

Bonjour,

en réponse à votre mail du 28 mai, je vous transmets ci-dessous l'essentiel de mes positions et mes engagements sur les trois dossiers de développement et/ou d'infrastructures qui concernent fortement notre circonscription.

La plupart des réponses à votre questionnaire sont clairement énoncées dans le document de 16 pages que j'ai fait distribuer dans toutes les boîtes aux lettres de la circonscription. De plus, en tant que Maire adjoint d'Andrésey, de délégué d'Andrésey à la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine et de Paris Métropole, je suis au fait de l'état et de l'évolution de la plupart de ces dossiers. Je rappellerai, comme je l'ai fait au COPRA 184, que je suis celui qui, lors du débat public "prolongement de la Francilienne", a imaginé et proposé le tracé "blanc", "*seule alternative cohérente étudiée de bout en bout et efforçant de répondre aux préoccupations exprimées par les différents acteurs du débat*" d'après le Président de la Commission Particulière. C'est cela ma conception de la concertation. Etudier, imaginer, concerter et proposer une solution de consensus acceptable.

La teneur de ce mél ne vous surprendra donc pas.

En préambule, je vous rappellerais ma position sur un aménagement équilibré d'un territoire, quel qu'il soit :

" Un territoire qui n'envisage pas son avenir et son développement est un territoire qui prend du retard. Mais ce développement ne doit pas se faire à n'importe quel prix. Il doit absolument être conçu, non avec des " lunettes " d'aujourd'hui, mais avec la liberté et la capacité d'imaginer l'avenir de ces développements afin que les générations futures en soient fières... Je favoriserai un développement durable, facteur de progrès sur les trois aspects : le social, l'économie et l'environnement dans un aménagement respectueux du cadre de vie que nous avons choisi pour nous installer et pour y vivre..."

1/ En ce qui concerne la déviation de la RD 154 :

Je pense que le schéma de circulation du nord-est du département doit être globalement confronté et surtout coordonné aux nombreux projets structurant qui doivent impacter notre territoire. Notamment sur les risques actuels de saucissonnage du tronçon de l'A104, du franchissement de Seine à Achères/Carrières-sous-Poissy et de la liaison RD30-RD190 (A ce titre, je vous joins en pièce attachée ma contribution à l'enquête sur ce dossier). J'indique qu'il est impératif de coordonner et de coupler l'infrastructure nationale et les infrastructures départementales pour étudier les possibilités de mutualisation et de répartition des trafics et leurs échanges.

Je suis donc favorable à, sur la base d'études complémentaire sur la capillarité des réseaux, d'intervenir afin de **minimiser au maximum l'impact de cette voie (réduire l'emprise, emprunter des sillons existants,...)**. Toutefois et compte tenu de la question suivante, il serait criminel de réitérer l'erreur de certains de nos prédécesseurs qui ont été incapable d'imaginer et de construire les infrastructures nécessaires à un développement harmonieux de notre territoire. Il s'agit donc, ni de privilégier le tout routier, ni de les surdimensionner, mais de les imaginer à l'aune des projets structurants qui nous concernent : O.I.N., CDT, Port Confluence... Et de les réfléchir, conjointement au développement des transports fluviaux ou ferrés de marchandises et aux transports en commun. Mais, quelque soit le carburant du futur, on peut sans se tromper dire qu'il y aura toujours des transports routiers individuels, en commun et de marchandises, notamment pour pouvoir desservir des zones peu dense et assurer les livraisons des derniers kilomètres...

2/ Le Contrat de Développement Territorial " Confluence " dans le cadre du " Grand Paris " :

Je ne comprends pas bien la position de votre association. Etes vous opposés à ce que, pour une fois, toutes les parties prenantes se coordonnent, évitent des projets concurrents mais développent une ambition commune, concertée, cherchant à équilibrer voire à organiser le territoire et ses grandes spécificités dans un souci d'optimisation des rares ressources ? Si la réponse est oui à cette question, je ne peux vous suivre. Je suis, en effet, le chantre de la nécessité d'une vision coordonnée de toutes les visions, parfois contradictoire de notre "grand" territoire.

Ce que je demande, ce que avec les élus d'Andrésey nous nous efforçons d'imposer, ce que je soutiendrai, c'est l'exigence d'une coordination de tous les acteurs pour tous les projets :

- Etat : Opération d'Intérêt National "Seine Aval"

- Région : Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
- Société du Grand Paris, Etat et association "Confluence" : Contrat de Développement Territorial
- Port de Paris : Ports de Triel et "Seine-Oise"

Pour rappel, ces dossiers, ont des échéances à plus de 10 voire 20 ans, il faut donc, comme indiqué plus haut, les imaginer avec une vision d'avenir, mais surtout **avec l'exigence d'un développement durable sur tous ses aspects.**

L'objectif est que, alors que le besoin (tout à fait consensuel toutes tendances politiques confondues) de logement en Ile-de-France est d'environ 60 à 70 000 logements par an jusqu'en 2020, notre territoire ne soit pas qu'une zone dortoir mais **une zone équilibré ou l'on rapproche logements, services et travail** et où les mouvements pendulaires soient le plus possible réduits.

