

PREFECTURE DES YVELINES

Enquêtes publiques conjointes préalables à la réalisation du projet d'aménagement entre la RD 30 et la RD 190 avec la création d'un franchissement de la Seine (Pont à Achères) sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine.

Enquêtes publiques du **lundi 2 janvier 2012 au mercredi 15 février 2012 inclus**
RAPPORT, CONCLUSIONS, ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Alain CLERC
Commissaire enquêteur

7 mai 2012



SOMMAIRE

(Liste des pièces jointes en pages 124)

1ERE PARTIE : RAPPORT D'ENQUETE

1. PRESENTATION DES ENQUÊTES	
1.1 : PREAMBULE et OBJET DES ENQUÊTES	p 5
1.2 : L'ENVIRONNEMENT JURIDIQUE	p 5
1.3 : L'ENVIRONNEMENT ADMINISTRATIF	p 6
2. MODALITES D'ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUÊTES	
2.1 : MODALITES D'ORGANISATION DES ENQUÊTES	p 8
2.1.1 : La désignation du commissaire enquêteur	p 8
2.1.2 : Arrêté d'organisation des enquêtes	p 8
2.1.3 : Prolongation des enquêtes	p 12
2.2 : FORMALITES DE PUBLICITE	p 12
2.2.1 : Publication dans les journaux	p 12
2.2.2 : Affichage	p 13
2.2.3 : Informations complémentaires hors publicité légale	p 13
2.3 : LES OPERATIONS PREALABLES	p 13
2.3.1 : Réunions à la Préfecture des Yvelines	p 13
2.3.2 : Réunions avec le Conseil général	p 14
2.4 : LES OPERATIONS AVANT CLOTURE	p 14
2.4.1 : Réunions au Ministère	p 14
2.4.2 : Réunion à la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de la Seine	p 15
2.5 : LES OPERATIONS APRES CLOTURE	p 15
2.5.1 : Réception des registres	p 16
2.5.2 : Réunions avec le Conseil général	p 16
2.5.3 : Rédaction du rapport et de l'avis motivé du commissaire enquêteur	
2.6 : DEROULEMENT DES ENQUÊTES	p 17
2.6.1 : Ambiance des permanences et enregistrement des contributions	p 17
2.6.2 : Incidents pendant la durée des enquêtes	p 17
2.7 : LA COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTES	p 17
2.7.1 : Intitulé du dossier :	p 17
2.7.2 : Constitution du dossier :	p 18

3. ANALYSE DU DOSSIER DES ENQUÊTES	
3.1 : METHODE RETENUE	p 20
3.2 : PIECE A : Objet de l'enquête - informations juridiques et administratives	p 20
3.3 : PIECE B : Plan de situation	p 20
3.4 : PIECE C : Notice explicative	p 20
3.5 : PIECE D : Plan général des travaux	p 21
3.6 : PIECE E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants	p 21
3.7 : PIECE F : Appréciation sommaire des dépenses	p 21
3.8 : PIECE G : Etude d'impact	p 21
3.9 : PIECE H : Evaluation économique et sociale du projet	p 27
3.10 : PIECE I : Classement / déclassement des voiries	p 28
3.11 : PIECE J : Dossiers de mise en compatibilité du PLU	p 28
4. EXAMEN DES OBSERVATIONS	
4.1 : METHODE RETENUE	p 29
4.2 : EXPOSE DES CONTRIBUTIONS DES ASSOCIATIONS	p 29
4.3 : EXPOSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC	p 39
4.4 : AVIS DES MAIRES DES COMMUNES	P 113
4.5 : ANALYSE DES CONTRIBUTIONS	p 115

2EME PARTIE : CONCLUSIONS ET AVIS

1. RAPPEL DE L'OBJET ET DU DEROULEMENT DES ENQUÊTES

2. L'AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

1ERE PARTIE :
RAPPORT D'ENQUETE

1. PRESENTATION DES ENQUÊTES

1.1 PREAMBULE et OBJET DES ENQUÊTES

Le présent document relate l'organisation et le déroulement des enquêtes publiques organisées préalablement à la réalisation du projet de liaison entre la RD 30 et la RD 190 avec création d'un franchissement de la Seine par un pont à Achères.

Il s'agit de trois enquêtes conjointes :

Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux d'aménagement envisagés présentent un caractère d'utilité publique.

Une enquête préalable pour la mise en compatibilité des PLU des communes pour lesquelles cela est nécessaire, c'est à dire : Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine.

Enfin, une enquête préalable aux opérations de classement/déclassement des voiries créées ou modifiées dans le cadre de la réalisation du projet, a été menée conjointement avec les deux autres enquêtes.

On peut noter que l'enquête parcellaire qui a, quant à elle, pour objet, d'une part, de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet dont la déclaration d'utilité publique est demandée, et d'autre part, d'identifier exactement leurs propriétaires sera organisée ultérieurement après que le projet définitif ait été établi.

Si la procédure est menée à son terme, ces enquêtes seront suivies d'un arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique de l'opération puis d'un arrêté de cessibilité des parcelles à exproprier. (lequel dernier arrêté ne pourra être établi qu'après réalisation de l'enquête parcellaire, qui ne sera organisée qu'après celle au titre de l'article 10 de la loi sur l'eau de 1992).

1.2 L'ENVIRONNEMENT JURIDIQUE

Conformément à l'article **L.11-1 du Code de l'expropriation**, et dans la mesure où l'opération envisagée nécessite des expropriations, le projet de liaison entre la RD 30 et la RD 190 est soumis à enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet entre également dans le champ d'application des articles **L.123-1 à L.123-16 du Code de l'environnement** relatifs à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement (ex loi dite «Loi Bouchardeau»).

Le montant du projet étant estimé à environ 120 M€ TTC, il doit être soumis à enquête publique au titre des articles **L123-1 et L123-2 du Code de l'environnement**.

En effet, au regard des articles L.123-1 et L.123-2 du Code de l'environnement et de l'article **R. 123.1 du Code de l'Environnement**, les travaux d'investissement routier d'un montant supérieur à 1,9 M€ conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants, doivent être soumis à enquête publique, du fait qu'en raison de leur nature, consistance et du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement.

Conformément à l'article **R.11-3 du Code de l'Expropriation** et aux articles **R.122-1 à R.122-16 du Code de l'Environnement** relatifs à la protection de la nature, le présent dossier doit comprendre une étude d'impact dans laquelle les conditions d'insertion du projet, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de sa réalisation doivent être traités.

D'autre part, conformément à l'article 4 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, pris pour application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, applicable au projet l'opération en tant que grands projets d'infrastructures (montant supérieur à 83,08 M€), est soumise à la réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel qui doit être annexé au dossier d'enquête publique.

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité publique doit permettre de confirmer le caractère d'utilité publique d'un projet et de vérifier que celui-ci est élaboré en connaissance de cause des avantages et inconvénients induits. Elle doit permettre également d'informer le public sur le projet, notamment en ce qui concerne l'intégration de celui-ci dans son environnement et d'expliquer les raisons qui ont conduit le Maître d'Ouvrage à retenir le projet présenté.

Conjointement, et en application des articles **L.123-16 et R.123-23 du Code de l'Urbanisme**, une enquête publique portera également sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées par le projet.

Enfin, une enquête publique portera également sur le classement et le déclassement des voies concernées par le projet.

1.3 L'ENVIRONNEMENT ADMINISTRATIF

Par une délibération le 8 juillet 1983, le Conseil Général a retenu l'intérêt de réaliser un nouveau franchissement de la Seine à l'est de Poissy, dit «pont à Achères» et il a demandé dans un même temps que ce projet figure sur les documents d'urbanisme de Triel-sur-Seine, Achères, Chantcloup-les-Vignes et Carrières-sur-Seine.

Des études techniques ont été menées, permettant de définir un tracé de la liaison complète qui permettait de relier la RD 190 à l'ouest à la RD30 à l'est.

Le tracé de ce projet « interceptait » un des fuseaux des variantes de l'autoroute A104, les études du projet départemental ont donc été bloquées dans l'attente du choix de tracé de l'A104.

Par une délibération prise le 12 décembre, le Conseil Général a approuvé le principe de création de la liaison RD 190 - RD 30 avec un nouveau franchissement de Seine et a demandé la poursuite des études en vue de l'adoption en 2004 du dossier de prise en considération et du lancement des procédures administratives permettant son inscription dans les documents d'urbanisme.

La décision de l'Etat mi 2005 d'engager un débat public a, à nouveau, suspendu les études départementales, dans l'attente de la décision de l'Etat.

A la suite du débat public organisé par l'Etat en 2006, un tracé a été retenu par l'Etat pour le prolongement de l'A 104. Cette décision est intervenue le 24 octobre 2006. La caractéristique de ce tracé est d'être, en partie, le même que celui de la liaison départementale (RD 30 dans Achères), avec une **traversée de la Seine sous-fluviale, située à l'emplacement du projet du pont départemental.**

Suite au débat public le Conseil Général par délibération du 16 février 2007 a réaffirmé son intérêt pour la liaison RD 190 - RD 30. Après concertation avec les communes concernées, le Conseil Général a délibéré sur les modalités d'une concertation qu'il a lancée le 15 juin 2009. Le bilan de cette concertation a été acté le 23 octobre 2009 et, à la suite d'études et de concertation avec les élus des communes concernées, l'Assemblée Départementale a approuvé un tracé définitif permettant d'élaborer le dossier d'Avant-Projet.

Le 8 juillet 2010, l'Avant-Projet a été approuvé et la demande d'ouverture d'enquête publique a pu être lancée.

2 MODALITES D'ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUÊTES

2.1 MODALITES D'ORGANISATION DES ENQUÊTES

2.1.1 La désignation du commissaire enquêteur

A la demande de Monsieur le Préfet, le Président du Tribunal Administratif de Versailles a désigné par son ordonnance n° E11000135/78 du 24 octobre Monsieur Alain CLERC comme commissaire enquêteur pour les enquêtes publiques conjointes objet du présent rapport.

Ce document figure en **pièce 1**

2.1.2 Arrêté d'organisation des enquêtes

Après consultation du commissaire enquêteur et l'obtention de son accord sur les permanences, Monsieur le Préfet, par son **Arrêté préfectoral du 24 octobre 2011 a prescrit l'ouverture des enquêtes publiques conjointes préalables à la réalisation du projet de liaison départementale entre la route départementale 30 (RD 30) et la route départementale 190 (RD 190) avec la création d'un franchissement de la Seine (Pont à Achères) sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine.**

Article 1^{er} : Il sera procédé conjointement, sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine, à :

une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la liaison entre la RD30 et la RD190, incluant le franchissement de la Seine (Pont d'Achères)

une enquête préalable à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine

une enquête préalable au classement/déclassement des voiries réalisées ou modifiées dans le cadre de ce projet.

Article 2 : Monsieur Alain CLERC, directeur équipement et environnement à la chambre de commerce et d'industrie de Châlons-en-Champagne en retraite, est nommé commissaire enquêteur pour ces différentes enquêtes.

Article 3 : Les dossiers d'enquêtes publiques, ci-dessus visés, ainsi que les registres d'enquêtes à feuillets non mobiles, seront cotés et paraphés par le commissaire enquêteur. Ils seront déposés en mairie d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy, Triel-sur-Seine, à la sous-préfecture de Saint-germain-en-Laye et mis à la disposition du public durant 30 jours consécutifs, sauf les dimanches et les jours fériés, du 2 janvier 2012 au 31 janvier 2012 inclus aux jours et heures suivants :

Mairie d'Achères :

Lundi : 08h30 - 12h00 / 13h30 - 17h45	Jeudi : 08h30 - 12h00 / 13h30 - 17h45
Mardi : 13h30 - 17h45	Vendredi : 08h30 - 12h00 / 13h30 - 17h45
Mercredi : 08h30 - 17h45	Samedi : 09h00 - 12h30

Mairie de Carrières- sous-Poissy :

Lundi : 08h30 - 12h00 / 13h45 - 17h30	Jeudi : 08h30 - 12h00 / 13h45 - 17h30
Mardi : 08h30 - 12h00	Vendredi : 08h30 - 12h00 / 13h45 - 17h30
Mercredi : 08h30 - 12h00 / 13h45 - 19h00	Samedi : 08h30 - 12h00

Mairie de Chanteloup-les-Vignes :

Lundi : 09h00 - 12h00 / 13h30 - 18h00	Jeudi : 09h00 - 12h00 / 13h30 - 18h00
Mardi : 09h00 - 12h00 / 13h30 - 18h00	Vendredi : 09h00 - 12h00 / 13h30 - 18h00
Mercredi : 09h00 - 12h00 / 13h30 - 18h00	Samedi : 09h00 - 12h00

Mairie de Poissy :

Lundi : 08h30 - 12h00 / 13h30 - 16h00	Jeudi : 08h30 - 12h00 / 13h30 - 18h00
Mardi : 08h30 - 12h30 / 13h30 - 18h00	Vendredi : 08h30 - 12h30 / 13h30 - 18h00
Mercredi : 08h30 - 12h00 / 13h30 - 18h00	Samedi : 09h00 - 12h30

Mairie de Triel-sur-Seine :

Lundi : 13h45 - 17h30	Jeudi : 08h30 - 12h00
Mardi : 08h30 - 12h00 / 13h30 - 17h00	Vendredi : 08h30 - 12h00 / 13h30 - 17h00
Mercredi : 08h30 - 12h00 / 13h30 - 17h00	Samedi : 08h30 - 12h00

Sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye :

Lundi : 08h45 -15h45	Jeudi : 08h45 -15h45
Mardi : 08h45 -15h45	Vendredi : 08h45 -15h45
Mercredi : 08h45 -15h45	

Article 4 : Un avis faisant connaître l'ouverture des enquêtes conjointes sera publié par les soins de la préfecture en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, dans deux journaux habilités à recevoir les annonces légales et judiciaires dans le département.

Un second avis sera rappelé dans les huit jours de l'enquête dans ces mêmes journaux.

Cet avis sera également publié par voie d'affiches et éventuellement par tous autres procédés dans les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy, Triel-sur-Seine et à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye, quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. L'accomplissement de cette formalité devra être certifié par les maires des communes et le sous-préfet désignés ci-dessus.

L'avis sera affiché dans les mêmes conditions par le maître d'ouvrage sur les lieux ou en un lieu situé au voisinage des ouvrages ou des travaux projetés et visibles de la voie publique.

Article 5 : Pendant le délai fixé à l'article 3, toutes observations sur l'utilité publique de l'opération, la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme, et le classement /déclassement des voiries, pourront être soit consignées directement sur les registres d'enquête, aux jours et heures fixés ci-dessus, soit adressées par écrit aux maires des communes qu'elles annexeront aux registres d'enquête, ou transmises au commissaire enquêteur domicilié à cet effet à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye (1 rue du panorama 78100 SAINT-GERMAIN-EN-LAYE), siège de l'enquête.

Il en sera de même pour les observations qui seraient présentées par les chambres consulaires de l'agriculture, du commerce et de l'industrie et des métiers.

Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur siègera en mairie où il entendra toute personne intéressée, aux jours et heures suivants :

Mairie d'Achères :

Jeudi 05 janvier 2012 de 09H00 à 12h00

Mardi 31 janvier 2012 de 13h30 à 17h45

Mairie de Carrières-sous-Poissy :

Jeudi 05 janvier 2012 de 14H00 à 17h30

Mardi 31 janvier 2012 de 09H00 à 12h00

Mairie de Chanteloup les vignes :

Mardi 10 janvier 2012 de 09h00 à 12h00
 Vendredi 27 janvier 2012 de 14h00 à 18h00

Mairie de Poissy : Mardi 10 janvier 2012 de 14h00 à 18h00

Mairie de Triel-sur-Seine : Samedi 21 janvier 2012 de 09h00 à 12h00

Article 6 : A l'expiration du délai d'enquête, les registres seront clos et signés par les maires des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy, Triel-sur-Seine et le sous-Préfet de Saint-Germain-en-Laye, et transmis dans les 24 heures avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur, par pli recommandé avec avis de réception.

Le commissaire enquêteur examinera les observations consignées ou annexées aux registres et entendra toutes personnes qu'il lui paraîtra utile de consulter, ainsi que le maître d'ouvrage, s'il le demande et en fera mention au procès verbal d'enquête.

Il établira un rapport qui relatara le déroulement de l'enquête et consignera, dans un document séparé, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération.

Le commissaire enquêteur transmettra dans le délai prévu par le code de l'expropriation, l'ensemble du dossier avec ses observations et ses conclusions au préfet des Yvelines.

Dès réception, copie du rapport et des conclusions sera notifiée au président du tribunal administratif de Versailles et au sous préfet de Saint-Germain-en-Laye qui sera invité à donner son avis.

toute personne intéressée pourra demander communication de ces pièces en adressant à M. le préfet des Yvelines - Direction de la réglementation et des élections - Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques - 1, rue Jean Houdon 78010 Versailles cedex.

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera mise à disposition en préfecture des Yvelines, à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye, et dans les mairies pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Article 7 : Le conseil général des Yvelines, personne morale de droit public, situé 2, place André Mignot - 78012 Versailles, est responsable du projet. Toute information sur le dossier d'enquête publique peut être demandée au conseil général des Yvelines, Direction des routes et des Transports - 5, rue de la Patte d'Oie à Versailles.

Article 8 : A l'issue de la procédure, le préfet des Yvelines appréciera l'utilité publique de l'opération afin de déclarer ou non par arrêté préfectoral l'utilité publique.

Article 9 : Le secrétaire général de la préfecture, le sous préfet de Saint-Germain-en-Laye, les maires d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy, et Triel-sur-Seine, le Président du conseil général des Yvelines, la directrice départementale des territoires, sont chargés chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Ce document figure en **pièce 2**

2.1.3 Prolongation des enquêtes

A la demande de plusieurs associations, j'ai été amené à proposer une prolongation des enquêtes de 15 jours. Cette demande a été acceptée par Monsieur le Préfet qui a prescrit par son arrêté du 20 janvier 2012 la prolongation des enquêtes jusqu'au **15 février 2012 inclus**.

J'ai donc été présent à quatre permanences supplémentaires :

Mairie de Poissy : Vendredi 03 février 2012 de 14h00 à 18h00

Mairie d'Achères : Samedi 04 février 2012 de 09h00 à 12h00

Mairie de Carrières-sous-Poissy : Samedi 11 février 2012 de 09h00 à 12h00

Mairie de Chanteloup les vignes : Mardi 14 février 2012 de 14h00 à 18h00

Ces documents figurent en **pièce 3**

2.2 : FORMALITES DE PUBLICITE

2.2.1 : Publication dans les journaux

Conformément aux arrêtés préfectoraux prescrivant les enquêtes et leur prolongation la préfecture a procédé à la publication, dans deux journaux, d'avis faisant connaître l'ouverture puis la prolongation de ces enquêtes.

2.2.1.1 : Avis d'ouverture des enquêtes :

1er avis d'ouverture des enquêtes :

- «Le Parisien» daté du 14 décembre 2011
- «Le courrier des Yvelines» daté du 14 décembre 2011

2ème avis d'ouverture des enquêtes :

- «Le Parisien» daté du 4 janvier 2012
- «Le courrier des Yvelines» daté du 4 janvier 2012

2.2.1.2 : Avis de prolongation des enquêtes :

- «Le Parisien» daté du 25 janvier 2012
- «Le courrier des Yvelines» daté du 25 janvier 2012

copie de ces avis figurent en **pièce 4**

2.2.2 : Affichage

En complément des avis publiés dans la presse il a été procédé à l'affichage des affiches fournies par la préfecture aux mairies sur les panneaux administratifs réservés à cet effet.

copie des certificats d'affichage figurent en **pièce 5**

Le conseil général, Maître d'ouvrage du projet, a implanté le long des voies principales 12 panneaux d'information comportant le rappel de l'enquête (dates et communes concernées) et la publication de l'arrêté préfectoral d'ouverture des enquêtes du 24 novembre 2011. Ces panneaux sont situés : le long de la RD 190 (4), la RD 22 (2), la RD 55 (2) et la RD 30 (4).

le plan d'implantation de ces panneaux figurent en **pièce 6**

2.2.3 : Informations complémentaires hors publicité légale

2.2.3.1 De la part du Maître d'Ouvrage :

Sur le **site** du Conseil Général : une page très complète a été mise en ligne comportant :

- le rappel du projet et de l'objet des enquêtes publiques,
- les arrêtés préfectoraux d'ouverture et de prolongation des enquêtes
- les panneaux d'information qui ont été exposés physiquement dans les Mairies pendant toute la durée des enquêtes. (sur la commune de Carrières-sous-Poissy les panneaux ont été exposés à la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de la Seine CA2RS).
- le dossier complet des enquêtes publiques.

2.2.3.2 De la part des communes concernées par les enquêtes :

Les communes ont donné l'information concernant les enquêtes publiques sur leur site.

En ce qui concerne, la commune de Chanteloup-les -Vignes, l'information a été donnée dans le bulletin municipal INI'O-LOUP de janvier 2012.

2.3 : LES OPERATIONS PREALABLES

2.3.1 : Réunions à la Préfecture des Yvelines :

- Premier contact le 21 novembre 2011 avec Madame Karine BOURDIN du Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques, pour remise du dossier et prise d'un nouveau rendez-vous pour la signature et le paraphe des registres et des dossiers d'enquêtes.

- Nouvelle réunion le 29 novembre 2011 avec Madame Karine BOURDIN pour les registres d'enquêtes et les dossiers d'enquêtes. Il s'est agi de signer et parapher 4 registres (2 «DUP», 1 «PLU» et 1 «classement - déclassement») et un registre pour chacune des 5 communes concernées et la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye. (sauf pour Poissy : pas de «mise en compatibilité du PLU»)

2.3.2 : Réunions avec le Conseil général

- Première réunion de travail avec madame Isabelle QUEIROGA et Cristelle CHIVET de la Direction des routes du Conseil Général.

Cette réunion avait comme objectif de présenter le projet objet des enquêtes

Le projet consiste à créer une voie nouvelle pour relier la RD 190 à la RD 30 et créer un pont à Achères pour franchir la Seine.

Il s'agit d'un projet pour lequel les premières initiatives datent de 1983, il y a plus de trente ans. Pendant toute cette période le Conseil Général a fait avancer ses études pour définir cette infrastructure.

Il a été, à plusieurs reprises «arrêté» par l'Etat dont le projet de prolongement de l'autoroute «la Francilienne A104» n'est, à ce jour, toujours pas définitivement arrêté.

Il est rappelé qu'il y a trois enquêtes publiques conjointes, qui seront complétées, ultérieurement, par une enquête «loi sur l'eau», qui pourra permettre de définir plus précisément les caractéristiques du pont figurant au dossier.

Enfin, une enquête parcellaire sera effectuée pour déterminer, avec précision, les parcelles à acquérir après l'arrêté de cessibilité qui serait délivré par Monsieur le Préfet.

- Deuxième réunion, «sur le terrain» avec Madame Christelle CHIVET. Ce déplacement a permis, en particulier de prendre conscience de la très grande richesse de paysage des bords de Seine.

La Boucle de Chanteloup bénéficie quant à elle de vues de plaine tout à fait caractéristiques.

2.4 : LES OPERATIONS AVANT CLOTURE

2.4.1 : Réunions au Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire :

Je suis reçu le 2 février 2012 par Monsieur Laurent ROBERT, responsable du département de maîtrise d'ouvrage n°1 à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement, Ile de France (DRIEA If).

J'ai souhaité rencontrer Monsieur ROBERT pour connaître l'avis officiel de l'Etat sur l'avancement du projet «A 104» au moment des enquêtes.

Monsieur ROBERT, m'indique que le ministère est dans l'attente d'une décision pour lancer l'enquête publique sur le prolongement de l'A104 entre Méry et Orgeval. Il ne pense pas qu'elle aura lieu avant fin 2013.

Il me précise qu'en l'état actuel du dossier, le prolongement (tracé vert) de cette autoroute est prévue «sans péage».

Pour répondre à une question posée par l'association ADIV Environnement, il me précise que le projet de l'Etat prévoit à Achères, un échangeur complet avec la RD 30 au nord et au sud. Sachant cependant qu'à la demande du Maire d'Achères, l'échangeur Sud pourrait être supprimé.

2.4.2 : Réunion à la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de la Seine :

Je suis reçu par Monsieur Pierre CARDOT, Président de la CA2RS afin de connaître son avis sur le projet mis à l'enquête.

Il m'indique que la réalisation de ce projet est très importante pour permettre le développement des projets portés par la CA2RS sur la Boucle de Chanteloup-les-Vignes.

Il n'est pas d'accord sur le «tracé vert» de l'A104 car il trouve que ce tracé est beaucoup trop situé à travers des zones urbaines. Il trouve aussi que ce tracé est défavorable au développement du «cocor vert» de la Boucle de Chanteloup-les-Vignes.

2.5 : LES OPERATIONS APRES CLOTURE

2.5.1 : Réception des registres

Après la clôture des enquêtes le 15 février 2012 les Maires de chaque commune et Monsieur le sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye ont clos et signé les registres d'enquêtes et me les ont transmis par plis recommandés avec avis de réception.

J'ai donc reçus des mairies et de la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye 32 registres :

Achères :	4 registres	2 DUP,	1 PLU,	1 Classt/déclasst
Carrières sous Poissy :	13 registres	7 DUP,	4 PLU,	2 Classt/déclasst
Chanteloup les Vignes :	4 registres	2 DUP,	1 PLU,	1 Classt/déclasst
Poissy :	4 registres	3 DUP,		1 Classt/déclasst
Triel-sur-Seine :	4 registres	2 DUP,	1 PLU,	1 Classt/déclasst
Sous-préfecture : (Saint-Germain-en-Laye)	3 registres	1 DUP,	1 PLU,	1 Classt/déclasst

L'ensemble de ces registres représentent 220 observations et contributions dont certaines très importantes émanant d'associations (NON-PONT-ACIHERES : 110 pages, ADIV Environnement : 14 pages)

En accord avec Madame BOURDIN, compte tenu de l'importance (600 pages A3), les communes ont retourné les dossiers d'enquête directement à la Préfecture, puisque j'en détenais déjà un exemplaire.

2.5.2 : Réunions avec le Conseil général

Après le dépouillement de quelques observations, j'ai transmis par mail, le 26 février dernier, les importantes contributions des associations «NON-PONT-ACIÈRES» et ADIV Environnement au Conseil Général car elles comportent beaucoup de questions qui sont reprises par une grande partie des intervenants.

Nous avons tenu une réunion de travail le 16 mars 2012 avec Monsieur Alain MONTEIL Directeur, Isabelle QUEIROGA et Christelle CHIVET de la Direction des Routes.

Des informations complémentaires m'ont été fournies sur certains points dont les suivants :

A 104 : le Ministère de l'écologie, du développement durable et des transports lors d'une réponse à Madame Dominique GILLOT au sujet de l'A 104 a indiqué : le prolongement qui a fait l'objet de la décision du 4 octobre 2006 est bien toujours inscrit dans les documents de planification et d'orientation les plus récents. Cependant le délai de cinq ans ayant été dépassé «une nouvelle saisine de la Commission Nationale de Débat public sera indispensable pour assurer la solidité juridique du dossier. Dans cette réponse il est bien toujours précisé que le «tracé vert» intègre des traversées «sous fluviales» entre Conflans-Sainte-Honorine et Achères et entre Achères et Carrières-sous-Poissy

Il m'est précisé qu'en cas de non réalisation de l'A104 sur sa totalité entre Méry et Orgeval, il n'y aurait pas de port à Achères

Craintes de voir la nouvelle liaison remplacer A104 pour relier Orgeval par la RD 154 : Le CG ne veut pas doubler la RD 154, l'emplacement réservé pour faire un échangeur à Orgeval a d'ailleurs été libéré.

Il m'est rappelé que les caractéristiques géométriques de la liaison ne sont pas celles d'une infrastructure autoroutière.

Le pont (appelé viaduc dans l'étude d'impact): Il ne devrait pas être éclairé la nuit, la pollution lumineuse ne viendrait que des phares des véhicules.

2.5.3 : Rédaction du rapport et de l'avis motivé du commissaire enquêteur

J'ai terminé le dépouillement des observations du public et des contributions importantes (en volume) établies par certaines associations.

J'ai alors terminé l'établissement du présent rapport et établi mes conclusions et mon avis motivé

2.6 : DEROULEMENT DES ENQUÊTES

2.6.1 : Ambiance des permanences et modalités d'enregistrement des contributions

En ce qui concerne l'organisation des permanences, j'estime elle a été satisfaisante.

Dans la presque totalité des mairies (à l'exception de Carrières-sous-Poissy), les panneaux d'information mis en place par le département se situaient à proximité, ou dans la salle où avait lieu la permanence.

Dans la très grande majorité des cas les personnes avaient pris connaissance du dossier sur le site du Conseil Général. Le fait d'avoir les dossiers en ligne a été très apprécié de tout le monde.

D'une façon générale la fréquentation des permanences a été très soutenue et on peut dire que le climat de l'enquête a été bon même si la très grande majorité de ceux qui se sont déplacés étaient défavorable au projet.

Il n'y a pas vraiment eu de «bouchons» ou de trop grande attente pour me rencontrer.

Les personnes qui désiraient déposer une contribution l'ont souvent fait en agrafant un texte qui avait été préparé.

En cas de trop forte affluence le texte m'était remis avec une indication sur le registre et je l'agrafais ensuite.

J'ai correspondu par mail avec la plupart des intervenants : Préfecture, Conseil Général, associations et aussi avec des personnes du public.

2.6.2 : Incidents pendant la durée des enquêtes

Il n'y a pas eu d'incident lors des enquêtes.

2.7 : LA COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTES

2.7.1 : Intitulé du dossier :

Le dossier constitué pour être soumis aux trois enquêtes conjointes est intitulé :

dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique publique

2.7.2 : Constitution du dossier :

2.7.2.1 : Description générale :

Le dossier des enquêtes est constitué d'un document très volumineux (près de 600 pages au format A3). Ses différentes rubriques sont reliées entre elles pour des questions de commodité. Seuls constituent deux documents à part :

- Le dossier de mise en compatibilité du PLU qui est spécifique à chaque commune (à l'exception de la commune de Poissy qui n'a pas besoin de mise en conformité)
- Une note d'information complémentaire établie à la suite de l'avis de l'Autorité Environnementale. Ce document doit être joint à tout dossier d'enquête qui comporte une étude d'impact.

