

> Conclusion

La destruction irrémédiable par l'A104 des sites, tels l'île de Migneaux et les berges de Seine à Poissy, qu'aucun aménagement de protection ne pourra sauver, relève de l'irresponsabilité et de la paresse intellectuelle, et ne trouve sa motivation que dans l'existence d'emprises faites au siècle dernier, il y a quarante ans déjà. Depuis cette époque, de multiples législations et réglementations nouvelles, visiblement plus éco-responsables, et l'urbanisation croissante, bénie par les élus locaux, ont rendu ces emprises obsolètes.

De plus, les problèmes actuels sur le réseau routier secondaire, notamment à Poissy, ne sont pas résolus par les tracés proposés.

Enfin, le prolongement Ouest de la Francilienne aboutissant à Orgeval n'apporte pas de réponse satisfaisante au regard des objectifs définis (liaison des pôles régionaux, offre de déplacements), compte tenu de la saturation du réseau A13-A12. Face aux contradictions du dossier, le SPIM propose des alternatives constructives et des pistes d'étude.

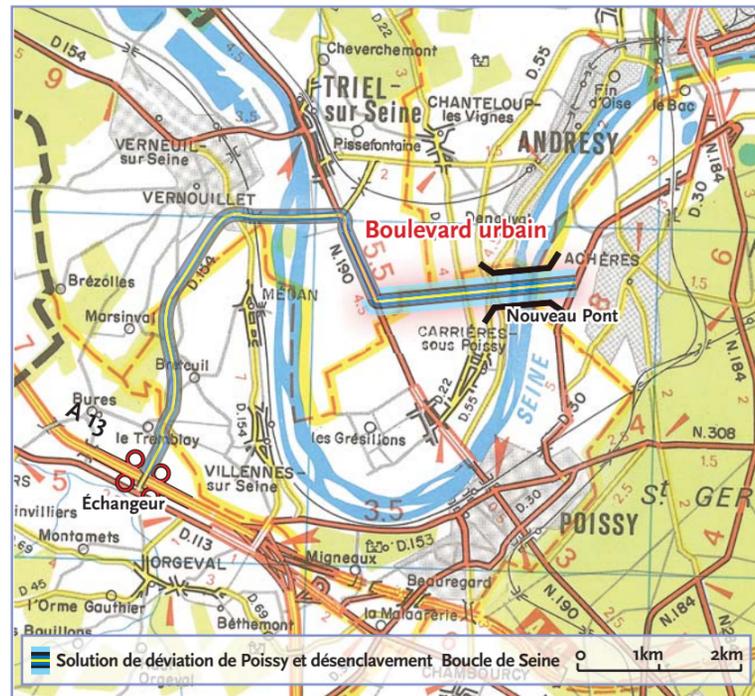
1^{ère} PISTE : la zone d'étude du bouclage de l'A104

Le bouclage de la Francilienne ne peut se faire qu'en élargissant la zone d'étude au Sud jusqu'à la RN12, où l'interconnexion avec A12 et A86 peut garantir l'écoulement du trafic d'échange et de transit. On pourra y trouver des tracés qui évitent quasiment toute zone d'urbanisation: ces tracés pourraient intégrer depuis A15, la rocade sud de Cergy (V88) jusqu'à Courdimanche, puis trouver des zones strictement agricoles ou industrielles jusqu'à la Seine entre Juziers et Les Mureaux, à seulement quelques kilomètres à l'Ouest du «fuseau» actuellement en débat, et trouver de même un passage en plaine jusqu'au voisinage de Plaisir.

2^e PISTE : à problèmes locaux, solutions locales

La vraie déviation de Poissy est la synthèse des projets étudiés par le Conseil général. Les aménagements de résorption des points noirs de la RN184 ont récemment fait l'objet de consultations, tant au nord qu'au sud du Pont de Conflans, et permettraient d'éliminer les bouchons actuels et la pollution induite : ronds-points, dénivellations de carrefours, souterrains, et un échangeur avec la RN13 à St-Germain-en-Laye.