3/ Le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie et évolution des transports en commun :

On ne peut écrire dans le même document : "l'idéologie du tout voiture à fait long feu" et s'opposer à Eole, tangentielle Ouest et à la LNPN !

Par rapport à votre document, il faut peut être aussi indiquer que d'autres tracés existent que les deux que vous citez.

La création d'une ligne nouvelle est la seule solution pour améliorer la fréquence et la ponctualité du réseau de transport en commun existant. Alors, faut-il ne rien faire ? Prôner la décroissance ?

Ce n'est pas ma conception du développement durable qui comme son nom l'indique, réfléchit à un développement respectueux de l'homme et de la planète.

Aussi en ce qui concerne ce dossier, je prône (et j'ai participé au Débat Public à Achères) :

- Une liaison en ligne La Défense-Saint Lazare,
- La création d'une gare "Confluence" plus nécessaire à mon sens que le contournement et les arrêts à Mantes qui, grâce à la LNPN, sera mieux desservie par Eole (en rive gauche).
- Le choix du scénario "Confluence-Poissy" qui impacte le moins les habitants et leur environnement, que ce soit au sein de la Boucle ou à sa sortie à Verneuil.

Les moyens de financement de ces projets n'est pas la question d'aujourd'hui.

La question est sont ils nécessaires à un développement durable du territoire et leur bilan économique global est il positif ou non.

C'est à l'aune de ces éléments que je soutiendrai ou non telle ou telle variante, telle ou telle proposition, dans une vision globale et d'avenir de ce territoire.

Espérant, comme vous l'aurez constaté sans aucune langue de bois ou de clientélisme, vous avoir fait part de mes convictions.

Cordialement,

Denis FAIST

Maire adjoint d'Andrézy

chargé des finances et de la communication

délégué à la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine

Président du Syndicat Intercommunal de Distribution d'Eau du Confluent

Candidat "le Centre Pour la France"

7e circonscription des Yvelines

élections législatives 2012

**Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
LIAISON RD 30 – RD 190
PONT À ACHÈRES - BOUCLE DE CHANTELOUP**

Contribution de Denis FAIST

Maire Adjoint d'Andrésy
chargé des Finances et des Technologies de l'Information et de la Communication.
Délégué à la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine.
Président du Syndicat de Distribution d'Eau du Confluent

Habitant à la résidence du Manoir de Denouval à Andrésy.

1/ Une commune oubliée

Alors que deux variantes (sur quatre) touchent directement le territoire de la ville d'Andrésy, que la concertation préalable qui s'est tenue du 15 juin au 10 juillet 2009 a bien concerné la commune d'Andrésy, (« *La concertation a été organisée sur les communes d'Andrésy, Achères, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Triel-sur-Seine et s'est tenue du 15 juin au 10 juillet 2009 sur la base du Dossier de Prise en Considération approuvé le 22 janvier 2009.* ») que le Sud de la ville d'Andrésy sera impactée directement par les impacts de pollution, de bruit, de destruction des paysages, de la faune et de la flore, et bien que le tracé soumis à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique n'emprunte pas son territoire, il semble particulièrement incompréhensible, notamment de la part de ses habitants, riverains de la future infrastructure, que le Préfet des Yvelines ait écarté Andrésy de la procédure de consultation.

De ce fait, on peut affirmer que l'enquête préalable sera particulièrement incomplète, notamment dans les remarques qui auraient pu être plus nombreuses et pertinentes sur le franchissement de Seine prévu dans le projet.

De ce fait, l'enquête sera incomplète et devra être aussi proposée aux Andrésiens.

2/ Un délai incompatible avec une véritable concertation

Alors que lors du débat public sur le prolongement de l'A104, la procédure de débat, sous l'autorité d'une commission particulière a duré plus de quatre mois (pour un dossier d'environ 90 pages), on nous propose pour une infrastructure départementale moins de 31 jours (pour un dossier de plus de 542 pages).

Qui, sans être un ingénieur des Ponts et Chaussées, serait capable dans ce temps particulièrement contraint, d'infuser l'ensemble des éléments soumis à enquête préalable, d'en tirer une substantifique moelle et de critiquer constructivement le dossier ?

De ce fait, le délai doit être prolongé.