2.7.2.2 : Liste des pièces du dossier :

Ce dossier est composé des pièces suivantes :

- Il comporte un préambule qui décrit l'objet des enquêtes (dans le dossier, on parle de «l'enquête» au singulier, même si administrativement, il s'agit bien de trois enquêtes conjointes).
- pièce A : Objet de l'enquête - Informations juridiques et administratives,
 - Rappel de l'historique du projet, des contextes administratif et juridique.
 - Ce qui se passera après la DUP.
 - Textes régissant l'enquête publique
- pièce B : Plan de situation,
- pièce C : Notice explicative,
 - Objet de l'opération.
 - Choix du projet parmi les différents variantes.
 - Présentation du projet
 - Insertion environnementale du projet
 - Situation vis à vis des documents d'urbanisme (SDRIF et PLU) et estimation des dépenses.
- pièce D : Plan général des travaux,
- pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
- pièce F : Appréciation sommaire des dépenses,
- pièce G : Etude d'impact,
 - Document «*important*» du dossier (318 p format A3), elle vise à analyser les conséquences positives et négatives du projet sur l'environnement et sur la santé. Elle doit présenter les mesures de suppression, de réduction et le cas échéant, de compensation des impacts négatifs. Elle doit évaluer l'utilité du projet pour la collectivité.
- pièce II : Evaluation économique et sociale du projet,
 - Document qui est équivalent, sur le plan économique et social, à l'étude d'impact, sur le plan environnemental. Cette étude, permet de déterminer et de chiffrer les effets de la réalisation du projet pour les différents acteurs.

(puissance publique, gestionnaire de l'infrastructure, collectivité). Elle doit permettre d'établir un indicateur de rentabilité.

Lorsque des «grands travaux» sont réalisés avec le concours de fonds publics, le bilan doit être établi, à nouveau, dans un délai maximal de cinq ans après la mise en service.

- pièce I : Dossier classement/déclassement de voirie,

- pièce J : Mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme,

Document propre à chaque commune ayant à modifier son PLU (toutes sauf Poissy)

- Annexes

Il s'agit essentiellement des différentes délibérations adoptées par l'assemblée départementales pour permettre l'avancement des études qui concernent le projet.

3. ANALYSE DU DOSSIER DES ENQUÊTES

3.1 : METHODE RETENUE

Chaque partie du dossier sera examinée de façon à pouvoir donner un avis

3.2 : PIECE A : Objet de l'enquête - informations juridiques et administratives

Ce chapitre rappelle le contexte historique et les dates importantes qui ont marqué l'évolution de la mise au point du projet. Il permet de bien cerner la façon dont les études ont pu avancer ou ont été retardées par le projet du prolongement de l'A104.

Ce qui est appelé «les grandes dates» nous fournit la liste des délibérations de l'assemblée départementale.

La procédure d'enquête est détaillée, tant pour ce qui se passe avant que pendant et après celle-ci.

Les procédures parallèles à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sont rappelées : mise en compatibilité des PLU pour l'ensemble des communes à l'exception de Poissy et enquêtes sur le classement - déclassement de certaines voiries ou parties de voiries créées, modifiées ou délaissées à l'occasion de la réalisation de cette liaison.

AVIS : l'objet de l'enquête est bien décrit. Les différentes étapes sont bien expliquées. L'environnement administratif lié au projet de la Francilienne est bien souligné

3.3 : PIECE B: Plan de situation

Ce chapitre comprend deux plans : un extrait de carte routière et une vue aérienne où on a fait figurer les limites de la zone d'étude. On trouve aussi l'indication des voies principales, des limites communales et des communes périphériques situées hors zone d'étude.

AVIS : ces deux cartes permettent bien de positionner le projet et montrent bien que la majorité des voies sont orientées «nord-sud»

3.4 : PIECE C: Notice explicative :

Ce chapitre comprend :

Objet de l'opération. Il est rappelé son contexte : les difficultés de circulation de la Boucle de Chanteloup, les difficultés de calendrier dues à la présence du projet d'Etat avec l'A 104. Dans le bilan de la concertation qui a eu lieu, la position du Conseil Général est de vouloir faire seul cette liaison puisque l'Etat ne peut pas s'engager sur un calendrier et un financement qui aurait pu permettre, l'étude d'une éventuelle «mutualisation» du franchissement de la Seine.

Choix du projet parmi les différents variantes. Les différentes variantes au projet arrêté sont présentées et la justification des choix est clairement expliquée dans des tableaux où les avantages et les inconvénients sont analysés.

Présentation du projet

Insertion environnementale du projet
 Situation vis à vis des documents d'urbanisme (SDRIF et PLU)

AVIS : Ce chapitre est bien traité, le point qui me semble le plus important porte sur la justification du projet maintenant : on verra que c'est le point essentiel. Comment peut-on faire un pont si on pense que douze ans (2032-2020) plus tard on fera un passage sous fluvial au même endroit.

3.5 : PIECE D : Plan général des travaux

3.6 : PIECE E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,

3.7 : PIECE F : Appréciation sommaire des dépenses,

AVIS : Ces trois chapitres sont essentiellement techniques. Il est bien indiqué qu'en règle générale les circulations «douces» sont décrites pour les cyclistes qui bénéficient de «vrais pistes cyclables» protégées (sauf sur la partie de RD 30 en direction d'Achères où il n'y aura que des «bandes» cyclables pour rejoindre celles existant actuellement). Les cheminements piétons ne sont pas indiqués.

3.8 : PIECE G : Etude d'impact

On peut dès à présent rappeler que l'Autorité Environnementale chargée par le code de l'Environnement de donner son avis sur cette étude l'a trouvée *«complète et de bonne qualité»*.

Nous allons chercher à analyser comment sont traités les différentes problématiques portant sur les aspects les plus sensibles du projet.

3.8.1 : Analyse de l'état initial :

Tout d'abord il est question de la définition de la zone d'étude du projet. Il s'agit de «l'essentiel du territoire où le projet est susceptible d'avoir des effets directs ou indirects».

On note qu'un élément important est la présence de la Seine avec ses îles, ses bords de Seine et les contraintes liées au PPRI qui en découle. Il est bien indiqué que ce projet de pont ne devra pas augmenter le risque d'inondation en réduisant la zone d'expansion des eaux. On peut noter que l'autorité environnementale a *«relevé que le respect du PPRI et du PGA par le projet est un enjeu importants»*. Des inventaires faunistiques et floristiques ont été établis ; l'autorité environnementale demande que ceux-ci soient complétés pour certaines espèces, ce que le Conseil Général a accepté dans son mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale.

La partie «paysage» a été particulièrement analysée, il en résulte deux volets : les bords de Seine, le contrefort boisé de l'Hautil et le coteau en bord de Seine qui sont des secteurs à forte sensibilité. Les plaines, par contre, sont considérées comme des secteurs à sensibilité moyenne.

Un état des lieux a été réalisé pour recenser les principales caractéristiques du milieu économique et humain de la zone d'étude. les conclusions sont les suivantes : compte tenu des projets de zones d'activités existantes et en projet, de la structure de la population actuelle (âge et taux d'emploi), on peut estimer que des développements importants en terme de logements et d'activités sont attendus dans les quinze prochaines années. C'est ce développement économique en cours qui nécessite une amélioration de la desserte de la Boucle de Chanteloup.

Un état des lieux de l'environnement sonore a été réalisé sous forme de relevés de mesures acoustiques le long des RD 190, RD 55 et RD 30, sur les communes de Carrières-sous-

Poissy, Achères et Triel-sur-Seine, afin de déterminer les niveaux sonores présents dans la zone d'étude, des comptages routiers ont été simultanément effectués afin de corréler les niveaux sonore au trafic circulé. On peut rappeler que le niveau sonore (les décibels dB) évolue selon une échelle logarithmique. Si une source de bruit produit une intensité sonore de 60 dB, deux fois la même source de bruit identique produira une intensité sonore de 63 dB, une augmentation de 3 dB correspond à un doublement de l'intensité sonore !

C'est l'île de la Dérivation qui a l'ambiance sonore la plus basse; (50,7 dB de 6h à 22h et 43,6 dB de 22h à 6h)

La synthèse des enjeux est résumée dans un tableau situé p 298 & 299 du dossier. Pour chacun d'entre eux il sont affecté d'un «code couleur» allant de «très fort» à «faible».

AVIS : L'état des lieux initial de la zone d'étude a été bien étudié. En fonction du tableau qui résume l'importance des enjeux qui ont été examinés on peut faire les remarques suivantes.

Enjeux très forts :

uniquement dans le milieu physique pour : les risques d'inondation dans le périmètre du PPRI, la présence d'eaux souterraines à faible profondeur et enfin la présence de plusieurs sites dont les sols sont pollués, dont une ancienne carrière située sous le fuseau retenu.

Enjeux forts :

principalement dans le cadre de vie pour : les paysages qui présentent une entité paysagère forte surtout les bords de Seine, l'ambiance sonore qui est généralement modérée (c.a.d. inférieur à 65 dB) à l'exception de la RD 190 où l'ambiance est non modérée.

La présence de la Seine représente elle aussi un enjeux fort.

Je pense que l'on peut, en anticipant un peu sur les réactions que l'on va relever dans les contributions, voir que le bruit et les paysages des bords de Seine seront parmi les thèmes souvent retenus.

3.8.2 :Impacts du projet sur l'environnement et la santé et mesures «compensatoires» envisagées :

- Effets temporaires sur l'environnement et mesures correctives adoptées :

Les travaux qui seront menés pour la réalisation du projet sont importants et ils auront un impact sur la circulation routière. Ce sont les travaux de modification d'infrastructure (RD 30 et RD 190) qui amèneront les perturbations les plus importantes.

Mesures prévues :

La création et le réaménagement des giratoires pourra se faire en maintenant la circulation. Une information préalable portant sur les perturbations prévues selon les différentes phases du chantier et les mesures prises pour les atténuer sera transmise aux autorités locales et aux usagers par les moyens d'information les plus appropriés.

La plateforme des installations de chantier sera imperméabilisée pour éviter tout risque de pollution.

AVIS : Les mesures prévues pour prévenir, afin de les éviter au maximum, les nuisances dues au chantier me semblent avoir été particulièrement bien étudiées. On peut noter que l'autorité environnementale a apprécié le fait qu'il soit prévu que la plate-forme des installations de chantier soit étanche. On peut aussi noter que le fait de conserver la circulation en dépit de l'exécution d'une modification de la voirie est une disposition qui sera appréciée car un certain nombre de résidents étaient inquiets de la coupure d'une voie comme la RD 30 par exemple.

- Effets permanents sur l'environnement et mesures correctives adoptées :

Effets du projet sur les eaux superficielles : l'augmentation des surfaces imperméabilisées va modifier les volumes des eaux de ruissellement et risquer d'influencer la qualité des eaux de ruissellement. L'infrastructure routière pourrait être à l'origine de diverses pollutions.

Mesures prévues :

L'assainissement du projet sera de type séparatif. Les écoulements extérieurs à la plate-forme routière et les apports routiers seront collectés par deux réseaux distincts afin de limiter au mieux le volume des ouvrages de contrôle et ainsi de restituer au mieux les effluents extérieurs à la plate-forme routière dans le milieu naturel.

AVIS : C'est une très bonne disposition qui permet de soulager les réseaux reliés aux dispositifs de traitement des eaux.

Effets du projet sur l'air : A la demande de l'autorité environnementale, le Conseil Général a établi une étude complémentaire pour examiner les incidences prévisibles du projet sur la qualité de l'air.

AVIS : Les résultats obtenus lors de l'étude complémentaire indiquent des concentrations inférieures aux seuils admissibles.

Effets sur la faune : plusieurs espèces rares ou assez rares ont été observées dans la zone du projet.

Mesures prévues :

Il est prévu de tenir compte des périodes de nidification, d'hibernation et de reproduction pour les chauve-souris pour l'exécution des défrichements. D'autre part ces défrichements seront limités au strict nécessaire et les maintiens d'habitats de chasse favorables pour les rapaces sera la règle. Il faudra conserver et dévier les boisements des bords de Seine sous le viaduc afin de limiter les collisions tout en conservant un corridor fonctionnel pour les chauve-souris

p 360 une carte montre les corridors qui doivent être conservés sous le viaduc pour le passage de la «petite faune», ainsi que des oiseaux et des chauve-souris.

AVIS : Beaucoup de dispositions sont prises pour éviter au maximum de perturber ou détruire la faune et la flore. Les continuités de boisements qui sont annoncées sous le viaduc méritent d'être soulignées. L'exposé des dispositions à prendre au niveau administratif pour obtenir une dérogation sur quelques sujets d'espèces protégées montre bien le souci que l'on doit avoir pour conserver ces espèces.

On pourra noter aussi que la présence de sources lumineuses sera réduite au strict besoins de sécurité. De même, il est prévu de privilégier les murs anti-bruits non transparents pour éviter les collisions avec des oiseaux.

Effets sur le paysage :

Les voiries hors viaduc : Le dossier montre des photos-montages des routes créés ou modifiés (passage en 2 fois 2 voies). D'une façon générale on peut noter qu'il y a assez peu d'arbres en alignement. Seule cas : sur la RD 190 sont plantés une deuxième rangée d'arbres face à celle existante en bordure des deux voies

Mesures prévues :

Il est prévu de planter des espèces locales de façon à faciliter la reprise.

Les plantes couvre-sol seront privilégiées et les abords de la voirie seront simplement engazonnés.

AVIS : On peut regretter qu'il n'y ait que des vues indiquant la voirie longitudinalement. En particulier sur la RD 30 réaménagée, on ne se rend pas suffisamment compte de l'impact des écrans anti-bruit (que l'on devine sur la vue n°7).

On ne se rend pas du compte de la dénivellation liée à la mise hors d'eau de la voirie.

Le viaduc : Le dossier expose que le viaduc ne sera pas perceptible dans son ensemble car la végétation importante de l'île de la Dérivation interdirait cette vision globale. Il est reconnu que les vues proches seront importantes car elles laisseront voir la sous face et la liaison pile-tablier. Il est dit «qu'il faut appréhender cet ouvrage avec modestie tout en gardant à l'esprit la définition d'un parti qui crée une identité».

Les trois photos-simulation ont été positionnées depuis le quai de l'Ecluse qui serait le seul point de vue qui permet de voir le viaduc traverser la Seine au-dessus de l'île de la Dérivation.

Mesures prévues :

Le dossier rappelle que le pont n'est pas encore totalement défini et que ses caractéristiques techniques ne seront totalement arrêtées (avec les élus locaux) qu'après la tenue de l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau.

AVIS : Le viaduc est très présent dans le paysage et il n'y a pas de mesures qui puisse compenser cette sensation. Il faudrait que le projet final soit tout à fait exceptionnel genre «viaduc de Millau» pour que la phrase qui figure dans le texte descriptif soit justifiée.

Effet sur le bruit :

Le dossier indique que la réglementation est différente en cas de création ou de modification de voirie.

Les objectifs acoustiques réglementaires à retenir sont :

en cas de création de voie : $L_{Acq}(6h-22h) = 60 \text{ dB (A)}$

$L_{Acq}(22h-6h) = 55 \text{ dB (A)}$

en cas de modification de voie : $L_{Aeq}(6h-22h) = 60 \text{ dB (A)}$

$L_{Aeq}(22h-6h) = 55 \text{ dB (A)}$

(dans le cas où l'on a une «modification significative c'est à dire une augmentation de plus de 2 dB (A) entre les niveaux à terme sans et avec le projet)

Mesures prévues :

Traversée de la Seine : Deux écrans de protection acoustiques sont nécessaires pour les riverains situés sur l'île de la dérivation et ceux situés au sud d'Andresy (quartier Denouval).

Aménagement de la RD 30 : des protections sont nécessaires pour les riverains.

