

le Courrier *des Yvelines*

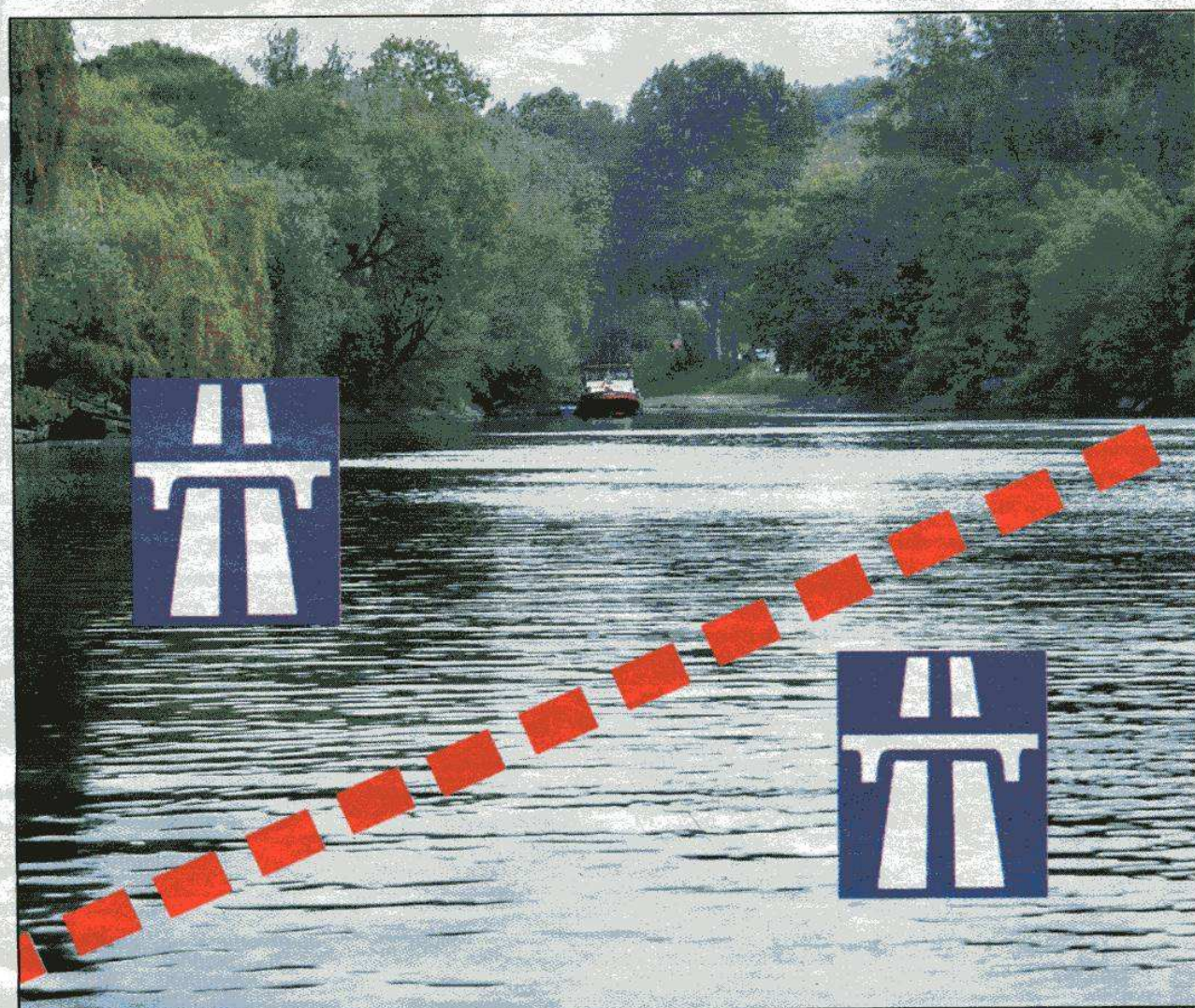
ÉDITION POISSY/MAISONS-LAFFITTE/SARTROUVILLE

Mercredi 3 juin 2009 - Hebdo - n° 3338 - 1.30 €

Poissy - Carrières-sous-Poissy

L'A 104 sous la Seine ?

