

Francilienne

Les cahiers d'acteurs DU DÉBAT PUBLIC



> Communauté de communes des deux rives de la Seine

Andrézy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Chapet,
Triel-sur-Seine, Verneuil-sur-Seine

> POUR RESPECTER OBJECTIFS, POPULATION ET ENVIRONNEMENT : LE TRACE BLANC

La recherche d'un tracé de consensus pour, enfin, permettre la décision

La Communauté de communes des deux rives de la Seine est un établissement public de coopération intercommunale qui regroupe six communes et constitue un ensemble de 63 000 habitants. Sur ces six communes, quatre sont directement impactées par l'un ou l'autre des divers tracés aujourd'hui soumis au débat public. Elles sont donc particulièrement fondées à prendre position dans ce débat. Situé de part et d'autre de la boucle de la Seine dite de « Chanteloup », la Communauté de communes dispose à la fois d'atouts touristiques (monuments historiques, paysages rares – étangs, bords de Seine, îles) et de disponibilités foncières. C'est dans l'optique d'associer protection, valorisation et développement de son territoire et des territoires adjacents que la Communauté de communes a réalisé ce cahier d'acteur.

Malgré un dossier du maître d'ouvrage orienté en faveur du tracé rouge, le débat a été fructueux et a permis de faire ressortir difficultés et bénéfices d'une telle infrastructure, ainsi que d'imaginer de nouvelles solutions.

Rappelons toutefois que sur les cinq tracés qui ont été soumis au débat public par le maître d'ouvrage, quatre font partie du fuseau Sud-Est, et que, sur ces quatre, trois empruntent, dans les Yvelines, la rive gauche de la Seine (le « noir », le « bleu » et le « vert ») et un seul la rive droite (le « rouge »).

Au début du débat, l'objectif était donc de nous déterminer autour de ces tracés, tous traités sur un même pied d'égalité. C'est dans cet esprit que la ville d'Andrézy et la Communauté de communes des deux rives de la Seine ont, au début du débat public, pris officiellement position pour un des

quatre tracés proposés par le maître d'ouvrage dans le fuseau Sud-Est. Puis, le président Bergognoux, a souhaité « que l'imagination prenne le pouvoir » vers de nouvelles propositions, plus imaginatives, constructives et plus respectueuses des populations et de l'environnement.

Convaincus de la nécessité de cet ouvrage, nous nous sommes donc attachés à être présents dans toutes les réunions de proximité concernant le fuseau Sud-Est ainsi que dans toutes les réunions thématiques. Nous avons aussi rencontré de nombreux élus et représentants d'associations pour échanger avec eux sur la base de nos réflexions.

C'est donc à travers de ce qui s'est dit et des arguments échangés lors de ces différentes réunions qu'Andrézy a soumis au débat la proposition de tracé blanc, tracé qui s'avère, après analyse, répondre à tous les objectifs assignés à l'ouvrage. ■

> CONTACT

Communauté de communes des deux rives de la Seine

Hôtel de Ville 1, place Saint-Blaise 78955 Carrières-sous-Poissy

Tél. : 01 39 22 36 26

j.gaschet@carrieres-sous-poissy.fr

Pour respecter objectifs, population

> Un prolongement nécessaire et urgent

Un territoire en retard de développement

Les études menées par des cabinets indépendants lors de la phase de création de la Communauté de communes des deux rives de la Seine ont fait ressortir le retard patent de son territoire, notamment en terme de couverture d'emplois et de capacité de déplacements, que ce soit en transports en commun ou en transports individuels.

Ces constats n'ont fait que confirmer ceux indiqués dans le Schéma départemental d'aménagement pour

un développement équilibré des Yvelines (SDADEY) ou dans les attendus du Schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) en cours de révision. Ils sont aussi à la base de l'Opération d'intérêt national (OIN) en cours d'élaboration sur le territoire de la Seine-aval de Conflans à Bonnières.