écran 1 : écran réfléchissant coté est de la RD 30 au niveau du carrefour de la rue du 8 mai 1945 (H=3m et L=230 m)

écran 2 : écran réfléchissant coté est de la RD 30 à partir du nouveau giratoire (H=2,5m et L=1355 m)

traitements de façade : pour 2 bâtiments coté ouest et pour les étages supérieurs de 7 bâtiments non protégés par l'écran 2

AVIS : D'une façon générale il y a dégradation des conditions sonores même si on reste dans les normes réglementaires.

Si on regarde ce qui se passe pour l'île de la dérivation on passe de 50,7 dB à environ 57,5 dB avec les protections par écrans sur le viaduc. On peut dire que l'on est presque deux fois moins sonore que la réglementation, mais on peut aussi dire que le niveau sonore, qui était bas, a été multiplié par plus de 4.

Effets sur la santé :

Ce chapitre vise à étudier les effets du projet sur la santé :

Les impacts sur la santé sont plus particulièrement liés à la qualité de l'air, aux nuisances sonores et aux conditions de sécurité.

La pollution de l'air :

Pour évaluer l'impact du projet sur la santé, la méthode de l'indice IPP (Indice d'Exposition de la Population à la Pollution) a été appliquée.

Il s'agit de calculer en tenant compte des évolutions de circulation les indices IPP à l'horizon 2032, avec et sans projet. Il a été décidé d'étudier ces simulations sans tenir compte de la réalisation de l'A 104. Le fait de prendre cette hypothèse plutôt que celle «avec l'A104» est favorable aux populations car on travaille sur un trafic plus important.

Les résultats de cette étude montrent qu'à l'horizon 2032:

Le projet améliore la qualité de l'air sur les quartiers de Poissy et de Carrières sous Poissy, initialement fortement exposés aux pollutions d'origine routière.

En revanche les quartiers situés vers la RD 30 subissent une détérioration de leur niveau de pollution. Les quartiers sud d'Andrésy sont également touchés. Toutefois les IPP restent relativement faibles comparés au secteur de Poissy et d'Achères.

Enfin le quartier d'habitation situé sur l'île de la Dérivation ressort avec une forte hausse, même si cette hausse reste très relative les niveaux de concentration restent faible sur ce secteur. En valeur absolue on est toujours à <0,25 actuellement et en 2032 avec ou sans projet (seule la pointe sous le viaduc passe à 0,25<valeur<0,5). Par contre en 2032, avec projet et A104 la pointe de l'île passe à un chiffre compris entre 2 et 5 au lieu de 0,25 et 0,5.

Remarque :

A la demande de l'autorité environnementale, le Conseil général a fait effectuer une étude complémentaire qualitative pour les lieux «sensibles». Il apparaît, bien heureusement, que les ERI (Excès de Risques Individuels de développer des cancers) sont toujours largement inférieur aux seuils acceptables.

Mesures prévues :

Malheureusement, il n'existe pas de mesures permettant d'atténuer ces effets.

AVIS : D'une façon générale il y a dégradation importante des conditions de qualité de l'air même si on reste dans les normes réglementaires.

La pollution des eaux et les nuisances dues aux bruits d'origine routière :

Ces deux pollutions ont été examinées précédemment. En ce qui concerne les eaux, dans le cadre du projet, un dossier de demande d'autorisation sera déposé qui permettra de préciser les mesures éventuelles à mettre en place afin de préserver la ressource en eau.

AVIS : Les dispositions déjà prises, pour le traitement des eaux de ruissellement en particulier, me paraissent tout à fait satisfaisantes.

En ce qui concerne les nuisances sonores, on peut dire que les niveaux restent à l'intérieur du cadre de la réglementation, donc il ne devrait pas y avoir d'atteinte à la santé des personnes exposées. Par contre on ne peut nier qu'il y aura pour certaines personnes qui bénéficient actuellement d'un calme important une dégradation certaine de leur environnement sonore.

Analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et avantages induits pour la collectivité, évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet : D'après ce chapitre, le projet générerait une augmentation de 14%, des coûts collectifs liés à la pollution et à l'effet de serre par rapport à ce qu'ils seraient sans projet.

AVIS : Les conclusions de ce chapitre sont très étonnantes. On aurait pu penser que la réalisation de cette infrastructure crée pour «désengorger» certains points comme les abords du pont de Poissy et «mailler» le territoire de la Boucle de Chanteloup aurait fait diminuer les coûts collectifs liés à «l'automobile» (consommation automobile et effet de serre).

3.9 : PIÈCE H : Évaluation économique et sociale du projet

Cette évaluation est dictée par la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), qui prévoit en son article 14 que tous les grands projets d'infrastructure feront l'objet, avant leur adoption définitive d'une évaluation de leurs effets sur le plan économique et social et après leur réalisation du même bilan de leurs résultats économique et social.

L'ensemble des développements de ce chapitre montre que le projet permet de diminuer le nombre de km, diminuer le temps passé dans les embouteillages et donc, *contrairement à l'analyse des «coûts collectifs» effectuée dans l'étude d'impact* le projet permet de diminuer les coûts pour les particuliers.

Nous nous intéresserons aux bilans qui sont tirés de ce chapitre :

bilan de la puissance publique : la diminution des km parcourus diminue les dépenses des particuliers et donc en proportion diminue les recettes fiscales. Il n'a pas été tenu compte de la TVA sur la réalisation car ce n'est qu'un transfert entre deux acteurs de la puissance publique.

bilan pour le gestionnaire de l'infrastructure : le bilan est négatif puisqu'il n'a que des dépenses, construction + entretien annuel.

bilan pour la collectivité : les usagers bénéficient de gains importants majoritairement dus aux gains de temps engendrés par la construction de la liaison. A ces gains s'ajoutent des bénéfices moins déterminants de confort et de baisse des coûts d'entretien des véhicules.

Les externalités complètent le bilan de la collectivité : la sécurité est améliorée grâce à la baisse des véhicules-km parcourus ; l'impact du aux rejets polluants des automobiles évolue lui aussi dans un sens bénéfique.

Le bilan global affiche (en € 2000) un Bénéfice Net Actualisé à l'année 2019 de 2,2 Md€. ce qui correspondrait à une rentabilité interne de 40,3%

AVIS : Les conclusions de ce chapitre sont très étonnantes. Il faut bien noter que dans ce chiffre de 2 216 M€ il y a 2 136 M€ qui correspondent à du «temps» gagné par les usagers et 38 M€ qui correspondent à du «confort».

On peut aussi noter que les chiffres qui ont servis pour cette partie de l'étude sont très souvent des chiffres de 2007 ou même 2006.

Je pense qu'il faut prendre ces chiffres avec beaucoup de prudence.

3.10 : PIECE I : Classement / déclassement des voiries

Comme nous l'avons déjà évoqué, les procédures de classement / déclassement sont menées conjointement avec la déclaration d'utilité publique. Elles sont validées par délibération des assemblées délibérantes du Conseil général et des conseillers municipaux des communes concernées.

Une carte indique la domanialité des différentes voies.

Les collectivités concernées sont :

Le Conseil Général des Yvelines

Les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine (pour le domaine communal).

Statut des voies :

Domaine public routier communal :

Les voies de désenclavement créées dans le cadre du projet seront rétrocédées et classées dans le domaine communal.

Domaine public routier départemental :

L'ensemble des voies créées ou réaménagées lors de la réalisation de cette liaison, à l'exception des voies décrites au § précédent et placés dans le domaine communal, seront placées ou conservées dans le domaine départemental.

3.11 : PIECE J : Dossiers de mise en compatibilité du PLU

Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique, et pour les communes d'Achères, Chanteloup les Vignes et Triel sur Seine il est nécessaire de modifier les PLU afin qu'ils soit compatibles avec le projet objet de la présente enquête.

Les modifications nécessaires à chacun des PLU des communes concernées ont été regroupées dans des dossiers distincts qui ont été déposés en Mairie avec le dossier principal de l'enquête.

4. EXAMEN DES OBSERVATIONS

4.1 : METHODE RETENUE

Devant le grand nombre de contributions du public (plus de 200) j'ai décidé d'exposer chacune d'entre elles en n'en reprenant uniquement que les éléments essentiels.

Lorsque des arguments ou des remarques auront déjà été développées cela sera indiqué.

L'enquête a mobilisé un grand nombre d'associations dont certaines ont déposé des contributions conséquentes.

J'ai choisi de traiter à part ces contributions.

Il s'agit des contributions émanant de :

- NON au PONT d'ACIERES
- ADIV Environnement : 10, allée des Chevreuils 78480 Verneuil sur Seine
- ADARG
- Comité de sauvegarde de Chanteloup et ses environs M. Claude LOISEAU
- ADRUP Madame FURLING

4.2 : EXPOSE DES CONTRIBUTIONS DES ASSOCIATIONS

NON au PONT d'ACHERES

Elle pose les question suivantes :

- * la zone d'étude de l'enquête semble insuffisante
- * cette liaison remplacerait A104, surtout avec l'arrêt à Achères de l'A104 (voir AO de l'état)
- * projet de A104 au même endroit un pont avec un «tunnel» en dessous !
- * site remarquable qui a décidé l'Etat à faire un passage sous-fluvial en 2006
- * les problèmes hydrauliques ne sont pas traités correctement, voir le problème du remblai sur Achères pour diminuer la longueur de l'ouvrage.(«Non au Pont d'Achères» le chiffre à 160000 m3)
- * dispositions particulières pour atténuer le bruit routier : enrobés spéciaux et traitement des joints de dilatation du pont. Merlons sur toute la longueur de la RD 30. Plantations absorbantes.
- * l'amélioration du trafic n'a pas lieu, au contraire on arrive à +40% sur le pont de Poissy
- * qu'en est-il du délai auquel est soumis l'Etat pour prendre une décision définitive après le choix du «tracé vert» par Monsieur le ministre Perben?
- * quand le projet de pont sera-t-il présenté en détail?
- * liste des propositions pour atténuer les nuisances sonores
- * quelles sont les mesures compensatoires pour protéger la faune de la pollution lumineuse?
- * différentes ZNIEFF se trouvent à proximité de la zone d'étude

La zone d'étude touche la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique de type II, dénommée «Ballastières et zone agricole de Carrières- sous-Poissy». Elle est à quelques dizaine de mètre de la ZNIEFF de type I «Zone d'épandage de la ferme des Grésillons» dont l'intérêt écologique est plus important. Elle est aussi à proximité immédiate de la ZNIEFF de type I «Parc agricole et plans d'eau d'Achères». A noter également qu'à moins d'un kilomètre à l'est se trouve la forêt de Saint-Germain, ZNIEFF de type II, et qu'à 2 km au nord se trouve la ZNIEFF de type I «Ancien verger de Pissefontaine».

La vie sociale sur l'île est bien plus riche que dans une agglomération ordinaire où trafic, vacarme et pollutions en tous genres poussent les gens à se claquemurer chez eux. L'entraide est de mise et des fêtes sont organisées régulièrement, où habitants et visiteurs d'un jour sont conviés à se réunir autour d'un plat et d'une bonne bouteille. Nul doute que de telles manifestations de convivialité seraient impossibles dans la proximité immédiate de grandes voies de communication.

C'est en effet l'autre caractéristique marquante de l'île de la Dérivation : sa mixité sociale. Toutes les populations s'y côtoient, jeunes et seniors, actifs et retraités, artisans et professions libérales, anciens habitants de l'île et nouveaux venus. C'est le cadre idéal pour créer des réseaux de solidarité et de partage. On peut y croiser un ébéniste, des assistantes maternelles, un directeur marketing ou un architecte. L'écrivain sympathise avec le webmaster, le technicien de théâtre avec l'agent du service public. Cette bonne entente n'est pas l'effet d'un miracle, mais la conséquence logique d'un urbanisme à taille humaine : chacun a le loisir d'apporter à l'autre son expérience et, parfois, son expertise. Que deviendrait cette mini-société si quatre voies de circulation propageaient ses émanations délétères au-dessus de sa tête ? Inutile d'être visionnaire pour pressentir son remplacement par une population homogène, résignée à l'inconfort de la prolifération routière et uniquement soucieuse de se prémunir de l'agression sonore permanente.

— Que deviendrait cet apiculteur qui fabrique son propre miel ? Ce retraité qui entretient son potager ? Et cette artiste-peintre dont l'inspiration se nourrit du calme et de la douceur avoisinante ? Broyés par la logique rectiligne de la voiture ?

— L'île de la Dérivation réussit le tour de force d'offrir un cadre de vie humain, à la fois ancré dans la modernité et respectueux de l'environnement, préservé mais ouvert sur le monde. A dix minutes de la gare RER la plus proche, c'est une illustration de ce que sera le monde de demain, soucieux d'un développement raisonné. Et c'est bien cet avenir qui menace d'être définitivement compromis par l'édification d'un viaduc routier.

— Qu'on ne s'y trompe pas : à travers l'exemple de l'île de la Dérivation, ce n'est pas seulement un mode de vie, mais bien un modèle de société qui est en jeu.

Il n'est pas raisonnable de planifier la construction d'un équipement aussi onéreux alors que les perspectives économiques s'assombrissent jour après jour. En ces temps de délocalisations massives, a-t-on mesuré l'impact économique d'un déménagement éventuel de l'usine Peugeot-PSA ? Il faut se concentrer en priorité sur le développement des transports en commun déjà existants.

CONCLUSION : BILAN GLOBAL ET REJET DU PROJET

Le caractère d'utilité publique du projet n'est pas explicite et nous le contestons formellement.

Quelle réponse peut-on apporter à ce projet routier partiel sans connaître la réalité des enjeux qui le sous-tendent ? Dans les documentations jointes, ceux-ci se résument tout au plus à des hypothèses ou à des énumérations qui ne garantissent aucune pérennité dans l'action.

Qu'avons-nous à dire sur le bien-fondé de 6 km de route et sur un pont, le tout sur un territoire à urbaniser de 1700 ha, sans qu'apparaissent les incidences réelles de ces projets d'urbanisme ?

Les élus : (revue de presse)

La décision de réaliser ce projet ne fait plus l'unanimité au niveau du Conseil général des Yvelines. Il faut souligner également l'opposition des associations, des élus locaux et notamment celle de la totalité du Conseil municipal de Carrières-sous-Poissy et de son maire Eddie Aït.

LES POINTS ESSENTIELS QUI MOTIVENT NOTRE REFUS

— Inutilité, doublon ou risque d'erreur induit par ce projet irréaliste. La construction d'un pont engage ses concepteurs pour 400 ans, mais les bénéfices apparaissent dérisoires, voire nuls.

— Légèreté du Conseil général des Yvelines dans la gestion des finances publiques : **on n'a aucune assurance concernant le financement de ce viaduc**, dont l'édification risque d'ohéner le budget du Département pour les décennies à venir. En outre, ce n'est pas au Conseil général de payer le projet de l'Etat.

— Absence de maîtrise des risques sur le trafic : le chiffreage officiel, bien en-deçà de ce qui est à craindre, ne tient aucun compte de l'accroissement de trafic réel induit par un tel ouvrage.

— Aucune visibilité concernant le projet de prolongement de l'A104 : dans une telle hypothèse, le pont d'Achères serait appelé à accueillir un nombre considérable de véhicules, ce qui change toute la perspective de l'enquête, et même sa raison d'être.

— Etude d'impact comportant des contradictions (choix des tracés anarchique, chiffreage approximatif du trafic...) ou des omissions (l'impact de la pollution ne tient pas compte de la zone la plus sensible, celle de l'île de la Dérivation).