P. 8



■ Enquête

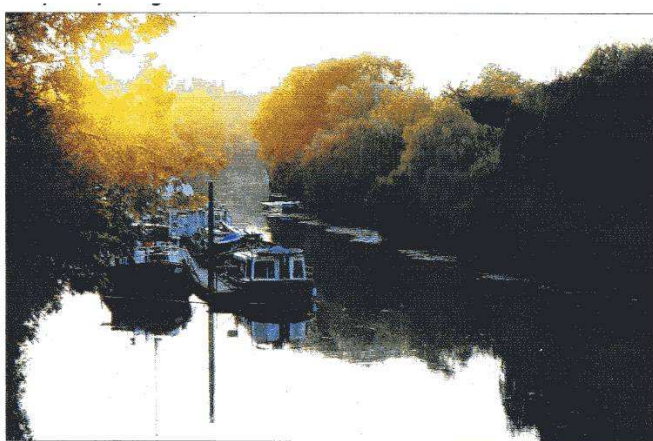
L'A104 passera-t-elle sous la Seine à Poissy ?

A Poissy, l'A104 devait dans le tracé retenu par l'État par un viaduc entre Poissy et Carrières-sous-Poissy en passant par l'île des Migneaux. Il y a quelques jours Chantal Jouanno, secrétaire d'État à l'Écologie a écrit à Nicolas Vanier et à l'association Seine Opération Sauvegarde pour affirmer qu'un passage sous la Seine était acté.

Le viaduc couvert qui devait enjamber la Seine est-il tombé à l'eau ou et même un peu plus profondément ? Dans un courrier du 6 mai dernier adressé à Nicolas Vanier et à l'association piscicole Seine Opération Sauvegarde, Chantal Jouanno, la secrétaire d'État à l'Écologie a affirmé que la décision était prise de faire passer la Francienne non plus sur mais sous la Seine. « Le tracé retenu a ainsi été modifié pour tenir compte des caractéristiques écologiques et environnementales uniques des territoires traversés. Ainsi a-t-il été acté que la traversée de la Seine entre Poissy et Carrières-sous-Poissy, qui est au cœur du livre témoignage « Paysages en sur-sis » se fera par un tunnel passant sous le fleuve et non plus par une infrastructure aérienne précédemment envisagée. Cette infrastructure permettra de garantir la protection de ce domaine aussi bien en terme de conservation du paysage que de préservation de la biodiversité » souligne-t-elle dans son courrier.

Soutenue par Nicolas Vanier

Créée début 2008, l'association a donc obtenu une grande avancée. « Notre objectif est de défendre les bords de Seine de Poissy et Carrières-sous-



■ L'association Seine Opération Sauvegarde aurait obtenu l'assurance d'un passage sous la Seine de l'A104.

Poissy, explique la présidente Liz Foucher-Créteau. Le viaduc aurait détruit l'un des derniers vestiges d'un cadre naturel préservé en milieu urbain à moins de 20 km de Paris. Sur environ un kilomètre, outre les problèmes de pollution qu'il aurait générés, il devait traverser l'étang de la Galiote (classé en ZNIEFF), l'île des Migneaux partiellement inscrite et longer une auberge de jeunesse, un centre de loisirs municipal pour enfants et deux châteaux ». L'association a ainsi eu le soutien de Nicolas Vanier et du photographe Yann

Arthus-Bertrand pour publier un témoignage photographique montrant toute la beauté de ses bords de Seine à l'attention des décideurs politiques qui n'ont pas eu l'occasion de se déplacer sur place. Ce témoignage a donc porté ses fruits ce qui n'a pas manqué de surprendre nombre d'élus locaux qui travaillent depuis longtemps sur le dossier.