Tous ces documents indiquent la nécessité d'infrastructures nouvelles, notamment pour développer et conserver le tissu industriel de cette vallée.

Il s'agit principalement de la création

du canal Seine Nord-Europe qui, associé à Port 2000 au Havre, permettra à une future plate-forme multimodale située rive gauche, au débouché de l'Oise, côté Achères, de générer de l'ordre de 3 000 emplois à terme. Il s'agit aussi d'améliorer l'offre de transport en commun par l'amélioration des fréquences sur les lignes SNCF existantes, mais aussi par le prolongement de la tangentielle ferrée au moins jusqu'à Achères. Enfin, il s'agit d'améliorer la desserte routière en réalisant ce tronçon de Francilienne dans le fuseau Sud-Est. ■

L'étang de la Galiotte : un des espaces rares et sensibles cité dans les annexes du dossier du maître d'ouvrage et qui serait détruit par le tracé rouge

> Un respect absolu du principe de précaution !

Mais une priorité : la protection des habitants

Que ce soit au sein de leurs conseils municipaux, du Comité des communes pour la défense et la protection des habitants des villes menacées par les tracés du projet A104 ou au sein de la Communauté de communes des deux rives de la Seine, les élus ont toujours affirmé que ce prolongement nécessaire de la Francilienne devait être réalisé dans le respect absolu des populations, compte tenu des nouvelles normes et connaissances scientifiques en vigueur ou à venir.

limite de concentration prévue pour les PM 2,5 est bien trop élevée pour protéger la santé publique.»

Cette pollution est encore plus préoccupante en Ile-de-France où le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) en cours de finalisation indique : « Une étude d'Airparif de 2001, prenant en compte tous les progrès du parc automobile francilien entre 1998 et 2010, prévoit qu'en 2010 les concentrations en dioxyde d'azote ne respectent pas les limites réglementaires ».

D'où un respect absolu de la Charte de l'environnement de la Constitution

Devant ces alertes et ces inconnues, il est donc primordial d'intégrer dans les objectifs de ce prolongement de Francilienne le respect absolu du principe de précaution inscrit depuis 2004 dans notre Constitution. C'est-à-dire de mettre en oeuvre des mesures constructives appropriées, notamment pour dévier le flux des polluants au droit des tunnels et tranchées couvertes. ■

La communauté scientifique alerte sur les seuils de pollution

Toutes les études scientifiques récentes alertent sur les risques de la pollution automobile pour la santé et particulièrement en ce qui concerne les particules fines et ultra fines.

Par exemple, l'organisme européen en charge d'étudier la pollution de l'air inquit en octobre 2005 : « Notre préoccupation porte sur le fait que la



n et environnement : le tracé blanc

> Une solution de consensus possible ?

1/ Des tracés inadaptés

En ce qui concerne les Yvelines, les principales zones d'activités économiques existantes et à venir sont situées en rive gauche de la Seine : PSA, GEFCO, plate-forme multimodale pour n'en citer que quelques-unes. Ces activités sont d'ailleurs toutes génératrices de transports. En effet, même en privilégiant la voie d'eau, les conteneurs, une fois arrivés à Achères, devront bien trouver tous les modes pour l'arrivée des marchandises et la livraison finale. **Les tronçons C1 et S1 ne répondent donc en aucune façon à l'objectif « desservir les zones économiques ».**

Tracé « blanc » : un tracé Invisible, Inaudible et Inodore !

En ce qui concerne les Yvelines toujours, les chiffres du dossier démontrent que, **en ce qui concerne les objectifs « répondre aux besoins de déplacement » et « décharger les routes proches de la Francilienne », les tronçons « rive gauche » étaient plus efficaces que les tronçons « rive droite ».**

> En ce qui concerne l'impact sur la qualité de l'air, le bruit, la protection de la ressource en eau et le respect des paysages rares, les tronçons C1 et S1 des tracés « rouge » et « vert », notamment compte tenu du relief emprunté et des contraintes qu'il engendre, et même en y ajoutant des protections onéreuses mais toujours insuffisantes, ne permettent pas de respecter les objectifs de protection ou d'intégration nécessaires aujourd'hui pour un tel ouvrage. Ce constat a été réaffirmé plusieurs fois au cours du débat.