— Absence de projet et/ou de cahier des charges du pont : on demande aux usagers de statuer sur un projet qui ne précise aucune spécification technique ; le CG 78 ne fournit dès lors aucune assurance sur la qualité de traitement du projet. Comment statuer concrètement sur un projet aussi abstrait ?

— Choix des tracés du pont peu clair : on note des contradictions dans les documents mis à la disposition des riverains, alors que ce tracé aura un impact décisif sur les nuisances sonores.

— Bilan d'amélioration du trafic dérisoire : l'effet aspirant de ces infrastructures va déboucher sur une saturation encore plus importante du trafic routier dans cette partie du département.

— Bilan écologique clairement négatif : c'est la destruction garantie d'un site remarquable des bords de Seine tant au niveau écologique que visuel, aussi bien pour les résidents de l'île de la Dérivation que pour les nombreux visiteurs. On assiste à une négation pure et simple du territoire inscrit dans le grand paysage de la Seine.

— Bilan coûts-avantages désastreux : pour une hypothétique amélioration du tissu industriel, combien de nuisances de tous ordres ?

— Principe d'antériorité : certains résidents étaient déjà installés avant la conception de ce projet, et c'est donc au CG de les protéger des nuisances induites par le projet. L'aggravation irrémédiable de l'état initial, tant au plan visuel et acoustique qu'atmosphérique, rend cette protection impossible à réaliser.

— Pollution inévitable : quoi qu'ils fassent, les résidents de l'île de la Dérivation et l'ensemble des riverains du projet ne pourront échapper aux gaz toxiques générés par le trafic, ils seront donc condamnés à une détérioration dramatique de leur santé.

— Risque de recours à la dette en pleine récession : l'évolution macroéconomique s'oppose à un investissement de ce type, inutilement dispendieux et reposant sur un axe de développement obsolète (primauté de la voiture sur les moyens de locomotion économes en énergie).

— Contradiction avec la communication officielle du Conseil général des Yvelines, mettant l'accent sur la valorisation des rives de la Seine : le passage d'un pont 2x2 voies par-dessus la Seine et le canal de la Dérivation sonnera le glas de ce lieu unique en Île-de-France.

— Mise en scène démocratique : présentation des problématiques clairement orientée.

— Opposition des riverains : une pétition circule dans les communes concernées et risque de dépasser en succès celle de 2009, qui avait pourtant recueilli 1700 signatures. La presse hebdomadaire (Courrier des Yvelines, Le Parisien, Le Journal du Dimanche) et télévisuelle (France 3, Yvelines Première) a relayé les revendications des riverains concernés par ce projet.

— Opposition des associations : de nombreuses associations se joignent au mouvement de protestation, preuve d'un rejet massif du projet de pont (Non au Pont d'Achères, Berges en Dérive, Copra 184, ADIV Environnement, Adrup 154, IDFE...).

— Opposition de la municipalité de Carrières sous Poissy : voir Presse

— Les élus du Conseil général des Yvelines doutent du bien-fondé du projet :

Les habitants souhaitent au contraire une valorisation de la boucle de Chanteloup, conformément au respect des spécificités de ce territoire. Des études existent, qui soulignent le caractère unique de cette partie des Yvelines, et la possibilité d'en maximiser le potentiel dans une optique de développement raisonné et durable. L'avenir de la boucle de Chanteloup réside dans une économie respectueuse de l'environnement, non dans une urbanisation dénuée de fondement. Ce territoire pourrait être la vitrine de cette nouvelle conception du développement économique. Le projet de jonction RD30-RD190 l'anéantirait définitivement.

ADIV Environnement représentée par Monsieur CULIN:

* ADIV juge la concertation de 2009 insuffisante et surtout dépassée en 2012 par les nouveaux projets de développement apparus depuis.

* le CR de la séance du 8 juillet 2011 du CG78 rend bien compte du problème posé par la «non-décision» de l'Etat concernant l'A104. la lettre confirmant la décision du tracé retenu en 2006 sur le «tracé vert» Méry-Orgeval a-t-elle été reçue par le CG78? Elle ne figure pas au dossier.

* ADIV-Environnement est arrivée à la double constatation suivante :

1. Le projet ne remplit pas les objectifs envisagés, et loin d'améliorer les conditions d'accès à la boucle, il les rend au contraire plus difficiles.

Un autre projet devrait être étudié pour répondre à l'objectif d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle, le projet présenté demande d'opter entre «la peste et le choléra».

2. Faute de transparence et par manque d'informations complètes, les habitants de la Boucle ne sont pas en capacité de juger de l'intérêt de ce projet. Une enquête publique se doit de fournir toutes les informations nécessaires à la justification des objectifs du projet.

Monsieur le Commissaire Enquêteur, cette double constatation formulée par ADIV-Environnement est grave. Pouvez-vous nous apporter des éléments qui puissent la contredire? Dans la négative, nous vous invitons à faire deux sérieuses réserves.

* **L'étude d'impact (cf. pièce G, page 334) justifie de la manière suivante le choix de l'aire d'étude et ainsi la limitation de l'enquête aux communes d'Achères, de Carrières-sous-Poissy, de Chanteloup-les-Vignes, de Poissy et de Triel-sur-Seine :** "Le domaine d'étude est composé de l'ensemble du réseau routier subissant, du fait de la réalisation du projet, une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10%. Ainsi, les axes étudiés sont les axes directement concernés par le projet (RD 190, RD 30 et liaison RD 190 - RD 30) ainsi que les principaux axes se connectant au projet et étant impactés par ce dernier (RD 55, RD 22...)"

* **Monsieur le Commissaire Enquêteur, pouvez-vous nous indiquer quelle base réglementaire a été utilisée par le conseil général pour limiter le domaine d'études de ce projet à une variation de 10% du trafic?**

Monsieur le Commissaire Enquêteur, pour quelle raison le conseil général a-t-il exclu du domaine d'étude la RD55 dans Andrésy, la RD190 dans Triel, la RD154 au delà du Pont de Triel quand le dossier précise: "ainsi que les principaux axes se connectant au projet et étant impactés par ce dernier (RD 55, RD 22...)" ?

* En ce qui concerne le recensement des espèces (inventaire faunistique), oiseaux migrateurs, papillons, etc ... ADIV insiste sur la faiblesse de ce recensement.

* Enfin, l'étude d'impact précise page 223 :

La Seine et sa ripisylve constitue un corridor de déplacement important pour les oiseaux et les chauves-souris. Le franchissement de la Seine par la nouvelle liaison routière devra intégrer cet élément et une réflexion devra être menée afin d'éviter que celui-ci constitue une barrière altérant ce corridor et afin de limiter le risque de collision entre les véhicules et les oiseaux et chauves-souris.

On peut sérieusement se demander si cette réflexion pourra aboutir : l'étude d'impact aurait pu nous donner quelques premiers éléments de cette réflexion.

* Il semble qu'une infrastructure prévue n'ait pas été prise en compte dans l'étude des trafics : **Le barreau de liaison entre le projet de déviation de la RD154 au sud de Verneuil et Vernouillet et l'A13 via la RD43 n'a pas été pris en compte dans le modèle de calcul de l'étude des trafics.** est-ce un oubli ou cette infrastructure aurait été supprimée?

* En ce qui concerne A104 : on retrouve les questions posées précédemment.

Qu'en est-il officiellement de son tracé et de sa réalisation? Le lancement de l'appel d'offres par l'Etat à la fin de l'année 2011 pour la réalisation des études du dossier d'enquête publique ne portait que sur la partie d'autoroute s'arrêtant à Achères. La deuxième partie n'étant «qu'optionnelle».

Y a-t-il eu des hypothèses étudiées avec des variantes au tracé vert retenu dans le dossier

De même concernant cette autoroute A104, les calculs de trafics ont-ils été réalisés avec une hypothèse de gratuité ou de péage??

une erreur est apparue au dossier concernant l'échangeur nord A104/RD30 qui est annoncé comme demi-échangeur alors que le ministère (DRIEAF) précise que c'est un échangeur complet qui est prévu par l'Etat. A la demande du Maire d'Andresy il n'y aurait pas d'échangeur sud.

* une question est soulevée plusieurs fois : pourquoi les trafics sont-ils étudiés en HPS (heures de pointe du soir) et non pas en IIPM (heures de pointe du matin) alors que les difficultés de circulation sont plus importantes le matin que le soir.

* la question est posée de savoir quelle sera l'impact de ce projet sur l'accessibilité aux gares «structurantes» de la zone concernée? (particulièrement celles de Vernouillet-Verneuil et Poissy qui seront desservies par le RER E Eole dans les années à venir)

* il est proposé de s'interroger sur l'élargissement du pont de Poissy.

* la question est soulevée de savoir si certains accords dont il est fait mention dans le dossier ont bien été obtenus :

accord de l'Etat (DRIEAF) pour confirmer la compatibilité entre le projet (liaison RD30/RD190) et le sous-fluvial de l'autoroute A104;

accord de la commune d'Achères et de la CA2RS sur le choix de la variante 3 du franchissement de la Seine.

ADARG : Association de Défense Andrésy Rive Gauche

39, île Peygrand 78570 ANDRESY

Contribution de Monsieur Antonio de Rosa Président de l'ADARG

- *1 Monsieur de ROSA s'interroge pour savoir pour quelle raison la Ville d'Andresy ne figure pas dans les villes concernées par l'EP ?
- *2 Même analyse que beaucoup d'intervenants au sujet de cette liaison qui si elle est réalisée avant l'A104 servira de «tronçon de l'A104 en zone urbanisée»
- *3 Il insiste sur le fait de faire passer au même endroit (!!) un pont (pour la liaison) et un «sous-fluvial» (pour l'autoroute A104).
- *4 Il s'inquiète des problèmes de remblaiement qui sont générés par les différents projets prévus dans la zone.
- *5 Dans le même ordre d'idée, il a calculé qu'en fonction des statistiques de précipitations régionales, les caux de ruissellement de la nouvelle liaison risquent de déborder dans la Seine.
- *6 Il fait d'ailleurs un certain nombre de propositions sur l'utilisation des eaux qui sortent de la station d'épuration.
 - afin «d'éviter l'épuisement des nappes souterraines», il propose de refaire à nouveau de l'épandage de ces caux,
 - cela permettrait de remplir à nouveau «l'Etang du Corra qui s'assèche inexorablement»
 - on pourrait aussi «utiliser ces eaux pour l'arrosage des cultures là où les terres ne sont pas polluées»
- * Monsieur de ROSA ne pense pas que les remblaiements prévus sur la RD 30 soient utiles car il indique qu'en cas de crue importante de nombreuses routes de la région seraient impraticables.

L'ensemble de tous ces développements amène l'ADARG à se déclarer contre le projet proposé.

Contribution de **Monsieur Claude LOISEAU**, 2, rue de Denouval 78570 Chanteloup-les-Vignes

Président du **Comité de sauvegarde de Chanteloup-les-Vignes et environs**

vice-Président de CAPESA (collectif d'associations en Seine aval).

Responsable Agriculture et transports à Ile de France Environnement, association regroupant 450 associations franciliennes.

vice-Président de l'Association des Usagers es transports (AUT) en Ile-de-France

Membre associé du CESER (comité économique, social et environnemental de la région Ile-de-France.

- * 1 Monsieur Monsieur LOISEAU trouve le projet «totalement surdimensionné ainsi que le pont sur la Seine entre Carrières et Achères.
- * 2 il indique que le projet génère «la rupture de corridors écologiques prévus au SDRIF de 2008
- * 3 il trouve qu'il y a trop de «saucissonnage des dossiers en matière de transports et de mobilité sans tenir compte des grands projets à l'étude : port d'Achères, liaison TGV Paris-Normandie ...
- * 4 Il craint une dégradation «irréversible de l'Ile de la Dérivation
- * 5 Il craint que cette liaison soit un «tracé bis de l'A104»
- * 6 Il pense que le dossier est incomplet au niveau des différents recensements tels que : avifaune nicheuse, oiseaux migrateurs, lépidoptères nocturnes ...
- * 7 Il pose des questions attachées à la loi sur l'eau : PGA, PPRI,
- * 8 Enfin il demande :
 - de sauvegarder les zones humides,
 - de préserver la biodiversité,
 - une urbanisation encadrée permettent de préserver un équilibre de la boucle de Chanteloup par le maintien de zones naturelles et agricoles
 - le développement de transports collectifs : grande ceinture ouest ferrée, désaturation du RER A et prolongement du RER E jusqu'à Mantes

- réalisation de deux franches ferroviaires entre les ports d'Achères et la gare de triage d'Achères-Grand Cormier (fret).
- * En conclusion les «préconisations développées» concernent l'aménagement global de la boucle de Chanteloup plus que la seule liaison RD30-RD190 objet des enquêtes publiques.

ADRUP 154

représentée par Madame Gisèle FURLING, 124 rue de la Croix 78670 Villennes sur Seine

l'ADRUP a présenté deux contributions.

- *1 La première au début des enquêtes pour insister surtout sur le périmètre de l'aire d'étude, en rappelant notamment leur demande exprimée lors de la concertation en 2009 d'inclure la RD 154 dans l'aire des études des trafics pour l'enquête publique
- *2 la deuxième déposée à la fin de l'enquête analyse les différents trafics prévisionnels calculés pour conclure qu'à l'horizon 2032, la saturation sera quasiment atteinte sur tous les points qui sont déjà difficiles actuellement. Les points relevés sont les suivants :
 - de la liaison RD30/RD190 : «offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de Chanteloup en vue de faciliter son développement et accompagner le développement du territoire de l'OIN Seine-Aval dont fait partie la boucle de Chanteloup» l'étude de circulation indique « A l'horizon 2032 les trafics sont saturés sur la nouvelle liaison entre la RD30 et la RD190 ... le réseau de voirie départemental du secteur d'étude reste dans l'ensemble saturé »
 - le contexte du projet identifie «des difficultés de circulation principalement aux abords de Poissy dont les accès sont saturés aux heures de pointe du matin et du soir» : résultats de l'étude il apparaîtrait que qu'en 2032 le taux de saturation de la RD153 supérieur aujourd'hui à 90% resterait inchangé à l'horizon 2032.
 - le constat est le même pour le pont de Poissy qui passerait de 27300 vhl/j actuellement à 47400 vhl/j à l'horizon 2032.
 - En ce qui concerne le pont de Triel et ses accès rive gauche: le trafic actuel constaté à 18040 s'élèverait à 38400 vhl/j à l'horizon 2032. L'ADRUP s'étonne de la très faible variation du trafic sur la RD154 (2x1 voie) qui passerait de 18553 à 19400 vhl/j.
 - Enfin dans le cadre de l'examen du trafic des poids lourds lié au futur port d'Achères l'ADRUP pose la question de savoir s'il est pris en compte à l'horizon 2032?
 - Au sujet de l'A104, l'ADRUP pose certaines questions comme :

que devient l'hypothèse envisagée à l'origine de gratuité de cette autoroute (option qui aurait été remise en cause par un «comité de suivi de l'A104» en 2009)

que se passera-t-il si l'A104 s'arrête à Achères (provisoirement ou définitivement) ?

quel sera le tracé définitif de l'A104 après Achères, (si elle est prolongée) ?

De l'ensemble de ces réflexions l'ADRUP tire la conclusion que l'enquête publique sur la liaison RD30/RD190 est prématurée.

4.3 : EXPOSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

J'ai décidé d'exposer les contributions dan leur ordre d'inscription dans les registres des villes retenues selon leur ordre alphabétiques.

VILLE D'ACHERES

1 Registres DUP :

Il y a eu deux registres ouverts au titre de la DUP.