Pour une politique alternative des routes. La politique autoroutière française a trop longtemps été présentée com-

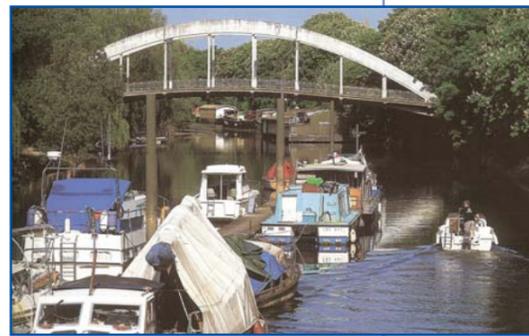


La vraie déviation de Poissy, synthèse des projets du Conseil général.

Le Pont de Migneaux et la Marina. C'est ici qu'a été dessiné et construit l'Obock, le dernier bout de Henri de Monfreid, en 1965.

me une réponse universelle et prioritaire à toutes les difficultés du réseau routier. Depuis le Rapport particulier de la Cour des Comptes de juin 1999, ce mythe aura vécu. Il aura aussi fallu la mort de J.-J. Vanoost, maire de Pradelles (Nord), renversé sur le passage piéton de la RN42 par un chauffard en mars 2006, pour prendre conscience que l'aménagement routier secondaire - inclus déviations -, moins prestigieux et plus laborieux que les grandes infrastructures, doit redevenir prioritaire, tant en matière de financements que

dans l'esprit des aménageurs publics et des collectivités territoriales. ■



Extraits de la bibliographie sur l'île de Migneaux

La bibliographie concernant l'île de Migneaux et notamment sa contribution variée au patrimoine régional, est très abondante. On citera en particulier :

- Le patrimoine des Communes des Yvelines (FLOHIC, 1998)
- Les peintres des bords de Seine, revue Chronos n°44 (CEHA Poissy, 2001 - cf. pp. 21 à 32)
- Île de Migneaux - Cent ans d'urbanisation - Chronos n°48 - numéro double - (CEHA Poissy, 2003 - 60 p.)
- Poissy, cité d'art, d'histoire et d'industrie (Editions du Patrimoine, 2003 - cf. pp. 18-19 et 104 à 107)



> SPIM Syndicat des propriétaires de l'île de Migneaux

> CONTRE LA DESTRUCTION IRRÉVERSIBLE DES BORDS DE SEINE À POISSY -----

Des tracés au mauvais endroit : copie à revoir ! Un projet désastreux pour le cadre de vie à Poissy

Le dossier soumis à débat public présente, comme il y a douze ans déjà, une vision angélique de la politique autoroutière de l'Etat: liaison des pôles régionaux, offre de déplacements, décharge du réseau secondaire Qui ne serait séduit par une telle proposition, et à l'idée que croissance économique et baisse du chômage soient sinon garantis du moins dopés par un tel investissement proche de 2 milliards d'euros ?

Le réalisme nous impose de reconnaître qu'il n'en est rien : tous les tracés proposés pour l'A104 débouchent sur un véritable cul-de-sac à Orgeval, ainsi que le démontrent les simulations de trafic de la DREIF: l'A13, même élargie, et l'A12, ne supporteront pas l'apport de la Francilienne, et l'A14, payante, n'est pas substituable. Pour le reste, l'A104 dédouble bien la RN184 localement, mais est-ce là une réelle offre de déplacements ? Le projet ne tient pas ses promesses, et c'est dommage, car l'Île-de-France a besoin de sa troisième rocade.

A Poissy, l'A104 est une catastrophe pour la

population, qui sera polluée, pour les riverains, qui seront contaminés, pour les paysages uniques des îles et berges de Seine, qui seront détruits, pour les espèces protégées, qui seront condamnées, pour la faune migratoire, qui sera chassée, voire pour la nappe phréatique, qui sera perturbée. Ces dommages sont incalculables car irréversibles. De plus, Poissy perdra en partie ses deux seuls sites de loisirs : le Parc Meissonnier, poumon vert, sera plombé par les polluants, et l'île de Migneaux et la berge de la Seine, poumon bleu de Poissy, seront saccagées.