3/ Un dossier incomplet

Alors que de nombreux impacts de l'infrastructure sur le territoire au sens large qu'elle emprunte (Pollution, Bruit, Air, Eau, Environnement, Paysages, etc.), il est indiqué dans le dossier que le projet « fera » l'objet d'études complémentaires (architecturales et autres).

Comment se prononcer alors sans avoir le détail des protections ou les mesures détaillées d'insertion paysagère ou de respect de l'environnement.

De ce fait, le dossier doit être complété.

4/ Un franchissement de Seine indispensable

Comme l'indique le dossier, le territoire de la boucle, du fait de son potentiel urbanisable, présente de forts enjeux de développement (OIN, SDRIF, CDT « Confluence » du Grand Paris, Projet de Territoire de la CA2RS, projets de développement figurant au PLU des communes...).

Ces développements sont conditionnés par une bonne accessibilité. La création d'un nouveau franchissement de Seine permettra d'une part, d'améliorer les échanges entre les boucles de Chanteloup et de Saint-Germain et d'autre part, de désenclaver la boucle de Chanteloup par l'amélioration de son accessibilité.

Ce projet favorise également la réalisation des objectifs du plan d'appui à la filière automobile, approuvé par délibération du 12 mars 2009, en désenclavant les sites PSA de Poissy et Carrières-sous-Poissy en vue de leur préservation et de leur développement.

Or, il s'avère que le pont de Poissy, sur la RD 190, apparaît comme le point de passage majeur au sein de l'aire d'étude. Il représente en effet l'accès principal à la boucle de Chanteloup, au sein de laquelle les voiries sont orientées nord-sud et concentre en un même point de franchissement les trafics des différentes routes départementales irriguant la boucle de Chanteloup (en rive droite) et traversant l'agglomération de Poissy (en rive gauche). Ce franchissement de Seine est congestionné aux heures de pointe du matin et du soir.

C'est dans ce contexte que le Département a réaffirmé par délibération du 16 février 2007, l'intérêt du projet de liaison RD 190 – RD 30 en soulignant que celui-ci n'a aucune vocation à se substituer à l'A104 mais est complémentaire et absolument nécessaire pour la desserte de la boucle de Chanteloup.

Comme l'indique le dossier, il doit donc, pour être complémentaire, tenir compte du projet de prolongement de l'A104 qui vise aussi à désenclaver la boucle de Chanteloup mais sur des trafics de transit principalement et sur un axe plus Nord-Sud.

De ce fait, le dossier doit mieux prendre en compte le tracé retenu pour l'A104 et montrer comment il complète par une nouvelle voie départementale le tronçon de la Francilienne projeté.

5/ Mais un franchissement de Seine qui ne peut se faire qu'en sous-fluvial

L'Atelier « Ville et Paysages », auteur de la notice paysagère du dossier aurait pu, aurait du s'inspirer du dossier d'Etude de faisabilité « paysagère » particulièrement complet réalisé à la demande des DREIF / DIT / GEIT par le cabinet paysagiste « Bleuzen et Sevin » et MAPS géographie en 2005 pour le débat public sur le prolongement de la Francilienne.



Celui-ci est particulièrement précis sur les paysages rares et naturels que constituent les ripisyles et îles de la Seine :

« • **La Seine et l'Oise, fondatrices des paysages**

La Seine et l'Oise sont fondatrices des paysages de l'aire d'étude, elles ont creusé, érodé les plateaux calcaires jusqu'à « l'installation » de leur vallée. Ces vallées constituent la structure des paysages et leur originalité. Deux grandes originalités se distinguent : les boucles, les forêts au sommet des coteaux et les plateaux...

La sensibilité des paysages face au passage de la Francilienne ne peut être considérée sous les trois sensibilités définies au cahier des charges :

- les zones à très fort enjeu définies comme étant les zones où le projet n'est pas faisable ;
- les zones à fort enjeu définies comme étant les zones dont la traversée par le projet doit se traduire par la préconisation de mesures d'insertion conséquentes, qui peuvent de fait induire des coûts onéreux ;
- les zones peu ou pas sensibles qui ne présentent pas à priori de difficulté majeure dans leur prise en compte ultérieure par rapport au projet.