REGISTRE n°1

05/01/2012 Monsieur DE ROSA Président de l'ADARG 39 île Peygand 78570 ANDRESY.

Première visite pour information sur le dossier. Une contribution sera déposée à la fin de l'enquête.

05/01/2012 Monsieur Jean BOIZARD Président Association «Vos Médicaments à Domicile» portage gratuit, 78260 ACHERES «Favorable au projet pour réduire les distances».

05/01/2012 Contribution de Madame CHANTAL. 78260 ACHIERES

Madame CHANTAL s'inquiète des futurs travaux qui vont avoir lieu sur la RD30. Elle pose la question des dispositions qui seront mises en oeuvre pour que la ville d'ACHERES ne soit pas totalement bloquée.

12/01/2012 Contribution de Monsieur GAUTIER d'ACHERES

Monsieur GAUTIER est pour le pont, (Il a chiffré le montant des kilomètres «économisés» en un an à près de 2 000 € !). Il suggère «une aire de livraison au dessus de l'île de la Dérivation.

12/01/2012 Contribution de Monsieur BARRAS d'ACHERES

Monsieur BARRAS est contre le pont. Il est très pessimiste puisqu'il pense :

- que «la traversée sous fluvial ne se fera pas»
- qu'il existe déjà le pont de Triel «complètement inutilisé»

- que l'usine Peugeot (unique bénéficiaire de cet équipement selon lui) sera «de toutes façons décentralisée dans l'avenir»

14/01/2012 (indiquée 14 *février* 2012 mais cette contribution est écrite p 5 du registre n°1 après celle du 12 janvier et avant celle du 20 janvier) Contribution de Monsieur PECHÉU pour ADRESP et COOPA.

Dépôt de la pétition qu'il a déposé en Mairie de POISSY le même jour.

20/01/2012 Contribution de Monsieur Jacques LE COQ délégué de la 6^e circonscription des Yvelines pour les Centristes.

Monsieur LE COQ est pour le pont d'Achères «et vite!!!» Il pense que beaucoup d'opposants à cet équipement le sont pour des raisons égoïstes. Il pense que ce pont permettra de faire «sauter» plusieurs «bouchons». Il reste persuadé qu'il y aurait moins de camions qui desservent Peugeot et qui viennent de CHANTELOUP, CARRIERES, TRILL, et même de l'agglomération de CERGY PONTOISE. Il espère que le tracé «historique sera finalement retenu pour le tracé définitif du prolongement de l'A104.

20/01/2012 Contribution de Monsieur Thierry ROBIN, 85 Avenue de Conflans, 78260 ACIERES
monsieur ROBIN est contre le pont. Il pense que «l'on va déplacer les bouchons». Il craint que ce projet remplace le prolongement de l'A104. Il craint pour les pollutions que ce projet va entraîner.

21/01/2012 Contribution de Monsieur Daniel LATTANZIO Conseiller municipal d'ACHERES.

«NON au pont départemental tel qu'il est conçu :

- * risque de «ruiner un espace naturel exceptionnel» (île de la dérivation),
- * risque de remettre en cause Achères plage?
- * risque d'être un substitut du prolongement de l'A104. (le pont remplacerait le sous fluvial et la liaison deviendrait une autoroute bis).
- * propose que le tracé passe plus au nord d'ACHERES

21/01/2012 Contribution de Madame Cécile CLERMONT Conseillère municipale d'ACHERES.

Non au pont d'ACHERES, Ce projet risque «sans projet précis concernant l'A104, comporte le risque de venir combiner les deux projets». Madame CLERMONT pense que le risque est grand que cette voie nouvelle et son nouveau pont associé rendent difficile la qualité de vie à proximité.

21/01/2012 Contribution de Madame Hélène FANTOU

Madame FANTOU est contre le pont , est d'accord avec tous ceux qui sont contre ...

Elle pense que la crise économique empêchera de trouver l'argent nécessaire.

21/01/2012 Contribution de Monsieur Olivier GRIZARD père de cinq enfants.

Il est contre le pont et pour le développement des transports publics.

Si «par malheur» ce projet se faisait il faudrait :

- * prévoir plus de franchissements de la RD30 entre les berges de Seine et la ville pour les piétons et les vélos.
- * renforcer les dispositifs anti-bruit,
- * pouvoir accéder facilement au pont pour les piétons et les vélos pour des balades vers l'île de la Dérivation et CARRIERES sous POISSY ou ANDRESY «ce qui est impossible aujourd'hui car Peugeot bloque les berges de la Seine»

21/01/2012 Illisible NON au pont d'Achères, Nuisances Pollution, Cadre de vie dégradé...

21/01/2012 Contribution de Madame Arlette et Monsieur René GUILJARD Impasse des Marais.

Ils sont contre le pont à ACHERES au nom de la cohérence. Ils pensent que tant que l'on ne connaît pas le projet de l'Etat on ne fait pas un équipement qui servirait de remplacement à l'A104 dont il ne veulent pas non plus «depuis longtemps».

21/01/2012 Contribution de Monsieur Patrick GUILLARD

Monsieur GUILLARD pense qu'ACHERES souffre déjà beaucoup de pollution, (émanation de l'usine de peintures!!), de la pollution de ses sols.

21/01/2012 Contribution de Madame Claudine DAILLY.

Elle pense que ce projet va ramener sur la commune tout une circulation accompagnée de pollution, bruit, dégradation

21/01/2012 Contribution de Madame Catherine WOYBERO

Madame WOYBERO pense qu'il ya déjà trop de «pollution» car beaucoup de circulations dans la Ville d'ACHERES

21/01/2012 Contribution de Madame Elizabeth FAIFER

Elle est contre pour les conditions développées par les précédents intervenants. Elle craint en outre, les problèmes liés au PPRI.

21/01/2012 Contribution de Assia HOCINI.

Favorable au pont d'ACHERES mais il faut prévoir des issues afin de pouvoir circuler dans la ville pendant les travaux.

21/01/2012 Contribution de Madame Isabelle SALENGROS-IGUENANE Résidence «les Terrasses», 83 bis avenue de Conflans 78260 ACHERES

Ne veut ni de la liaison projet objet de l'enquête ni de l'A104. Pour les raisons développées précédemment.

Lettre de la Société GSM datée du 20 janvier 2012 pour signaler que le dossier ne tient pas compte de son exploitation d'extraction de granulats. Cette exploitation a fait l'objet d'un arrêté Préfectoral n° 09/109 DDD délivré le 18 août 2009. Le courrier de Monsieur le Maire d'Achères exposé ci-après fait d'ailleurs référence à ce problème.

REGISTRE n°2 (VILLE D'ACHERES)

30/01/2012 Contribution de Monsieur Jean-René BONNET

NON au pont tant que «les choses ne sont pas clarifiées pour le passage de la Seine par la A104»

- * «éviter le gaspillage de fonds publics avec des infrastructures qui feraient double emploi».
- * «éviter que ce pont ne devienne ... la A104 alors qu'il n'aura été ni pensé ni dimensionné pour cela.
- * «éviter que la RD ne soit un mur infranchissable pour les Achérois»

28/01/2012 Contribution de ADIV datée du 21/01/2012 déposée par Monsieur Thierry ROBIN.

C'est la même contribution qui a déjà été déposée dans les autres Mairies.

31/01/2012 Contribution de l'ADARG déposée par Monsieur Antonio DE ROSA son Président.

C'est le mémoire qui a été étudié précédemment.

31/01/2012 Contribution de Monsieur L. GOMEZ d'ACHERES

Monsieur GOMEZ constate qu'il «faut désengorger le pont de Poissy, où il est impossible de circuler aux heures de pointe»

«Si l'A104 est souterraine, pourquoi ne pas grouper les deux.

31/01/2012 Contribution de Monsieur et Madame BEAUCHESSNE, 97 Avenue de Oissy 78260 ACHERES

Ils sont opposés au projet qu'ils trouvent dévastateurs et coûteux. Comme ils sont opposés à l'A104.

04/02/2012 Contribution de Monsieur Olivier GRIZARD, 20 rue du 19 mars 1962 78260 ACHERES.

En complément de sa contribution du 21/01 dernier, Monsieur GRIZARD souhaite que le pont soit accessible aux piétons. Il propose de réfléchir au développement des liaisons douces.

Il souhaite qu'il n'y ait pas de discontinuité au niveau des «ronds points pour les circulations des vélos. (attention aux enfants).

Il s'inquiète aussi des dimensions du mur anti-bruit.

04/02/2012 Contribution de «Famille LEPOIVRE, 103 Quai Ile Peygrand 78570 ANDRESY

Les remarques portent principalement sur les aménagements de la RD 30 qui risquent de couper la ville en deux et d'isoler les bords de Seine du reste de la ville. Le passage à deux fois deux voies et la surélévation de la RD 30 risque d'accentuer cette coupure. Ils pensent «qu'idéalement, il faudrait enterrer cette voie ou à défaut la contenir dans une construction qui resterait à deux fois une voie».

10/0/2012 Contribution de Monsieur Jean PERGUET, 176 avenue du Général de Gaulle 78260 ACHERES

Deux remarques sont développées :

- * Le projet ne prendrait pas en compte les projets connexes tels que l'A 104 et le le port (on peut penser qu'il s'agit de celui d'ACHIERES).
- * Monsieur PERGUET conteste que pour répondre au désenclavement de la boucle de Chanteloup et améliorer le maillage des routes il faille développer des voiries. Il propose une démarche «plus écologique, qui consiste à développer les transports en communs et leur maillage en privilégiant les motorisations vertes»
- * Il ne voit pas quel projet industriel PEUGEOT développe en relation avec les ZAC de la boucle de Chanteloup.
- * Il en conclut que le projet ne lui semble pas justifié en fonction des éléments qui sont présentés.

10/02/2012 Contribution du COPRA 184 qui a déposé sa contribution datée du 8/02/2012. (déjà examinée précédemment)

11/02/2012 Monsieur Thierry ROBIN fait remarquer que l'A104 ne figure pas au PLU d'ACHERES

11/02/2012 Contribution de Monsieur Christophe CARON, 154, avenue du Général de GAULLE, 78260 ACHERES

Il craint que le projet coupe la ville en deux

11/02/2012 Contribution de Monsieur Marco MESCI 78260 ACHERES

Il ne veut pas «d'autoroutes dans la ville!!

11/11/02/2012 Contribution «illisible»

Il trouve le projet trop «flou» et souhaite avoir une «vue globale pour pouvoir juger.

11/02/2012 Contribution de Monsieur Y. CAILLET, 23, rue R. Albert 78260 ACHERES

Monsieur CAILLET est contre le projet tant que la question de l'A104 ne sera pas réglée.

11/02/2012 Contribution définitive de l'ADIV datée du 11 février 2012

Identique à celle déjà déposée dans les autres Mairies et qui a été exposée dans le chapitre précédent

14/02/2012 Contribution de Monsieur Guy BOMBAUD, 8, avenue du Général de Gaulle 78260 ACHERES

Monsieur BOMBARD est opposé à la construction du pont au tracé de la A104. La circulation risque d'augmenter considérablement. Il en serait de même pour les pollutions.

14/02/2012 Contribution de Monsieur PANNETIER

Monsieur PANNETIER a déposé une contribution sur 8 pages développant les éléments suivants :

- * Il commence par une mise en cause du commissaire enquêteur. Sous le prétexte que j'ai exercé les fonctions de Directeur Equipement et Environnement à la CCI de Châlons en Champagne il y aurait «incompatibilité» sous le prétexte que l'avis des chambres consulaires (CCI en l'occurrence) est requis. Si une telle incompatibilité existait c'est la fonction même de commissaire enquêteur qui serait impossible puisque pour la quasi totalité des enquêtes l'avis des Personnes Publiques Associées (PPA, dont fait partie la CCI) est requis.
- * Un examen attentif et méticuleux du dossier lui a permis de relever certaines erreurs ou omissions.
- * la remarque sur la non participation de la commune d'ANDRESY a été faite de nombreuses fois. Pour ce qui concerne la participation de Poissy on peut noter qu'elle est concernée puisque la RD30 est modifiée sur une petite partie située sur cette commune (le rond point situé au sud du rond point de raccordement avec la liaison nouvelle).

15/02/2012 Contribution de Monsieur Michel ROBLES

Monsieur ROBLES est très opposé au projet. Il considère que ce projet va remplacer l'A104 et ce n'est en aucun cas une amélioration. Il est très choqué de cette agression contre la nature.

15/02/2012 Contribution de Madame Béatrice BASTIANI-HELBIS.

Madame BASTIANI est «cycliste andrésienne et achéroise. Elle est aussi nageuse en Seine. Elle est désolée de voir que la nature sauvage n'est pas protégée. Elle pense que des déplacements de moins de quinze km à faire au quotidien peuvent très bien se faire à bicyclette. Il y aurait moins de malades et ce serait mieux ...

Et nous aurions moins besoin de ponts et de routes.

2 Registres PLU & Classement/déclassement :

Ces deux registres n'ont donné lieu à aucune contribution

VILLE de CARRIÈRES-SOUS-POISSY

1 Registres DUP :

Il y a eu sept registres ouverts au titre de la DUP.

REGISTRE n°1

02/01/2012 Contribution de Monsieur Guy PECHEU, pour le collectif COOPA et l'ADRESP.

Monsieur PECHEU développe en détail l'opposition à deux franchissements de la Seine au même endroit : celui de l'Etat en sous fluvial décidé en 2006 (pour l'A104) et celui projeté par le Conseil Général par le «pont d'ACHERES». Il lui semble que la justification de «délais trop longs» de la part de l'Etat ne tient pas devant l'importance des enjeux. «pour «gagner 5 à 10 ans» on investirait dans un projet important donc coûteux et irrémédiablement «pénalisant pour l'environnement de cet endroit».

4/01/2012 «Contribution de Monsieur et Madame DUFOUR, 61, avenue de la Gaule 78955 CARRIERES sous POISSY.

Disent «non au Pont d'ACHERES», et pensent :

* le projet va nuire à l'intégrité de l'île de la Dérivation

* le projet est «en contradiction totale avec le grenelle de l'environnement qui prévoit d'assurer une cohérence d'ensemble des infrastructures et de les adapter aux défis, énergétiques et écologiques du futur» :

- «que dire de deux ouvrages simultanés (pont & sous fluvial pour l'A104) dont la réalisation ne serait séparée que de quelques 150 mètres !»
- «que penser d'ouvrage réalisé en milieu urbain, à 15 mètres au-dessus de la tête des habitants de l'île de la Dérivation !»
- ... «saccage écologique irréversible. (visuel, sonore et atmosphérique) avec un accroissement du trafic routier évalué à 12 000 v/j !»
- ... «projet parcellaire ne permettant pas d'avoir une vision globale et responsable (économique, environnementale, infrastructure ...), n'expliquant pas à la population les attendus et avantages du projet ...»

En conclusion :

«Tout dans ce projet s'oppose à une vision d'un développement économique, écologique et raisonné, ayant un impact respectueux sur notre environnement les générations futures. Le manque de cohérence entre l'état, le département, et les collectivités locales nous amènent à douter du bien-fondé de ces ouvrages et de leurs objectifs globaux.

05/01/2012 Contribution de Madame Florence GRANDJEMY et Monsieur Pascal BEGHIN, 200 avenue de la Gaule 78855

Sont contre le projet de pont pour les raisons suivantes :

- * financièrement , on ne fait pas deux franchissement en période de crise,
- * le projet serait «en contradiction avec le projet d'aménagement des bords de Seine»,
- * ... «CHANTELOUP est désormais desservi par le pont de TRIEL depuis l'A13 et l'A14»,
- * «le monde de l'automobile -reine ... est à mettre derrière nous»
- * «l'île est un site absolument unique ... à préserver»
- * «quid des vibrations du jambage du pont avec les constructions de l'île ?»

