

# Francilienne

*Les cahiers d'acteurs* DU DÉBAT PUBLIC



## > Les associations d'Herblay unies contre l'autoroute

> SCANDALE : HERBLAY IGNORÉ PAR L'ÉTAT

# Les Herblaysiens vont-ils être entendus ?

Dès la préparation du débat public, il semble bien que la maîtrise d'ouvrage ait sacrifié Herblay et considéré ses habitants comme quantité négligeable ; trois des tracés envisagés passent par Herblay et le nom de la ville n'apparaît que rarement dans le dossier ! Face à ce déni de toute une population, spontanément, les associations de tous les quartiers de la ville se sont regroupées, organisées pour exiger d'être entendues et obtenir une réunion dans leur ville. Programmée le 12 avril (en pleines vacances scolaires !), elle a réuni plus de 700 personnes. Aucune autre réunion, de proximité ou thématique, n'a réuni plus de monde. Ce qui montre bien le souci qu'ont les Herblaysiens de leur cadre de vie.

Avant cette réunion, ils étaient déjà présents à celles qui l'ont précédée et ont continué avec celles qui ont suivi. Ils ont participé démocratiquement et de façon citoyenne au débat.

Mais pour quels résultats ? Les inquiétudes de 26 000 habitants concernant la pollution, le bruit, la continuité territoriale ont été balayées d'un revers de main !

Trois mois après le début du débat, nous n'avons pas avancé d'un pas. Si certains sont écoutés – la réunion d'Auvers (200 participants) a définitivement condamné le tracé violet –, les Herblaysiens toujours pas. Dans les chiffrages des améliorations possibles, le plateau n'est même pas évoqué. Il n'y a pas d'étude complémentaire, aucune protection prévue près des Cailloux gris, des Bournouviers et des Chênes ; elle reste minimaliste aux Buttes Blanches.

Un vrai chiffrage de coût sur Herblay doit enfouir tous les tracés et, ensuite, nous pourrons voir le retour sur investissement autoroutier à partir de tels chiffres.

Les hommes ont le droit d'être protégés autant que la forêt et les espaces verts. ■

**Les cinq tracés proposés au débat public ont été rejetés pour deux raisons essentielles :**

- ne pas renvoyer chez les voisins une autoroute que nous ne voulons pas chez nous
- le dossier présenté nous apparaît approximatif, erroné, voire volontairement trompeur.

> CONTACT

**Regroupement des associations d'Herblay**

38, place du Bois des Grives 95220 Herblay

Tél./fax : 01 39 31 10 13 • Portable : 06 76 66 77 17

michel.klasen@wanadoo.fr

- Cailloux gris
- HNO - Les Herblaysiens du Nord-Ouest
- Chênes
- Codea
- Protection Herblay Centre
- Les Riverains des Quais
- COPRA184 Herblay
- Herblay Boutiques
- Copistes
- CAPUI
- Herblay Patrimoine
- EVNV - Ensemble vivons notre ville
- Les cottages d'Herblay
- Le Hameau du Bel Air

## > A 104 : l'économie

### Une vision à court terme...

Le SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France) prévoit pour les prochaines années un accroissement de la population de 500 000 habitants en Ile-de-France. Depuis cinquante ans, les habitants et les entreprises s'éloignent du centre de la région. Le développement économique se fera donc en grande périphérie: pour notre secteur, entre Mantes, Les Mureaux et Cergy. Un autre tracé passant autour des villes nouvelles serait une solution qui ne se contente pas de traiter les problèmes, existants depuis vingt ans, d'engorgement des voies locales et qui ne proposerait pas qu'une réponse à court terme, mais anticiperait sur l'ave-

nir. Les tracés proposés aujourd'hui ne correspondent pas au développement économique prévisible, mais déplacent un problème d'une zone urbanisée vers une autre zone urbanisée : de la RN184 vers l'A104. **On ne résout rien.**

### ... au service d'intérêts économiques isolés

Le pôle d'activité de la ville de Poissy s'est très fortement développé au cours des deux dernières décennies, notamment avec l'extension, voulue et désirée par la ville, de Peugeot. Ce développement s'est fait sans aucune considération des nuisances occasionnées dans la région. Au nom de l'intérêt collectif, on défend les intérêts d'une ville et d'une entreprise privée, cela au détriment de

la santé et des conditions de vie de dizaines de milliers d'habitants des départements des Yvelines et du Val-d'Oise. Les tracés prévus par la maîtrise d'ouvrage répondent essentiellement aux vœux de Poissy et de Peugeot.