Elus perplexes

Pour le député Pierre Cardo notamment, qui œuvre à trouver une solution de compro-

mis, cette annonce le laisse perplexe. D'abord parce que les élus n'ont pas été consultés et qu'en outre le député travaille sur une solution qui ne ferait plus du tout passer l'A104 de ce côté de Poissy. « La solution sur laquelle vous engagez l'État n'a pas été étudiée dans le cadre du débat public, ni d'ailleurs dans la décision du Ministre du 24 octobre 2006. Alors qu'avec les maires directement concernés, nous travaillons activement à la recherche d'une solution mieux adaptée, évitant totalement l'île des Migneaux, votre engagement

risque de contribuer à créer de graves problèmes à Carrières-sous-Poissy et Poissy... » Pour le député, la secrétaire d'État se trompe de pont. Car l'idée d'un passage sous la Seine de l'autoroute à Conflans semble faire son chemin. Au final à l'heure actuelle en prenant l'ensemble des avancées obtenues par chacun, le tracé comporterait aujourd'hui pas moins de trois passages sous la Seine de

Conflans à Poissy en passant par Achères. « Autant passer tout le long sous le fleuve » ironise Pierre Cardo qui a bien conscience que financièrement cette solution « idéale » n'aboutira jamais. La crainte est donc que ce passage sous la Seine à Poissy hypothèque les chances d'obtenir un sous-fluvial à Conflans.

Marc Chauvisé

Pendant que les politiques s'activent...

A la direction régionale de l'équipement, on observe les déclarations des politiques avec attention. Mais le constat est clair : aucune consigne n'est arrivée aux services techniques qui travaillent depuis 2006 sur le dossier. Le tracé vert tel qu'il a été choisi par le ministre de l'époque reste la référence. Pire le dossier est en passe d'être bouclé.

« D'ici quinze jours, nous aurons une bonne connaissance du tracé Perben, de son coût, de son tracé quasi exacte » explique-t-on à la DREIF. Et les changements dans le programme comme le tunnel sous la Seine à Poissy ou sous la forêt à Saint-Germain-en-Laye entraîneraient des retards très importants. « Rien que l'étude la faune et la flore dure un an » précise Eric Debarle, le chef du département qui travaille sur l'A104. Concernant le tunnel sous-fluvial à Poissy, il précise que lors du débat public, « la pente nous paraissait assez forte et que les interactions avec la nappe phréatique n'ont pas été étudiées » et qu'en tout état de cause ce projet « coûterait très cher ». Et même incertitude concernant le passage sous la forêt de Saint-Germain. Ainsi aucune étude n'a été lancée ni même demandée sur d'éventuels tunnels à Poissy et Saint-Germain. Le dossier technique complet sera adressé au ministre concerné à la fin juin pour qu'il statue.

Opération escargot le 6 juin

Les opposants à l'A104 ne désarment pas et continuent de multiplier les actions pour exprimer leur opposition au passage de l'autoroute en zone urbanisée. Le 17 mai dernier, 500 personnes avaient répondu à l'appel du comité des maires contre l'A104 et avaient investi la N184 où un pique-nique géant était organisé.

Prochain rendez-vous sur le calendrier des manifestations anti-A104 le 6 juin, pour une opération escargot, lancée à



■ Nouvelle mobilisation le 6 juin pour les opposants au passage de l'A104 en zone urbanisée.

l'initiative du Collectif pour la protection des riverains de l'autoroute (Copro). Le rendez-vous est fixé à 14 heures sur le parking de la fête des Loges, aux abords de la Forêt de Saint-Germain-en-Laye. En voiture, à moto ou à vélo, les véhicules participants remonteront en cortège la N184 jusqu'à franchir la frontière du Val d'Oise. Circulation difficile garantie,...

L.M.

Frédéric Bernard : « Le tracé vert part à Vau-l'eau ! »

Pour Frédéric Bernard (PS), le maire de Poissy, « il n'y a pour l'instant rien d'officiel. Le projet d'un sous-fluvial sous l'île des Migneaux est une éventualité qui n'a jamais été actée. C'est une énième tentative du gouvernement pour rendre le tracé vert « grenelle-compatible », précise l'édile. Même au sein du gouvernement, on sent bien que le projet de l'A104 fait débat. Il y a tellement d'informations contradictoires et non officielles qui nous parviennent, que les maires concernés ont du mal à s'y retrouver ».

Aberrations

Si la ville de Poissy devait être traversée par l'A104, l'hypothèse d'un sous-fluvial reste pour Frédéric Bernard « la solution la moins pire ». Mais moins pire ne veut pas dire satisfaisant. « Même si un tunnel sous la Seine peut répondre au niveau environnemental à

la préservation de l'île des Migneaux, ce projet est bancal sur bien d'autres aspects ».