05/01/2012 Contribution de Madame Mircille BOURBON-PEREZ, 363, île de la Dérivation 78955 CARRIERES sous POISSY

Non au pont d'Achères

... incidence sur la santé, environnement, qualité de vie.

La pollution nuirait aux habitants, à la végétation, aux animaux avec un trafic routier important.

C'est un lieu de promenade ouvert à tous, qui mérite d'être préservé.

05/01/2012 Contribution de l'association : «NON au pont d'Achères» représentées par Monsieur Luc FIVET et Madame Patricia CONNAN

Sont passés au cours de la première permanence à CARRIERES sous POISSY pour exprimer leur opposition au projet. Ils remettront un mémoire au terme de l'enquête.

05/01/2012 Contribution de l'association : ADRUP 154 représentée par Madame FURLING et Monsieur BECHON sont passés pour demander l'étude de circulation réalisée par EGIS. Ils remettront un mémoire au terme de l'enquête.

Ils regrettent que les panneaux d'information sur le projet ne soient pas présentés dans le hall de la Mairie.

05/01/2012 Contribution des associations : ADRESP et COOPA représentées par Monsieur PECHOU qui est passé pour manifester son opposition à la réalisation du pont alors qu'un passage en sous-fluvial est prévu, au même endroit, pour l'A104.

05/01/2012 Contribution de Madame Colette Barcé 149 bis rue du Général Leclerc 78570 ANDRESY,

Madame Barcé est étonnée que la commune d'ANDRESY ne se sente pas plus concernée par ce projet. Elle pense que celui-ci apporterait des troubles dans ce quartier qu'elle considère déjà comme «sinistré» par le «CD très bruyant, le stade (nombreux entraînements, les couloirs aériens ...»

07/01/2012 Contribution de Monsieur Michel TOCHON, 78 bis Quai de l'Ecluse 78570 ANDRESY

Monsieur TOCHON est contre le pont, situé à un endroit «exceptionnel» et «trop proche des habitations»

07/01/2012 Contribution de Monsieur Grégory BONNIN, Carriérois.2, Allée Berthe MORISOT 78955 CARRIERES sous POISSY

Monsieur BONNIN est **favorable** au projet de pont «qui est indispensable au développement de CARRIERES sous POISSY notamment avec le projet de Centralité.». Il pense que sans ce deuxième pont avec un raccordement au pont de Triel sur Seine, le risque d'asphyxie de CARRIERES est réel. Ce projet doit s'accompagner d'une réflexion sur le raccordement avec l'autoroute A13 pour les usagers qui empruntent le pont de Triel.

09/01/2012 Contribution de Monsieur Claude PETER, 748 avenue de l'Hautil 78955 CARRIERES sous POISSY.

Monsieur PETER résume les chantiers de développement sur la région, 2500 logements de plus à Carrières, zone d'activités à Chanteloup les Vignes. Il **soutient le projet**. Il rappelle que ce pont

«est prévu depuis plus de cent ans, que les habitants de l'île de la Dérivation devaient être avertis que ce pont serait construit «un jour».

09/01/2012 Contribution de Sylviane et Thierry DELFOS, 28, Quai de l'Écluse, ANDRESY

Madame et Monsieur DELFOS sont totalement opposés au projet pour les raisons principales suivantes :

- * le projet est situé à «moins de 200 m du parc naturel de l'Île Nancy (qui est classée Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP)),
- * le projet de 2 fois 2 voies aurait un impact très négatif sur la décote immobilière des propriétés des riverains.
- * le SDRIF 1994 recommande *«la grande qualité de l'environnement dans le département des Yvelines nécessite une politique ferme de préservation et d'amélioration : (...) des îles et berges de la Seine»*,
- * le Ministre des Transports a choisi, en 2006 de préserver ce site en décidant un «sous fluvial, à cet endroit pour le passage de l'A104,
- * ils réfutent les arguments du Conseil Général :
 - ils ne croient pas que l'on puisse, au total, «investir dans 4 fois 2 voies à cet endroit»
 - ils craignent que «les pollutions atmosphériques, sonores et visuelles rendent ce projet incompatible avec les habitats existants de cette zone»,
 - ils craignent que «le milieu naturel préservé des îles (...) sera très négativement impacté, à la fois pendant le chantier (plusieurs années) puis durant les centaines d'années d'exploitation du pont».
 - ils ne croient pas que les embouteillages du pont de Poissy soit aussi importants que ce qui est écrit dans le dossier Ils pensent que seul le renforcement des transports en commun soit le seul éléments utile pour diminuer ces embouteillages.

10/01/2012 Contribution de Madame Béatrice HORCHOLLE, 184 route d'ANDRESY, Bat A1 78955 CARRIERES sous POISSY Madame HORCHOLLE est contre le projet de pont, amoureuse de la nature, elle ne comprend pas que l'on «veuille détruire tout ça»

11/01/2012 Contribution de Monsieur PECHEU (ADRESP), 733 avenue de la Gaule 78955 CARRIERES sous POISSY

En réponse à Monsieur PETER, certes les habitants de l'île de la Dérivation connaissaient l'existence du projet de pont mais selon Monsieur PECHIEU, ce projet devient caduc avec la décision du Ministre des Transports qui décide le sous fluvial en 2006. Il propose donc d'attendre la décision de l'Etat pour savoir s'il faut ou pas le pont.

11/01/2012 Contribution de Madame Nathalie MENDES, 220 Avenue de la Gaule 78955 CARRIERES sous POISSY

Madame MENDES, désapprouve totalement ce projet. Elle est contre le développement des infrastructures routières et pense qu'il faudrait plus développer les transports en commun. En tant qu'habitante de l'île de la Dérivation, elle ne veut pas que l'on détruise ce lieu. Elle pense qu'il faut attendre que l'on connaisse le devenir des projets nationaux avant de s'engager dans un processus irréversible.

REGISTRE n°2 (VILLE de CARRIÈRES-SOUS-POISSY)

13/01/2012 Contribution de Monsieur PECHEU (ADRESP & COOPA)

Monsieur PECHEU a déposé la pétition qui a été signée par 1700 personnes lors de la concertation de 2009. Déjà analysée précédemment.

13/01/2012 Contribution de Monsieur JK KASSUBA, qui pense qu'il y a un «vice de forme» car la ville d'ANDRESY n'a pas été consultée.

14/01/2012 Contribution de Madame Isabelle CAUSSADE, 22 quai de l'Ecluse 78570 ANDRESY

Madame CAUSSADE est, en tant que «riverain» contre le projet :

* elle pense que le coût est prohibitif et que ce projet endetterait le département des Yvelines au détriments d'autres projets plus prioritaires tels que écoles, crèches, hôpital, transports en commun.

* elle pense que le désenclavement de la boucle est un projet irréaliste puisque :

- les terrains sont pollués

- les logements prévus seraient réalisés autour de l'usine Azalis et de celle du traitement des eaux - un cadre «écologiquement inconcevable»
- elle ne voit pas de nouvelles infrastructures qui devraient accompagner l'augmentation de la population,
- le futur port d'ACHERES amènera une très grande augmentation du nombre des camions et ses containers.
- elle ne croit pas à l'argument des «bouchons du pont de Poissy»

* Elle s'interroge sur le «bien fondé» de ce dossier, puisqu'on ne connaît pas les intentions de l'Etat sur l'A104.

* Elle pense que le bilan écologique serait désastreux et irréversible et conduirait au gâchis de l'un des sites naturels les plus remarquables d'Île de France.

14/01/2012 Contribution de Madame et Monsieur MOAL, Ile de la Dérivation 78955 CARRIERES sous POISSY

Ils habitent l'avant dernière maison de l'île. Ils sont contre ce projet car ils ne veulent pas que l'on détruise ce lieu «magique». Ils sont contre la «DEVALORISATION DE LEUR PATRIMOINE NATUREL ET IMMOBILIER!!

16/01/2012 Contribution de Madame et Monsieur Marie-Claude et Michel GALLOS, 13bis rue du Général Leclerc 78570 ANDRESY.

Madame et Monsieur GALLOS sont contre le projet dans le cadre de l'association «NON au PONT d'ACHERES» qui a déjà été exposée précédemment.

De plus Monsieur GALLOS fait remarquer que les GBA positionnées coté nord du franchissement de la Seine comme éléments de «protection acoustique» sont en réalité des éléments de sécurité qui sont de faible dimension (0,80 m de haut) et sans aucun pouvoir d'absorption acoustique. Il fait aussi remarquer qu'il n'y a pas de protection contre le bruit le long de la rampe d'accès au pont coté ACHERES.

17/01/2012 Contribution de Madame et Monsieur BINET, 541, Ile de la Dérivation 78955 CARRIERES sous POISSY.

Ils sont contre le projet. «Aucune protection n'est prévue pour les riverains de l'Ile de la Dérivation et d'ANDRESY. Craignent la pollution.

On doit noter que la remarque de Monsieur GALLOS portait précisément sur un des deux écrans de protection prévus qui sont explicitement détaillés p 380 du «dossier DUP», on ne peut donc pas dire que «rien n'est prévu».

17/01/2012 Contribution de Madame et Monsieur MAC DONALD, 260 Île de la Dérivation 78955 CARRIERES sous POISSY.

Madame et Monsieur MAC DONALD reprennent la lettre qui a déjà été déposée par Madame et Monsieur DUFOUR, le 4/01/2012 à CARRIERES dans le registre n°1.

20/01/2012 Contribution de la famille MILLET

Ils sont contre le projet pour la préservation de l'Île de la Dérivation pour tous les Carriérois et les habitants des autres communes voisines.

20/01/2012 Contribution de Monsieur BOISSAVY, 423 rue David, 78955 CARRIERES sous POISSY.

Monsieur BOISSAVY fait les remarques suivantes :

- * les communes concernées par le projet sont plus nombreuses que celles concernées par l'enquête. Il manque une vision d'ensemble.
- * L'étude est trop générale et manque de précision. Le responsable de cette étude devrait être nommé.
- * L'étude ne fait pas suffisamment ressortir l'interaction entre la liaison nouvelle et l'A104.
- * L'étude se limite uniquement à l'aspect routier.
- * les hypothèses d'arrêt de l'A104 à ACHERES et d'un éventuel péage de cette autoroute ne sont pas pris en compte.

Monsieur BOISSAVY pense que seul une amélioration du réseau actuel et l'étude de liaisons ferroviaires rapides pourront améliorer le confort et l'environnement des habitants de cette région.

20/01/2012 Contribution de Monsieur Claude NOEL, Résidence Flore 78570 ANDRESY

Monsieur NOEL est inquiet pour les nuisances sonores que risque de provoquer le pont.

Il s'interroge sur l'existence d'«écrans anti-bruit» au niveau du pont et de la rampe d'accès.

20/01/2012 Contribution de Madame Lauriane MILLET,

Madame MILLET est depuis 26 ans sur l'Île de la Dérivation et se désole de voir disparaître ce «cadre idyllique» si le projet se concrétise.

23/01/2012 Contribution de Monsieur Jean BOUVRAIS, 775, Île de la Dérivation, 78955 CARRIERES sous POISSY.

Monsieur BOUVRAIS est contre le projet car il habite ici depuis 1972 et il a peur de la pollution et du bruit.

23/01/2012 Contribution de Madame BLAIS, 3 Manoir de Denouval, 78570 ANDRESY

Madame BLAIS veut garder le calme, la faune et la flore ... donc elle est contre le projet.

23/01/2012 Contribution de Madame Véronique COCHO-REW-OUAGHRAM

Madame COCHO-REW-OUAGHRAM est contre le projet elle craint que ce «gâchis» fasse fuir la population de CARRIERES pour cause de pollution.

23/01/2012 Contribution de Monsieur et Madame BLANCHIE J.P, qui pensent que ce «projet est une horreur sur toute la ligne».

23/01/2012 Contribution de Madame N. MOULY, 122 rue Auguste Renoir, 78955 CARRIERES sous POISSY.

Madame N. MOULY est très désabusée, devant toutes les conséquences négatives qu'elle entrevoit elle se demande s'il faut «s'expatrier pour retrouver de l'air pur?»

23/01/2012 Contribution de Monsieur Maurice GUILLEMIN, 78570 ANDRESY

Monsieur GUILLEMIN souhaite que l'on «laisse la boucle tranquille ... ou alors en faire un parc ... genre arborétum». Il craint la pollution, la destruction de la faune, la nature etc...

Monsieur GUILLEMIN est contre tout développement ...

25/01/2012 Contribution Famille ZANELLI, 88 Île de la Dérivation, 78955 CARRIERES sous POISSY.

La Famille ZANELLI est contre le projet, contre tout développement ...

REGISTRE n°3 (VILLE de CARRIÈRES-SOUS-POISSY)

25/01/2012 Contribution de A. DELAHAYE trouve qu'il est dommage que le nombre de poids lourds passant sur la RD22 n'ait pas été décompté. Riverains de l'avenue de l'Hautil, il constate que cette circulation a beaucoup augmentée en 20 ans. C'est une source de danger car les vitesses ne sont pas respectées. Cette circulation à «toute heure du jour et de la nuit» représente une gêne.

Le pont devrait alléger significativement la circulation sur la RD22 dans CARRIERES sous POISSY. Donc **favorable** au projet «même s'il y aura des contraintes».

26/01/2012 Contribution de Famille BONGERS 664, Île de la Dérivation, 78955 CARRIERES sous POISSY.

Avec 8 enfants, la famille BONGERS nous dépeint la vie idyllique qu'elle mène au calme de la nature sur cette île sans voiture, sans pollution ni sonore ni atmosphérique. Elle espère continuer à élever ses enfants dans cet univers même si cette situation entraîne certaines contraintes principalement d'ordre logistique.

Elle pense que le pont supprimerait tout cet environnement, donc elle plaide pour qu'il ne se réalise pas.

26/01/2012 Contribution de D. AIRAULT Île de Devant 78570 ANDRESY

Opposé au projet, propriétaire d'un appartement à Denouval, il déplore la «destruction du cadre de vie de ce lieu.»

26/01/2012 Contribution de Monsieur et Madame CONTESSE, Manoir de Denouval, 78570 ANDRESY

Ils considèrent que «les nuisances sonores ne sont pas suffisamment prises en compte»

26/01/2012 Contribution de l'ADIV datée du 21/01/2012 déposée par Monsieur Yannick PICHAUD déjà présentée précédemment

26/01/2012 **pétition** du NON-PONT-ACHERES déposée par trois personnes;

- Madame Mireille LIVONNEN, 663 avenue de la Gaule Île de la Dérivation
- Hélène et Roland COQUELIN, 670 avenue de la Gaule Île de la Dérivation
- Yvette PIRO, 684 avenue de la Gaule Île de la Dérivation

27/01/2012 Contribution de Monsieur Guy KARCZEWSK, Résidence Flore, 78570 ANDRESY.

Monsieur KARCZEWSK, propriétaire d'un pavillon Résidence Flore quartier Renoual à ANDRESY, considère que la construction de ce pont est en désaccord avec le Grenelle de l'Environnement.

30/01/2012 Contribution de Monsieur ATIIIMON, Résidence Flore, 78570 ANDRESY.

Même remarque que Monsieur KARCZEWSK.