Enfin, on ne répétera jamais assez que *« tous les tracés proposés dans le dossier se situent dans une échelle de temps de réalisation comparable, sauf le tracé noir qui impose des travaux avec maintien de la circulation »* (dixit le maître d'ouvrage). Les arguments en faveur du tronçon S1, de type : *« Le tronçon S1 est celui qui, en raison de l'antériorité de son tracé et des emprises foncières qui y ont déjà été réservées, sera le mieux à même d'aboutir dans un délai raisonnable »* sont donc nuls et non avens, surtout quand le maître d'ouvrage indique que l'Etat ne serait propriétaire que de 5% des dites emprises.

> En ce qui concerne le tracé « vert » et particulièrement le tronçon C3, outre le fait que ce tracé est celui qui emprunte le plus de zones très urbanisées, le second franchissement de fleuve indiqué entre Achères et Andrésy-Carrières est particulièrement inacceptable pour deux raisons :

- La première tient au fait que l'échangeur A104-RD30 se situe en zone inondable, nécessitant de ce fait un échangeur aérien au dessus de la cote des plus hautes eaux et ce au droit d'une

zone très urbanisée d'Achères. Outre les nuisances pour les riverains, cela détruirait l'équilibre du Plan global d'aménagement (PGA) de la Plaine d'Achères-Poissy.

- La seconde, est que le pont autoroutier, figurant dans le tracé (de la responsabilité de l'Etat), serait soit doublé, soit complété par un pont départemental. Cela veut dire, au-dessus des sites remarquables des Iles « d'en bas » et « de la Dérivation », un pont à deux fois six voies ou deux ponts de chacun six voies. Soit une impossibilité physique à permettre une intégration dans le site et des nuisances incompatibles avec les zones et les populations traversées. Comme l'a affirmé le Conseil général, ce pont et la voie qui le reliera au nouveau pont à Triel doivent rester des ouvrages départementaux et ne supporter que des trafics de ce type. Quel intérêt, en effet, de prendre le trafic économique de la rive gauche pour lui faire traverser des zones urbanisées de la rive droite ?

C'est donc sur la base de ces constats et sur les différentes problématiques objectives des tracés « bleu » et « vert » que nous avons travaillé, proposé et soumis au débat public le « tracé blanc ».

2/ Tracé « blanc » : mode d'emploi

La proposition reprend le tracé rouge dans la partie Val d'Oise, améliore la protection des Grouettes à Pierrelaye et emprunte ensuite l'autoroute A15 (avec des voies en parallèle) pour déboucher sur le tracé bleu où le tracé passe entre l'Est de Conflans et l'Ouest d'Herblay. La proposition est de ne pas créer d'échangeur sur la route de Conflans ce qui permet une meilleure protection du site et aucune coupure des communications existantes. Tout en longeant la ligne Haute Tension, il s'enfonce en déblai dès la voie routière et passe en tranchée couverte sous la voie de chemin de fer. Après avoir évité les carrières, ●●●



photo DREIF

●●● il ressort à flanc de coteau et franchit la Seine, par un pont couvert devant la station d'épuration Seine-aval. Il longe ensuite la plaine d'Achères, tout en permettant une reconquête de la végétation ainsi que les aménagements souhaités par les villes concernées. Il débouche alors au Sud du pont de Conflans sur un échangeur avec les routes RN184 et RD30. Sur la rive gauche, entre Achères, Andrésy et Poissy, il se situe totalement en tranchée couverte, sous le RD30, depuis cet échangeur au Nord jusqu'au rond-point du Technoparc à Poissy, ces deux points étant situés hors des zones inondables. Ces deux échanges permettent de desservir directement les futures zones d'activité d'Achères (Petite et Grande Arches), la plate forme multimodale au nord et le Technoparc, Gefco et l'usine et le pôle tertiaire de PSA au Sud. Ensuite, sans empiéter sur la forêt, un tunnel rejoint le futur échangeur prévu entre l'A14 et la RN13 au niveau de Chambourcy. Enfin, trois possibilités peuvent être envisagées pour rejoindre l'A13 : une connexion à l'échangeur d'Orgeval, une voie au niveau du RD30, ou une connexion plus proche de Rocquencourt. Coût estimé de l'opération : 2,1 milliards d'euros, soit le même investissement prévu que pour le tracé bleu avec une très bonne efficacité (notamment