Première aberration pour l'édile : le coût de l'infrastructure. « Si on met un sous-fluvial à Poissy, un autre à Achères et un troisième à Conflans... On arrive à des sommes astronomiques, alors qu'il y a d'autres solutions, moins onéreuses et plus logiques ».

En outre, la création d'un sous-fluvial qui déboucherait vraisemblablement aux portes de la Coudraie est pour le maire incompatible avec le projet porté pour ce quartier. « L'État va dépenser des millions pour réhabiliter le quartier de la Coudraie et à côté de ça, il cautionnerait le passage d'une autoroute juste à côté. C'est totalement incohérent ».

Sans compter que si la sortie du tunnel se fait à cet emplacement-là pour permettre le raccordement de l'A104 à l'A13,

un autre projet de la ville serait mis en difficulté. « Dans le cadre du schéma départemental, les villes de Poissy et Chambourcy doivent réaliser une aire d'accueil des gens du voyage de 15 places. L'État a toujours mis une pression énorme sur les communes pour faire avancer les dossiers. Et alors que l'on vient de valider en conseil municipal l'acquisition de parcelles à proximité de la Coudraie en vue d'y aménager cette aire, on nous dit maintenant de tout stopper ».

Pour toutes ces raisons, Frédéric Bernard apparaît donc au final plutôt confiant. « Qu'il intègre un sous-fluvial ou non, il me semble que le tracé actuel part à vau-l'eau. Et je compte bien de toute façon me battre jusqu'au bout pour qu'il ne puisse pas se faire. »

L.M.

Pour une publicité dans
le Courrier des Yvelines
Notre service commercial
Tél. 01 39 10 51 00

■ Enquête

La forêt de Saint-Germain de nouveau menacée par l'autoroute ?

Les politiques et les associations s'activent en coulisse au sujet du prolongement de l'A104 et depuis quelque temps contre toute attente l'idée d'un tracé qui s'achèverait sous la forêt de Saint-Germain fait son chemin.

La Francilienne finira-t-elle par passer sous la forêt de Saint-Germain-en-Laye ? Depuis quelques mois certains élus font le forcing pour que le projet de tracé choisi en 2006 par le Ministre des Transports, Dominique Perben, soit revu voir abandonné. A la fin du débat public, qui l'on s'en souvient avait été particulièrement houleux dans les Yvelines, un tracé porté par le maire d'Andrézy, Hugues Ribault, et son adjoint Denis Faist avait failli emporter l'adhésion du plus grand nombre de détracteurs de ce faux projet de bouclage de la Francilienne. Ce tracé évitait quasiment les zones habitées. Il passait à l'Est de Conflans rejoignant Achères sur le tracé de la RD30 en tranchée couverte. Mais au lieu, comme le veut le tracé pour le moment retenu, de traverser une première fois la Seine entre Achères et Carrières-sous-Poissy puis ensuite la Seine à Poissy, cette proposition descendait le long de Peugeot et longeait Poissy en passant sous la forêt de Saint-Germain pour ensuite rejoindre non pas l'A13 déjà surchargée mais l'A14. Le maire de Saint-Germain, Emmanuel Lamy, bien décidé à protéger la forêt, avait alors usé de toute son influence pour faire capoter ce tracé.

Un compromis sous la forêt

Aujourd'hui la situation évolue entre les élus. Si les quatre maires concernés directement



■ L'A14 passe sous la forêt. En sera-t-il de même pour l'A104 ?

par le tracé vert (Conflans, Achères, Carrières-sous-Poissy et Poissy) ne veulent pas entendre parler du passage de l'A104 en zone urbanisée d'autres élus comme le député, Pierre Cardo, et Hugues Ribault œuvrent pour faire reculer l'État en amendant le tracé vert retenu. Car pour eux, le prolongement de l'A104 doit impérativement se faire mais pas sur un tracé qui va impacter autant de population. Seule solution pour eux, trouver un compromis en proposant un tracé mixte reprenant des tronçons du tracé bleu, du tracé vert et du tracé blanc.