30/01/2012 Contribution sous forme d'un courrier de Madame et Monsieur CRON, 8, Sente du Maurier 78570 ANDRESY

Monsieur et Madame CRON manifestent leur total désaccord sur le projet pour les raisons suivantes :

- * compte tenu de la situation financière actuelle du pays, la justification de ce projet leur semble «luxueuse» dans le contexte financier actuel.
- * L'arrivée de l'A104 au même endroit devrait pouvoir remplir le même rôle que le futur pont.
- * Cette réalisation apporterait beaucoup de nuisances, sur le plan écologique.
- * ces nuisances s'ajouteraient à celles existantes :
 - couloirs aériens qui ont fortement augmenté
- * et celles à venir :

- projet autoroutier A104 qui amènera un trafic important
- futur échangeur à ORGEVAL
- futur port de TRIEI./ACHERES qui génèreront du trafic fluvial mais aussi des camions,
- le projet Paris Normandie TGV

30/01/2012 Contribution de Monsieur Jean-Claude PERRIER, habitant d'ANDRESY

Monsieur PERRIER trouve que l'on sacrifie la santé des personnes pour des motifs économiques. Il trouve que la région est «saturée» en autoroutes et qu'il n'est pas nécessaire d'en rajouter.

31/01/2012 Au cours de la permanence, ai reçu Monsieur CULLIN Président de l'ADIV qui me transmettra une contribution finale à la fin de l'enquête.

31/01/2012 Contribution de Monsieur Yannick PICHAUD, 190 Impasse du Prieuré 78955 CARRIERES sous POISSY, sous forme d'un courrier.

Monsieur PICHAUD au cours de son courrier qui s'appuie sur un dossier de presse regroupant des déclarations d'élus de la région explicite la position de certains élus.

* position de la Ville de CARRIERES : Monsieur le Maire a réaffirmé son opposition au pont et à l'autoroute A104

* «piège» d'un trafic autoroutier sur des voies départementales : «C'est le sens des déclarations du maire d'ANDRESY» et de Monsieur RAYNAL, conseiller général de Poissy Nord».

* «Saucissonnage des dossiers pour les rendre plus lisses» : Monsieur PICHAUD rappelle le courrier de Madame le Maire de VERNOUILLET qui pensait que le périmètre de l'enquête est trop restreint. Il y aurait des «impacts à proximité immédiate» tel ANDRESY ou «en aval» tels VERNEUIL ou VERNOUILLET.

31/01/2012 Contribution de Madame Christiane PARAVY, Présidente de COPRA 184.

Madame PARAVY développe le risque de congestion de la région en cas d'arrêt de l'A104 à ACHERES. Ses propos ont été développés dans les contributions remises en fin d'enquête.

01/02/2012 Contribution de Monsieur MOREAU habitant d' ANDRESY

Monsieur MOREAU s'adresse d'une façon très virulente au Conseil Général. Alors que le principe du sous fluvial a été adopté pour la future A104, il ne veut pas de ce pont départemental qui va faire «doublon avec le sous fluvial»

01/02/2012 Contribution de Madame Patricia CONNAN, 530 île de la Dérivation, 78955 CARRIERES sous POISSY

Madame CONNAN est persuadée que la liaison ne sert uniquement qu'à participer au «bouclage de l'A104» L'ensemble de tous ces arguments sont très largement développés dans le mémoire déposé par l'association «NON au PONT d'ACIERES»

01/02/2012 Contribution de Europe Ecologie Les Verts l'Hautil, représentée par Monsieur JF MICHEL, 6, Sente de la Carrière à Moreau.

* «EELV l'Hautil dit non à la liaison RD30-RD190 et à la réalisation du pont d'Achères» ce refus est présenté pour les raisons suivantes

* EELV l'Hautil pense que le projet de liaison est « une A104 au rabais »

* «les conséquences de ce projet routier seront «particulièrement néfastes»

- « dévalorisation du patrimoine immobilier et foncier des habitants»
- « forte augmentation de la circulation automobile»
- « dégradation irrémédiable de la qualité de vie et de la santé des populations riveraines»
- « disparition des lieux de promenade, de détente et de pratiques sportives de centaines d'habitants des villes de la confluence»
- « le massacre du paysage : l'île de la dérivation et les bords de Seine constituent un espace naturel unique dans cette partie de l'agglomération parisienne»
- « la disparition possible de centaines d'oiseaux»

* EELV l'Hautil propose :

- une urbanisation très encadrée, limitée à l'urbain actuel ...
- «la réalisation d'infrastructures de transports collectifs pour désenclaver la boucle»

- «la préservation d'une zone naturelle la plus étendue possible dans la boucle de Chanteloup»

01/02/2012 Contribution de madame Véronique MICHEL-LELEU (?) habitante d'ANDRESY

Madame MICHEL-LELEU nous fait part de l'expérience très positive qu'elle a vécu le long de la Seine après une très importante maladie qu'elle a eue à subir. Elle souhaite conserver ce «lieu de repos et de beauté si rare»

REGISTRE n°4 (VILLE de CARRIÈRES-SOUS-POISSY)

03/02/2012 Contribution de Madame Brigitte MARTIN, 718 île de Dérivation 78955 CARRIERES sousPOISSY.

- * Elle est contre les pollution atmosphérique, visuelle et acoustique.
- * Elle se demande s'il est raisonnable d'envisager ce projet par rapport au «Grenelle de l'Environnement»
- * Elle doute que ce projet soit pertinent. Elle s'interroge pour savoir s'il ne faudrait pas mieux utiliser le pont de Tricl ?
- * Est-il opportun de lancer un tel projet alors que le tracé de l'A104 n'est toujours pas véritablement acté ?
- * Elle pense que la pollution des terrains de la Boucle est un très gros frein à leur viabilisation.

03/02/2012 Contribution de Monsieur Jean-Marc LE CORRONC, 178 île de la Dérivation 78955 CARRIERES sousPOISSY.

Monsieur LE CORRONC est très fortement contre le projet synonyme pour lui de «massacre» de cet endroit.

03/02/2012 Contribution de Monsieur Philippe AUGÉ, 14 rue des Hauts de Denouval 78570 ANDRESY

Monsieur AUGÉ est contre le projet :

* ANDRESY ne figure pas dans la liste des communes «concernées» mais il n'est pas du tout «interdit» aux habitants de donner leur avis ce que d'ailleurs beaucoup ont fait.

* Monsieur AUGÉ pense que ce projet est «une A104 cachée»

* Il rappelle que la traversée de la Seine avait été choisie en sous-fluvial pour l'A104

* Il indique que la «mise en compatibilité du PLU de POISSY» ne figure pas ce qui est exact pour la simple raison qu'il n'y a pas à faire de mise en compatibilité du PLU à POISSY

03/02/2012 Contribution de la famille Chistian et Alberte VICTORIN, 212 île de la Dérivation 78955 CARRIERES sousPOISSY.

«NON, NON NON, pas de pont au-dessus de l' île de la Dérivation». Ils pensent que l'île devrait être classée ! Habiter cette île «correspond à un choix et un mode de vie.» qu'il serait très dommage de perdre.

03/02/2012 Contribution de Madame et Monsieur RIVIERE, 3 Manoir de Denouval 78570 ANDRESY.

Sont contre ce projet «qui ne prend pas en compte la dimension humaine des habitants de proximité.»

08/02/2012 Contribution de Madame ROBERT, 171, route d'ANDRESY 78955 CARRIERES sousPOISSY.

Madame ROBERT s'inquiète des embouteillages que cette nouvelle liaison pourrait générer. Elle s'interroge sur les conséquences en cas de grève.

08/02/2012 Contribution de Madame Dominique VILLETTE, 1, Résidence Flore, 151 bis rue du Général Leclerc 78570 ANDRESY.

Madame VILLETTE «très attachée à la douceur de vivre sur ANDRESY», ..., elle est «absolument contre ce projet ...

09/02/2012 Contribution de Monsieur Michel THOUZOUAU, 12, île de la Dérivation, 78955 CARRIERES sousPOISSY.

Monsieur THOUZOU est totalement contre ce projet qui va «massacrer la boucle de CHANTELOUP»

Il craint que ce pont devienne «autoroutier».

09/02/2012 Contribution de Madame Florence GUMPEL, 216, rue Maurice Berteaux 78955 CARRIERES sousPOISSY.

Madame GUMPEL est farouchement contre le projet. Elle ne voit pas l'avantage à augmenter le nombre d'habitants à Chanteloup les Vignes et à Carrières sous Poissy. Elle résume cette augmentation d'habitants à «plus de bétonnage, moins d'espaces verts ou de friches et plus d'activité donc plus de voitures.»

Elle reste persuadée que cette liaison est le «prolongement déguisé de l'A104».

11/02/2012 Contribution de Monsieur Jean-François RAYNAL, Vice-Président du Conseil Général, canton de Poissy-Nord

Dans son exposé Monsieur RAYNAL expose :

- * les motivations du Conseil Général pour le lancement de ce projet.
- * Un bref historique qui permet de rappeler que les premiers emplacements réservés pour ce pont datent de 1983 pour Achères et 1994, confirmé en 2005 pour Carrières sous Poissy.
- * Il rappelle que l'autorité environnementale, chargée d'examiner l'étude d'impact qui figure au dossier a jugé celle-ci «complète et de bonne qualité».
- * Enfin, il me semble important de le souligner, lorsqu'il aborde le sujet de l'A104, Monsieur RAYNAL insiste sur le nécessaire «**bouclage**» de cette voie. C'est à dire **jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines**. «Prétendre arrêter cette autoroute à la hauteur d'Achères, ou de la relier seulement à l'autoroute A13, constituerait un projet inachevé. (...) Cela pourrait avoir comme conséquence de retarder, voir d'empêcher la réalisation de ce pont à Achères ...»

11/02/2012 Contribution de Monsieur DUBOIS PDG du Centre Leclerc situé à Carrières sous Poissy, route d'ANDRESY.

Monsieur DUBOIS conteste la voirie «section 5» située entre la RD22 et la RD55 (accompagnée d'un bassin d'orage). Ces implantation se feraient sur le terrain de restructuration du Centre Leclerc pour laquelle Monsieur DUBOIS aurait obtenu les autorisations nécessaires. Monsieur DUBOIS a

déposé une requête auprès du Tribunal Administratif de Versailles. Cette requête est en attente de jugement.

Cette contribution est accompagnée d'une pétition pour s'opposer au tracé de cette voirie signé par 71 personnes parmi les dirigeants et le personnel de ce Centre Commercial.

11/02/2012 Contribution de Monsieur Claude LOISEAU, 2 rue de Denouval 78570 CHANTELOUP les VIGNES.

Président du Comité de sauvegarde de Chantcloup-les-Vignes et environs

vice-Président de CAPESA (collectif d'associations en Seine aval.

Responsable Agriculture et transports à Ile de France Environnement, association regroupant 450 associations franciliennes.

vice-Président de l'Association des Usagers es transports (AUT) en Ile-de-France

Membre associé du CESER (comité économique, social et environnemental de la région Ile-de-France.

Monsieur LOISEAU indique qu'il déposera une contribution définitive à la Mairie de CHANTELOUP les VIGNES.

11/02/2012 Contribution de Monsieur Franck HENRY, 718 île de la Dérivation 78955 CARRIERES sous POISSY.

Monsieur HENRY, riverain de l'île de la Dérivation répond à Monsieur RAYNAT, en développant les arguments qui sont avancés par tous les intervenants soucieux de préserver la nature, et le site unique que représente cette île.

11/02/2012 Contribution des associations «NON au PONT d'ACIERES» et «Berges en Dérive» déposée par Mesdames Christine BORDE-SABAU, Patricia CONNAN, Diane DORLEAN, Laurence LENORMAND, et Messieurs Sylvain COLLAS et Luc FIVET.

Cette contribution a été exposée précédemment.

11/02/2012 Contribution de Madame Christine BORDE-SABAU, 718 île de la Dérivation 78955 CARRIERES sous POISSY.

Madame BORDE-SABAU riveraine de l'île de la Dérivation, qui fait partie du Conseil d'Administration de l'association «NON au PONT d'ACHERES» développe, elle aussi, les principaux arguments des opposants au projet.

- * choix de l'île parce qu'elle était piétonne et sans voiture,
- * les tracé de l'A104 et de la liaison sont quasi identiques sur une grande partie,
- * l'Etat fait un tunnel alors que le Conseil Général fait un pont **au même endroit!**
- * le port d'Achères va générer beaucoup de camions qui ne figurent pas explicitement dans l'étude, elle s'interroge pour savoir si ce projet donnera lieu à concertation,
- * elle remet en cause «l'évolution naturelle» du trafic,
- * elle défend la nature, la faune et la santé
- * elle montre une grande «incrédulité» sur les mesures de concertation mises en place pour les différents projets.

11/02/2012 Contribution de l'association COPRA 184 déposée par Madame Christiane PARAVY, sa Présidente, consistant en deux communiqués de presse datés du 8 février et du 10 février.

Ces deux communiqués de presse ont déjà été exposés lors des dépôts au registre n°2 de la Mairie de POISSY les 8 et 10 février 2012.

11/02/2012 Contribution de l'association ADIV Environnement datée du 11 février 2012 déposée par Michel CUNIN, son Président.

Cette contribution a été exposée précédemment.

11/02/2012 Contribution de Monsieur Grégory DELEAU, habitant de CARRIERES sous POISSY.

Monsieur DELEAU ne veut pas de ce projet car il remettrait en cause son cadre de vie, «les ballades en famille dans la nature sur l'île de la Dérivation ...»

11/02/2012 Contribution de Madame DUFRESNES, habitante de l'île de la Dérivation, s'oppose au pont, elle ne veut pas, au même endroit d'un pont et d'un tunnel.

REGISTRE n°5 (VILLE de CARRIÈRES-SOUS-POISSY)

13/02/2012 Contribution de Monsieur DUFRESNES, habitant de l'île de la Dérivation.

Pour lui les principaux objectifs de ce projet sont :

- * Désenclaver la boucle de CHANTELOUP : Il nous fait part de son expérience personnelle où il a constaté que les bouchons du pont de POISSY aux heures de pointe étaient limités par rapport à d'autres parcours dans la région. Donc cette liaison, de son point de vue, n'était pas aussi nécessaire.
- * Développement du territoire : Opération d'Intérêt National Seine Aval. Il trouve que ce sujet est très peu détaillé dans le dossier.
- * Enfin le plan d'appui à la filière automobile et concernant le site de PEUGEOT POISSY. Monsieur DUFRESNES ne croit pas qu'il soit normal de «faire un cadeau» aussi coûteux à une société qui «fait des bénéfices, licencie, risque de délocaliser, etc...

En définitive Monsieur DUFRESNES rejoint beaucoup des intervenants pour penser que ce projet est «une A104 au rabais et que les départementales seront engorgées. On aura détruit un site magnifique. Il propose donc d'arrêter ce projet et de trouver des solutions «plus raisonnables et écologiques».

13/02/2012 Contribution de Madame Stéphanie BRABANT et Monsieur Olivier DUZELIER, 328 île de la Dérivation 78955 CARRIERES sous POISSY.

Madame BRABANT (membre du CA de l'association «NON au PONT d'ACHIERES») et Monsieur Olivier DUZELIER, reprennent dans un mémoire en 15 pages certains éléments qui ont été développés dans la contribution définitive de cette association.

13/02/2012 Contribution de Monsieur Karima AYAR, 140, avenue de la Gaulc 78955 CARRIERES sous POISSY.

Monsieur AYAR s'interroge sur certains points qui figurent au dossier.