### ... sans réel bouclage de la Francilienne

La ville de Saint-Quentin-en-Yvelines est complètement ignorée tout comme la liaison Cergy-Saint-Quentin. Pour preuve, le nombre de citations des pôles économiques est éloquent dans le dossier: Poissy 155, Cergy-Pontoise 136, Saint-Ouen-l'Aumône 40, Saint-Quentin-en-Yvelines 12. ■

## > ... au détriment des citoyens

### L'autoroute va compliquer les déplacements pour les Herblaysiens

#### Le tracé bleu isole un tiers de la population du centre-ville

En dehors des nuisances liées aux pollutions, le tracé bleu, en coupant les quartiers situés au nord-ouest de la coulée verte du reste de la ville, multipliera les difficultés de la vie au quotidien :

- pour accéder au centre-ville et aux services administratifs, au marché, etc
- pour accéder au collège et au lycée
- pour exercer les pratiques culturelles ou sportives, d'autant que le seul équipement sportif, situé à l'ouest d'Herblay, aura été détruit (centre équestre).

Il sera impossible de maintenir et de développer les liaisons douces (chemins piétons et pistes cyclistes).

#### Le tracé rouge crée une véritable barrière à l'ouest de notre ville

Aucun franchissement n'est prévu à cet endroit. De fait, le tracé rouge ampute la ville d'une partie de son territoire :

- la ZAE des Bellevues ne sera plus accessible
- les accès directs pour se rendre aux centres commerciaux d'Eragny et de Cergy seront supprimés.

### Le coût des tracés est sous-estimé...

En cas de tunnel sous la Seine, celui-ci devrait être construit dans une zone de battement de la nappe phréatique évoluant entre - 3 m et - 5 m selon l'étiage de la Seine, c'est-à-dire dans la nappe phréatique (coût : environ 2,1 milliards€). De plus, un passage dans les terres polluées de la plaine de Pierrelaye nécessitera un traitement de ces terres avant enlèvement (coût : environ 78 millions €/km). L'ensemble n'a pas été budgété.

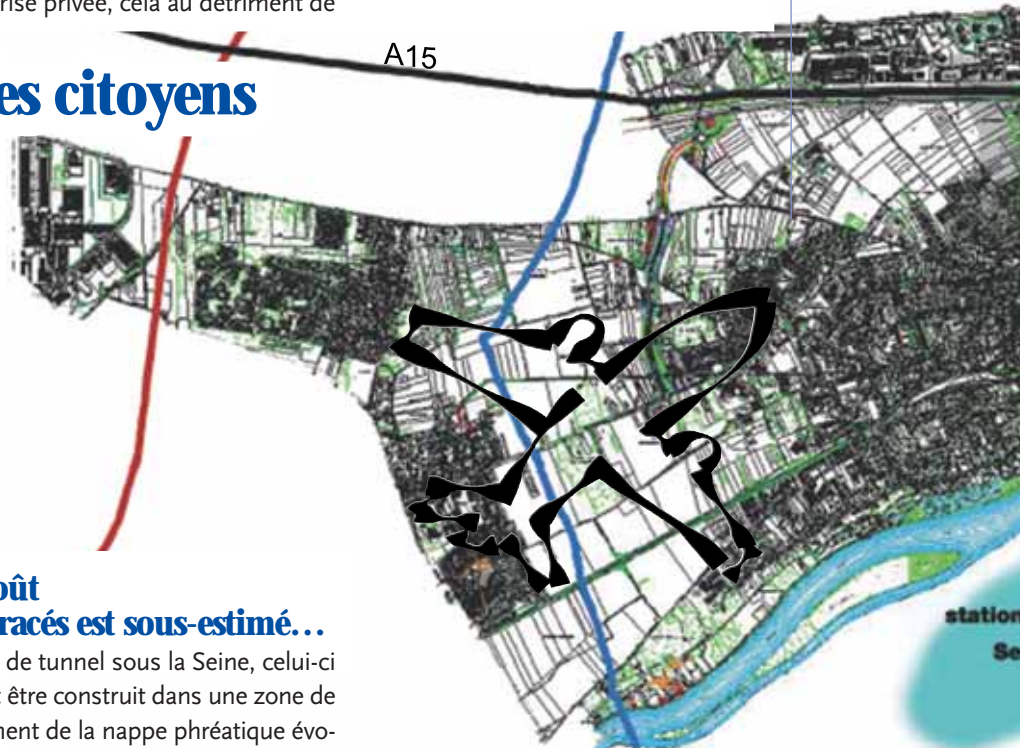
### Une protection à deux vitesses

- Le tracé **violet** en zone rurale compte 6,65 km de zones couvertes.

