autoroute déjà saturés :

- > sur l'autoroute A13 bien sûr, déjà saturée, mais aussi :
- > sur la RN 13 également saturée (transformée en rue commerçante à Chambourcy)
- > sur l'autoroute A14 à péage, déjà saturée certains jours (notamment en cas d'accident sur l'A13)
- > sur tout le réseau local, (par exemple, le CD45 - avenue Frédéric Chartier) et
- > par des itinéraires de contournement, tels que le «Haut-Orgeval» ou Abbecourt.

• L'A104 engendrerait de fortes pollutions chimiques et sonores, notamment pour les habitants du hameau de Picquernard (site de construction de la nouvelle crèche et école), du hameau de La Chapelle, du Champ des biens, de Bethemont et aussi sur le centre d'Orgeval, par l'accès au réseau local (CD45 notamment).

• Vu l'importance de cet échangeur s'étendant sur 55 hectares, la construction d'ouvrages de protection des populations locales est techniquement (et esthétiquement) impossible.

• A qui fera-t-on raisonnablement admettre que la solution à nos problèmes actuels d'encombrements consiste précisément à ajouter encore 130 000 véhicules/jour à un trafic local ayant déjà largement dépassé les normes de saturation ?

Le nombre des véhicules par jour

A13	110 000
A14	40 000
RN13	40 000
+ + +A104	130 000

soit très rapidement :
320 000 véhicules par jour à Orgeval.

Conclusion

Ce scénario d'hyper-concentration locale de la circulation provoquerait une aggravation de la saturation du trafic, d'où une sorte d'asphyxie permanente qui finirait par nuire aux activités économiques locales. Ce projet, dont l'idée initiale (simple desserte locale) remonte maintenant à 47 ans, apparaît vraiment aujourd'hui comme un bricolage anachronique et inadapté. Nous ne contestons pas la nécessité du bouclage de la Francilienne, mais dans le cas présent, le type de raccordement envisagé au sud du tronçon, en zigzag retour ouest vers l'échangeur, ne serait plus en réalité qu'une sorte de déviation permanente.



Orgeval (78630)
5 000 habitants
Maire :
Yannick Tasset
Député :
Jacques
Masdeu-Arus

Le maxi-échangeur d'Orgeval : un "plat de nouilles"

> CONTACT

Co.P.R.A.184 comité d'Orgeval

Président : Jean Pruvost • 18, allée des grands vergers 78630 Orgeval
Tél. : 01 39 75 59 23 • jean.pruvost5@wanadoo.fr

> Une contribution de Corinne Lepage avocat-conseil du Co.P.R.A.184

Une violation des normes destinées à protéger la santé humaine

Les différentes variantes qui sont proposées sont toutes, à l'exception d'un tracé, en contradiction flagrante avec les documents «PRQA» et «PPA» d'une part, et avec les normes européennes et françaises d'autre part. De plus, le projet n'est pas conforme au «PDU» Île-de-France approuvé le 15 décembre 2000, qui recommande l'utilisation de modes alternatifs en même temps qu'une diminution de 3% du trafic automobile et une augmentation des transports collectifs de 2%. Or le projet génère une augmentation du trafic.

S'agissant du respect des normes communautaires, le dossier repose sur des bases fausses puisque les normes qui sont prises en compte sont celles existant en 2002, alors que les normes sont beaucoup plus sévères pour 2010 et que le projet est évalué pour 2020. C'est donc a minima les normes de 2010 qui devraient être prises en compte et non celles de 2002. Il en résulte qu'en réalité les normes communautaires hormis celle du benzène ne seront pas respectées, sans même s'interroger sur ce que seront

les normes en 2020. Le projet constitue un choix délibéré de violation des normes communautaires au détriment de la santé des populations. Dès lors, il est clair qu'au regard de la qualité de l'air, et des obligations communautaires et nationales, les scénarii, quel que soit le scénario retenu, sont absolument incompatibles avec des objectifs de réduction de la pollution. Du reste, le rapport conclut qu'«aucun des scénarii ne permet en tout point de son tracé de respecter les objectifs de qualité pour le dioxyde d'azote et les particules fines» - il aurait pu rajouter pour l'ozone qu'il accroissait les pollutions, ce qui est une réalité.

En définitive, les scénarii, à part celui qui consiste à rester dans l'existant, sont incompatibles avec une amélioration de la qualité de l'air et donc de la santé publique.

Extraits du texte lu le 14 Juin 2006 en réunion publique par le Président du Co.P.R.A.184
Mme C. Lepage est ancien Ministre de l'Environnement et avocate au Barreau de Paris