Si encore on pouvait considérer ce sinistre annoncé comme le prix à payer pour une véritable déviation de Poissy et pour une desserte efficace de son parc industriel et tertiaire : le dossier démontre qu'il n'en est rien, sauf à disposer d'un pont supplémentaire sur la Seine !

Avec trois autoroutes et trois ponts, Poissy aura ainsi perdu son âme et nous, notre santé.

Le SPIM, fondé en 1926, regroupe la quasi-totalité des habitants de l'île de Migneaux à Poissy, soit une centaine de familles. Sa mission est triple :

- > c'est une copropriété, qui gère et entretient les biens communs du lotissement,
- > c'est aussi une association de quartier, qui promeut la qualité du site dans le cadre de la protection du Patrimoine,
- > c'est enfin une association de défense qui a pour vocation statutaire «la défense des rives des bords de Seine contre la pollution ou autres calamités». Ainsi, le SPIM a fait annuler au tribunal administratif un projet de cité lacustre dans la boucle des Grésillons, qui augmentait la vulnérabilité de l'habitat en période de crue.

Le SPIM entend jouer pleinement son rôle dans le débat public de 2006 sur le prolongement de la Francilienne.

> CONTACT -----

Syndicat des propriétaires de l'île de Migneaux
SPIM

11, île de Migneaux, 78300 Poissy

Tél. : 01 39 65 47 63 • contact.spim@wanadoo.fr • Président : Jean Crétaç

Contre la destruction irréversible des bords de Seine à Poissy

> L'île de Migneaux et les berges de Seine à Poissy : un patrimoine unique et varié en milieu urbain

Depuis trois siècles, de nombreux peintres ont été inspirés par les paysages des berges de Seine à Poissy. Des plus grands aux amateurs, tous ont posé leur chevalet devant la rivière de Seine, sur ses berges, face aux îles, et à l'ombre des feuillages du chemin du Bord de l'eau, devant l'île de Migneaux. De William Turner, précurseur du plein air, de la lumière et de l'eau, à Thomas Frey et Christian Michaut, pisciacais d'aujourd'hui, les paysagistes ont été fascinés par le fleuve, le vaste ciel au-dessus du Vieux-Pont, et la lumière qui descend sur les îles ou joue dans les arbres au bord de l'eau : Monet, Moreau le Jeune, les Isabey père et fils, Eugène Carrière, les Meissonier, Pissarro, puis Marquet, Utrillo, Vlaminck, et même Picabia, puis encore Decaris et Dunoyer de Segonzac, ont tous hanté ces rives humides. Leurs œuvres illustrent toutes, au-delà de leur sujet, le bonheur de peindre à Poissy, le long de la courbe du fleuve.

Parmi les points remarquables du site :

> **L'île de Migneaux**, une urbanisation pavillonnaire lâche initiée au début du XX^e siècle dans l'esprit des « colonies » telles que celle du Vésinet ou du Parc de Maisons-Laffitte, et qui se termine en aval par plusieurs hectares de terres semi-humides où la flore et la faune sauvages abondent.

Plusieurs constructions remarquables existent sur l'île, notamment des villas anciennes en meulière signées Théophile Bourgeois et figurant en première place dans le récent ouvrage de la collection « Images du Patrimoine », ainsi qu'un studio de danse et une villa de style post-moderne présentée à l'exposition du CAUE des Yvelines.

Le lotissement historique de l'île s'inscrit dans le courant de « l'Art de la Villégiature », où il se distingue singulièrement par son caractère insulaire.

> **Le pont en bow-string de l'île**, datant de 1933 et signé Le Dantec, rénové en 2003 par l'association propriétaire, le SPIM.

> **L'Escale, Relais international de jeunesse**, ancienne maison de maître caractéristique du style anglo-normand 1900, dont le parc contient l'emprise du tracé « historique » de l'A104.

> **Le chemin du Bord de l'eau**, ancienne route de Poissy à Villennes au début du siècle dernier, avant percement du CD153, bordée de jardinets familiaux ; ce chemin, et son prolongement sur la commune de Villennes-sur-Seine, est en cours d'embellissement et d'aménagement en promenade (rive gauche).