- Le tracé **rouge**, en zone fortement urbanisée, moins de 6 km et seulement 350 m de demi-couverture au niveau d'Herblay.

- Le tracé **bleu**, hors le tunnel de 6,5 km sous la forêt, ne prévoit aucune couverture alors qu'il passe à moins de 400 m des habitations d'Herblay et de Pierrelaye.

Seuls des champs et Seine-Aval d'Achères seront protégés par des merlons et des panneaux latéraux au niveau d'Herblay! ■



# 104 sur notre commune

## > Nous avons déjà assez de pollution comme ça !

> Passage de l'A15

> Station d'épuration de l'usine Seine-Aval (deuxième station d'épuration au monde)

> Trafic aérien en augmentation très sensible ces dernières années.

### Avec l'A 104, on nous supprime des bois et on dégrade notre ceinture verte

Si nous supportons cette situation, c'est parce qu'il reste encore aujourd'hui dans notre environnement des espaces verts. Le tracé rouge, et c'est particulièrement frappant au niveau de Conflans, supprime tous les petits bois encore existants dans des quartiers fortement urbanisés. On va remplacer des espaces verts, ballon d'oxygène pour les habitants, par une autoroute. Dans le quartier des Buttes Blanches, une partie du bois sera fatalement détruite également. Le tracé bleu emprunte la coulée verte, inscrite au SDRIF pour conserver une respiration autour de l'Île-de-France, passe juste à côté de l'île d'Herblay (réserve d'oiseaux) et traverse les bords de Seine. On remplace des espaces d'oxygénation et de promenade par une source de pollution importante.

### Avec l'A 104, on augmente bruits, vibrations et pollutions

En supprimant champs, bois ou zones pavillonnaires, cela engendrera une forte augmentation du nombre de décibels, une émission de gaz à effet de serre, des vibrations du sol au passage des camions.

Ces gênes seront subies par :

> tracé bleu : les habitants des Bournouviens, des Cailloux Gris (-200 m), des Chênes, des Quais de Seine. Or, seul le quai du Gaillon est mentionné.

> tracé rouge : les habitants des Buttes Blanches et des Courlains, mais aussi les habitants d'Eragny et de Conflans, nos voisins.

Ces pollutions et bruits seront renforcés par la situation du tracé à l'ouest par rapport aux quartiers d'habitation, avec des vents dominants venant de l'ouest.

### Combinaison des types de pollutions

Les impacts de l'A104 sur la santé, quel que soit le tracé, doivent être évalués avec la même rigueur, et sans compromis, que pour les installations classées avec :

• **une étude d'impact pour identifier:**

- > les sources des nuisances
- > les vecteurs de transmission
- > les cibles potentielles

• **et une étude de danger pour identifier:**

- > les pollutions
- > leurs effets croisés et cumulés.

Et tenant compte des temps d'exposition, il faut calculer les risques potentiels pour la santé.

### Les incidences sur nos espaces de vie

Ces bruits et pollution ou destruction de sites toucheront des sites scolaires

#### Pour le tracé bleu

- > le lycée Montesquieu
- > le collège Duhamel
- > l'école maternelle et primaire Jean-Jaurès (situé à 400 m aux Cailloux Gris)
- > l'école pour handicapés La Chamade (IME-institut médical d'éducation, situé à 250 m)
- > l'école maternelle et primaire Saint-Exupéry

#### Pour le tracé rouge

- > l'école maternelle et primaire des Buttes Blanches
- > l'école maternelle et primaire Jean-Jaurès aux Cailloux Gris

Des sites de loisirs et d'accueil pour nos enfants

#### Pour le tracé bleu

- > promenades sur les quais de Seine
- > sites historiques des carrières des Anglais
- > centre de loisirs des Fontaines
- > Dojo régional, gymnase
- > parc des sports (foot et rugby notamment)
- > centre de loisirs Les Lilas (à 440 m)
- > maison des associations (à 400 m)
- > île aux Oiseaux
- > destruction de la coulée verte et du parc prévu

#### Pour le tracé rouge

- > destruction d'un centre équestre
- > destruction d'une piste de vélo-cross
- > destruction partielle de bois entourant le lotissement des Buttes Blanches

Ces deux volets ont été traités avec une légèreté difficilement qualifiable dans le dossier car, par exemple, n'y figure aucune étude des risques liés au cumul des nuisances du SIAAP, classé Seveso, et de l'A104. Or le tracé bleu aurait un effet dramatique sur la santé des populations riveraines : la dispersion des gaz chargée de particules fines, d'ozone, d'hydrocarbures volatiles, de CO<sub>2</sub>, de dioxyde d'azote et de faible quantité de métaux se cumulerait à la sortie du tunnel et suivrait la même dispersion que la contamination venant de Seine-Aval. Il est plus

que nécessaire de réactualiser l'étude d'impact et de danger pour intégrer les nouveaux paramètres, notamment les risques croisés des familles de polluants en présence, les risques des effets domino ainsi que les effets cumulés. Ces risques existent également avec les pollutions de l'air dues au trafic aérien.