pour désengorger Poissy) et une rentabilité socio-économique du même niveau que le tracé rouge, d'après le maître d'ouvrage.

3/ La réponse aux objectifs

Outre les cinq objectifs principaux de cette infrastructure :

- > Relier les pôles régionaux,
- > Desservir les zones d'activités économiques,
- > Répondre aux besoins de déplacements,
- > Décharger les routes proches de la Francilienne
- > Améliorer la sécurité routière

le débat public a eu le mérite de faire ressortir des objectifs complémentaires, nécessaires à son acceptation et à son insertion dans le fuseau Sud-Est :

- > Eviter et protéger les zones urbanisées
- > Permettre une intégration dans les sites remarquables (et notamment ceux cités nommément dans le dossier : étang de la Galiotte, forêts de Saint-Germain et de l'Hautil...)
- > Permettre la protection des champs captants et des zones humides (nombre minimum de franchissement de fleuve, champs captants de Poissy et d'Achères)
- > Reconquérir la RN184 en tant que boulevard urbain
- > Améliorer la protection



d'infrastructures existantes (A15, RD30...)

- > Ne pas confondre trafic autoroutier et départemental dans la liaison Est/Ouest de la boucle de Chanteloup
- > Désengorger la ville de Poissy
- > Ne pas faire arriver tous les trafics à Orgeval
- > Envisager la suite, c'est-à-dire prévoir le doublement de l'A13 et/ou la poursuite du bouclage de la Francilienne.

Tracé « blanc » : Le rond point du Technoparc à Poissy (fin de la tranchée couverte et début du tunnel sous la forêt)

Le tracé blanc, en rendant l'infrastructure « Invisible, Inaudible et Inodore » dans la totalité de son tracé tout en répondant, mieux que les autres propositions soumises au débat aux objectifs cités, peut être le tracé de consensus ■

> Conclusion

Le prolongement de la Francilienne est urgent et nécessaire à la compétitivité de notre territoire. Mais il doit être réalisé dans le plus grand respect des populations et de l'environnement.

Le débat public a, en effet, eu le mérite de démontrer, au vue des directives et lois intervenues depuis les prémices de cette infrastructure, les contraintes d'aménagement et d'intégration en ce qui concerne la protection des populations (bruit, pollution), et d'environnement (ressource en eau, paysages rares, etc.).

Compte tenu de ces éléments nouveaux, il semble important de dire à tous ceux qui ont conscience de la nécessité de cette infrastructure, que celle-ci ne pourra se réaliser que si elle respecte ces contraintes.

Or, le tracé rouge, dit, à tort, « historique », ou le tracé vert ne répondent pas à ces contraintes de respect de l'humain et d'un développement durable. Ils seraient probablement condamnés à ne pas passer l'étape de la déclaration d'utilité publique.

C'est pourquoi, il nous a semblé que la recherche d'un tracé respectueux des populations et de l'environnement, tout en étant l'un des plus efficace en terme de trafic et de récupération des zones économiques était le passage obligé d'une prise de décision de l'Etat et de la réalisation dans les délais de l'ouvrage.

Si l'Etat et les acteurs responsables veulent réellement la réalisation de ce prolongement de Francilienne, le tracé « blanc », peut être la solution acceptable par le plus grand nombre.