> **La Marina de l'île**, située sur le petit bras de Seine en aval du pont de Migneaux, une série d'appontements et un petit chantier nautique dont le plan incliné, le chariot et le portique figurent au patrimoine des communes

des Yvelines (Flohic n°78230876). Ce bras du fleuve, et celui qui lui fait suite sur Villennes-sur-Seine, sont devenus la zone d'entraînement et de concours du club local d'aviron, et reste par ailleurs une zone de pêche traditionnelle, dont l'origine remonte au Moyen-Âge.

> **La promenade sportive** en rive droite de Seine, sur plusieurs kilomètres de berge, une piste piétonne aménagée, allant jusqu'au bassin de plaisance de Port Saint-Louis.

> **L'Étang de la Galiotte**, en rive droite, à la fois réserve ornithologique, étape migratoire, et bassin de loisirs équipé de bungalows flottants, immortalisé par les photos de Yann Arthus-Bertrand.

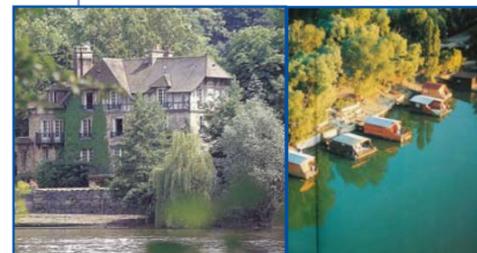
Ainsi, l'île de Migneaux et les berges de Seine conservent largement une vocation nautique, de promenade et de villégiature, librement accessibles à la population urbaine de Poissy et de Carrières-sous-Poissy. Le site comporte un biotope rare en milieu urbain, et des éléments de patrimoine local remarquables pour leur intérêt historique, architectural et paysager. ■



« Île de Migneaux » huile (détail) Albert Marquet, 1929 – coll. part.



Pignon en faïence vernie (1903) ornant une villa ancienne de l'île.



L'Escale, Relais de jeunesse dans l'île : bel exemple d'architecture anglo-normande des années 1900. L'Escale accueille chaque année dans un cadre enchanteur plusieurs milliers de jeunes Européens, ainsi que des rencontres et séminaires pour les adultes.

L'étang de la Galiotte et ses « house-boats ».

La richesse écologique de l'île de Migneaux : une faune importante, une flore précieuse

L'urbanisation raisonnée de l'île de Migneaux et la faible pression humaine ont permis de préserver une faune variée qu'il est plutôt inhabituel de rencontrer en environnement urbain, et qui trouve là un milieu propice dans les terres humides de l'extrémité de l'île. A la tombée de la nuit, on peut croiser sur la berge des hérons cendrés à la recher-

che de nourriture ; un vol de grands cormorans vient s'installer chaque automne sur l'île ; foulques, gallinules et colverts peuplent le petit bras de Seine ; un occasionnel faisan vient s'y réfugier en période de chasse ; nichent aussi dans les haies et les jardins de l'île : coucou gris, ramier, grive musicienne, rouge-gorge, mésange bleue ou charbonnière, chardon-

ret, chouette hulotte, geai des chênes et sittelle torchepot, pic vert et cendré, etc... Ragondins et hérissons peuplent les haies des jardins, où l'on peut rencontrer parfois renards, chevreuils, biches et même des marcassins provenant des zones boisées des collines de Poissy et Villennes, qui traversent la Seine pour séjourner dans l'île. La faune aquatique se révèle

à l'issue des crues, lorsque le fleuve laisse dans les trous d'eau tanches, perches, gardons, et parfois des écrevisses, que les enfants ramènent à la Seine. Enfin, les bords de Seine recèlent des espèces végétales classées, telles que la grande cuscute et la cardamine des bois, qui s'épanouissent en environnement protégé.

> Les impacts du tracé de l'A104 : des dommages irréversibles

La Seine a modelé et structuré le paysage de Poissy ; l'implantation d'un double viaduc autoroutier va rompre la sérénité visuelle qu'offre la boucle du fleuve, et détruire la perspective d'un paysage fluvial unique et préservé. Des piles du viaduc sont prévues à moins de 100 mètres du Relais international de jeunesse, et au voisinage immédiat d'un ensemble de maisons datant du début du XX^e siècle, symboles de l'art de la villégiature, dégradant à jamais ce patrimoine architectural. Une emprise directe du viaduc est prévue sur l'étang de la Galiotte, détruisant ainsi ce site unique, et condamnant l'activité locale de pêche et de loisirs.