Mais pour obtenir l'adhésion de tous la route reste longue et cahoteuse avec d'un côté quatre maires impactés aujourd'hui, qui refusent le tracé, des associations qui n'en pensent pas moins, et de l'autre les maires de Saint-Germain et de Chambourcy qui ne veulent pas d'un tracé dans la forêt de Saint-Germain. Et le plus

difficile à convaincre pourrait être le maire de Saint-Germain. « Rappelons que l'arrivée de l'A104 doit se faire sur l'A13 déjà surchargée. La direction régionale de l'équipement propose comme solution d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence pour fluidifier la circulation. Quand ils auront fait le constat que cela ne marche pas, ils lanceront l'élargissement de l'A13 à 2x3 voies ce qui conduira à détruire la forêt de Marly » explique Pierre Cardo qui ainsi oppose le massacre de la forêt de Marly à un passage sous la forêt de Saint-Germain. L'autre argument du député à l'attention du maire de Saint-Germain est de dire qu'aujourd'hui le bouclage de l'A104 se fait sur la RN184 à Saint-Germain-en-Laye. « Si demain la Francilienne ne se fait pas, la RN184 sera requalifiée pour servir d'autoroute. Tout cela pour avoir refusé de négocier. Les positions de Conflans et de

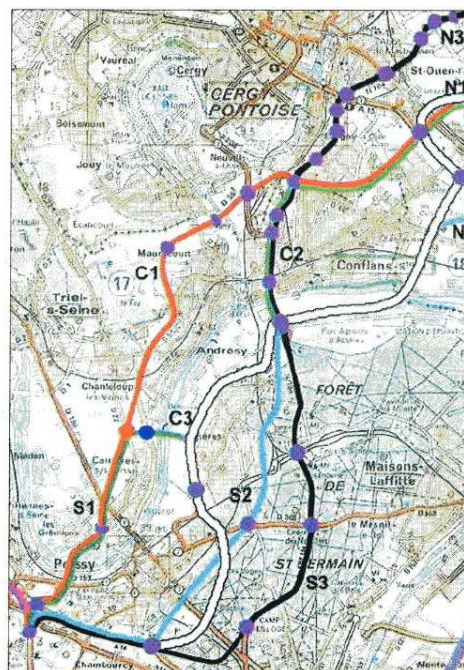
Saint-Germain-en-Laye se retourneront contre elles. » poursuit-il.

« Ne reprenons pas tout à zéro »

De son côté Emmanuel Lamy reste serein. Même s'il se dit « partant pour négocier », il n'envisage pas une remise en cause du tracé choisi. « Le tracé blanc a été écarté par la décision du ministre car il amputait la forêt. Il convient en outre de rappeler les éléments de droit. Les cabinets juridiques consultés ont dit que l'on ne pouvait pas remettre en cause le tracé sauf à repartir dans un débat public et cela condamnerait définitivement la Francilienne. Le préfet de région a été extrêmement clair : les autres tracés n'existent plus. Il y a le vert. Bouclons la Francilienne ! C'est dans la carte du Grand Paris. Ne reprenons pas tout à zéro ! Et si il y a quelques possibilités d'ajustements de ce tracé regardons les. Lors du débat public, le tracé blanc présentait de lourds handicaps et je crois que pour passer complètement en souterrain sous la forêt la pente ne le permettrait pas. » précise-t-il.

Un nouveau débat public ?

Lors de la première réunion du comité de suivi sur le dossier, le député a fait cette proposition au préfet de région. Ce dernier a convenu que des aménagements du tracé choisi étaient envisageables. Mais reste une question juridique



■ Le député Pierre Cardo pousse pour parvenir à un tracé qui ne repasse pas la Seine à Achères.

cruciale. La modification du tracé retenu obligerait-elle à une nouvelle procédure de débat public ? Les partisans du prolongement de l'A104 veulent à tout prix l'éviter pour ne pas retarder davantage la réalisation de cette infrastructure. Si le maire de Saint-Germain attend l'avis d'un troisième cabinet juridique sur la question, il n'envisage pas un instant qu'il désavoue les deux

précédents avis. A l'inverse, Pierre Cardo semble confiant « dès lors que les tronçons se trouvent dans le fuseau retenu car les pour et les contre sont connus depuis le débat public » et que « l'État a envie de trouver un consensus à peu près satisfaisant ». Cette ultime réponse juridique devrait tomber dans les jours d'ici la fin du mois.

Marc Chauvisé