Il faut aussi tenir compte de l'inversion thermique : si les mesures de NO<sub>2</sub> prises à Herblay à l'été 2005 sont satisfaisantes, elles atteignent en hiver 2005 le seuil de tolérance... sans l'A104. ■



Station d'épuration Seine-Aval



## > Les problèmes techniques oubliés

Prenons comme exemple le tracé bleu en partant d'Achères vers Pierrelaye :

### D'abord en zone inondable...

La construction du viaduc bas à Achères, avant le franchissement de la Seine, est prévue dans une zone inondable réglementée par le PPRI (Plan de prévention des risques d'inondation) ; le directeur des services techniques à Achères a rappelé qu'il était interdit de réaliser des constructions sur pylône dans cette zone.

### ... et ensuite au milieu d'un site exceptionnel

Le viaduc qui doit franchir la Seine en défigurera les berges qui ont inspiré peintres (D'Aubigny, Cézanne, Pissaro, Luce, Signac, Marquet...) et écrivains célèbres (Chateaubriand, Sainte-Beuve...). Ces paysages, sources de leur inspiration, sont demeurés intacts au fil des siècles : l'île aux Oiseaux, site protégé classé ZNIEFF1, les berges de Seine en coulée verte...

Une fois la Seine franchie, un tunnel est prévu pour remonter sur le plateau. Ce tunnel passe au milieu des carrières d'Herblay, site exceptionnel qui se visite régulièrement et qui fait partie du patrimoine de notre ville. Quelles solutions sont envisagées pour faire

passer l'autoroute dans un gryère ? Comment un site exceptionnel sera-t-il préservé ? Le passage de l'autoroute implique sa destruction totale !

### ... en oubliant le renforcement de la voie ferrée

L'autoroute doit passer sous la voie ferrée avant de déboucher sur le plateau à hauteur des Cailloux Gris. Le renforcement de la voie ferrée n'est pas mentionné.

L'autoroute doit s'élever de 50 m sur 1 km à peine, soit une pente de 5 % ; les moteurs seront sollicités, la pollution augmentera et ce seront les habitants des Cailloux Gris qui en profiteront directement à la sortie du tunnel !

Aucune protection n'est prévue !

Une fois sur le plateau, l'autoroute devra partager son tracé avec le passage des lignes à haute tension puisqu'elles sont rigoureusement sur le tracé bleu ; elles ne sont jamais mentionnées dans le dossier ! ■

**Tout cela donne l'impression que certaines parties du dossier ont été écrites un peu rapidement sans vérifier la réalité du terrain.**

### Les obligations à respecter non prises en compte

- > Respect du Code de la santé publique – article R1336-9.
- > Conformité avec la charte de l'environnement qui fait partie de notre Constitution ?
- > Respect du PPRI – Plan de prévention des risques d'inondation.
- > Protection des carrières – décret 2004-490 du 3 juin 2004 (DRAC) et arrêté préfectoral du 8 avril 1987.
- > Respect du SDRIF avec le principe d'une ceinture verte autour de Paris dont font parties la plaine d'Herblay et les berges de Seine.
- > Prise en compte des PLU des différentes villes traversées et notamment Herblay.

*Les carrières d'Herblay : quelles solutions pour passer dans un gryère ? Le passage de l'A104 implique leur destruction.*



## > Conclusion

*Globalement, nous estimons que le dossier qui est proposé au débat public :*

- > n'est pas centré sur l'objectif premier de la Francilienne
- > présente une image trompeuse de la réalité du terrain, notamment sur Herblay
- > défend les intérêts financiers de quelques-uns ;
- > sous-évalue les nuisances pour une population importante.

*Nous demandons qu'un équilibre soit respecté entre les exigences économiques et les conditions de vie des habitants de la région.*

**Non aux tracés passant par Herblay !**

- Nous sommes contre les cinq tracés proposés !
- Nous ne voulons pas de tracés passant en zone urbaine !
- Arrêtez de donner systématiquement la priorité à l'économie !
- Arrêtez de jouer sur l'insécurité économique !