La vallée de la Seine constitue un axe important pour la migration des oiseaux. L'étang de la Galiotte et l'île de Migneaux abritent une avifaune furtive et nicheuse qui sera irrémédiablement affectée par la présence de l'autoroute, notamment le héron cendré et le martin-pêcheur.

Concernant les espèces végétales protégées comme la cuscute d'Europe ou la cardamine des bois, l'insuffisance d'observations documentées sous-estime leur présence, et donc le risque administratif potentiel.

Aucune étude précise sur les incidences du projet A104 en matière de préservation des espèces végétales et animales sur le site n'a été réalisée à ce jour. Il importe de respecter les prescriptions législatives et réglementaires en matière de développement durable et de

protection de la biodiversité en zone humide.

Par ailleurs, le viaduc prévu au-dessus des pavillons de l'île de Migneaux engendrera une pollution atmosphérique dont l'impact sanitaire sur la population, notamment par les PM_{2,5}, est prouvé à l'intérieur du premier périmètre

de dispersion des polluants et sous les vents dominants : c'est justement là que résident la plupart des 400 habitants de l'île (dans des pavillons construits antérieurement à la mise en place de l'emprise de l'A104 dans le POS). Aucune étude d'impact sanitaire n'a été réalisée, le dossier de débat public ne présente que des normes de qualité à ne pas dépasser. Que faire a posteriori si les normes en vigueur à la date de mise en service de l'A104 ne sont pas respectées ? L'article 5 de la Charte de l'environnement doit être appliqué avec sérieux et rigueur.

Le bruit de l'A104 (inclus effet de tambour des joints de chaussée), tant pour les résidents que pour les promeneurs et plaisanciers, pourrait s'avérer insupportable, et les simulations produites au dossier du débat sont peu crédibles.



L'A104 sur la Seine à Poissy : une balafre des paysages naturels.

Enfin, le passage de l'A104 en souterrain sous la rue de Migneaux condamne le captage artésien (périmètre de protection rapprochée), en contravention avec la réglementation existante ; de plus, le dossier n'évoque pas le traitement des eaux de ruissellement, ni le risque de contamination de la faune par les HAP ; les impacts écologiques du chantier de réalisation de l'A104 (solvants micropolluants) sont aussi passés sous silence.

La valeur patrimoniale des rives et îles de la Seine à Poissy est singulière dans la région, ainsi qu'en attestent les études Ecosphère et MAPS, il importe donc que l'Etat ne pille pas en toute connaissance de cause ce site péri-urbain unique et épargné à ce jour. ■

Développement économique local, mythe et réalité

L'Île-de-France ne se développe plus qu'au rythme de 0,2% par an, c'est l'hypothèse du SDRIF pour les 15 ans à venir, et le Rapport particulier de la Cour des Comptes de juin 1999 a dénoncé les mirages économiques brandis par la direction des Routes : les autoroutes ne font rien que déplacer les pôles d'emploi et d'activité,

au gré de la pression des élus locaux, sans générer de croissance nette. On sait par exemple que la construction de HLM crée 10 fois plus d'emplois que les routes. D'ailleurs, si les Yvelines sont riches de taxe professionnelle et affichent des taux d'impôts locaux parmi les plus faibles, en dépit des insuffisances et des embarras du réseau rou-

tier, c'est bien que les routes n'y sont pas pour grand-chose... La bipolarisation du débat public sur la Francilienne montre d'un côté des populations qui n'ont que faire d'un tel projet au cœur de leurs villes, et de l'autre des entreprises qui réclament une autoroute au pied de leur immeuble, usine ou en-

trepôt, pour améliorer leur productivité et leurs marges dans un univers impitoyable de concurrence. Les contribuables et les riverains devraient-ils ainsi financer et supporter non seulement l'A104, mais aussi les marges des entreprises ?