Les zones très sensibles

Les zones très sensibles se classifient selon une hiérarchie définie par la nature des paysages :

• **les paysages « rares et naturels »** : il s'agit d'espaces étroitement liés à la Seine et offrant des paysages remarquables participant à la perception du fleuve dans son site et à la qualité de vie des habitants. Ces espaces sont classés comme étant les plus sensibles car le passage de la Francilienne détruira ces lieux sauf dans le cas où il serait enterré sous forme de tunnel – une tranchée couverte nécessitant la destruction du site. »

Le dossier « Bleuzen et Sevin » conclu avec un tableau particulièrement précis :

• **Tableau récapitulatif des sensibilités.**

Sensibilités	Impact sur le paysage de l'implantation de la Francilienne	Mesures à prévoir
Zones très sensibles		
Paysages rares et « naturels » Etangs de la Galiotte, étang des Grésillons, ripisyles et îles de la Seine	• perte de patrimoine, destruction de lieux uniques, atteinte à la qualité de vie des habitants	• passage non faisable sans détruire le site à l'exception d'un passage en tunnel

Les paysages rares et naturels de l'île d'en bas à Andrésy et de l'île de la dérivation à Carrières-sous-Poissy, sont bien les îles de la Seine visées par cette étude.

En effet, le Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne écrit dans son rapport :



« ...2.3.2. Les vallées, les étangs, les îles :

Ce sont des espaces très sensibles et pour l'instant peu protégés, explique le bureau d'études Sevin et Beuze.

Les sites concernés sont :

> les bords de l'Oise à Neuville

> les bords de Seine a :

- Conflans,

- Herblay : l'île aux Oiseaux, une île non urbanisée et classée en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1

- Achères : l'île de la Dérivation, l'île d'En-bas et le quai de l'Ecluse, ce dernier étant classé en zone de protection du patrimoine architectural urbain paysager

(ZPPAUP) sur la commune d'Andrésy

Les points sensibles liés à l'impact du passage de l'infrastructure sont :

> Les zones humides dont la biodiversité risque d'être modifiée par la pollution.

M. Garrec, directeur du Laboratoire de pollution de l'atmosphère, à l'INRA de Nancy, sollicité comme expert par la CPDP, explique : « Au niveau du NO2, sur la végétation naturelle, on commence à avoir un impact de cette forte émission. C'est de l'azote biodisponible directement utilisable par les végétaux... On voit donc des modifications de la végétation au sol vers les plantes qui savent profiter de l'azote au détriment des autres. La conséquence de tout cela est que l'on a réellement des modifications de la biodiversité. »

Le Maître d'Ouvrage reconnaît d'ailleurs dans le document soumis à la consultation l'impossibilité d'intégrer un tel ouvrage dans son environnement remarquable :

« Le site traversé, les contraintes fonctionnelles à respecter et la géométrie courbe du tracé en plan ne sont pas favorables à l'étude de solutions exceptionnelles de type pont à haubans, structure en bow-string ou en poutres latérales même si ces solutions présentent l'avantage de minimiser l'épaisseur du tablier. Aussi ces types de solutions ont été écartés... »

De ce fait, quelque soit les surcoûts, il est inenvisageable que le franchissement de Seine à Achères – Boucle de Chanteloup se fasse par un pont détruisant de ce fait des paysages rares et naturels.

6/ Enfin, des flux séparés, mais un franchissement commun avec l'A104.

Le projet de prolongement de la Francilienne, a fait l'objet d'un débat public pour lequel le Ministre concerné a conclu par le choix du « tracé vert » en assortissant sa décision d'un passage en sous-fluvial pour le franchissement de Seine entre Achères et Andrésy : *« Le projet comportera notamment un franchissement sous-fluvial de la Seine entre votre commune et Achères permettant ainsi d'améliorer les protections du quartier des Garennes. »*

Le projet de prolongement de la Francilienne, a fait l'objet d'un porté à connaissance de l'Etat à la Région Ile-de-France dans le cadre de la révision du SDRIF.

Le projet de prolongement de la Francilienne est inscrite et nécessaire dans le cadre du Contrat de Développement Territorial « Confluence » dans le cadre du « Grand Paris ».

Il serait donc incompréhensible que l'Etat et le Département s'ignorent et construisent deux franchissements de Seine, quasiment au même endroit et quasiment pour les mêmes raisons, même s'il faut ensuite séparer les flux nationaux (de transit) et départementaux (de desserte).

Il serait donc financièrement inutile que l'Etat et le Département finance avec les impôts nationaux ou départementaux deux infrastructures distinctes alors que comme l'a proposé le département il est envisageable de n'en construire qu'une (faisant faire ainsi des économies sur les deux projets) :

« Suite à la décision de l'Etat, mi 2005, d'engager un débat public concernant l'autoroute A104 (la Francilienne), les études relatives à la liaison départementale RD 190 - RD 30 ont de nouveau été suspendues dans l'attente d'une décision intervenue le 24 octobre 2006.

A l'issue du débat public mené en 2006, un tracé d'A104 a été adopté. Celui-ci longe, en venant du nord, la rive gauche de la Seine dans l'axe de la RD 30 à Achères puis franchit le fleuve par une traversée sous-fluviale suivant la même orientation que le projet du pont à Achères (emplacement réservé pour le pont aux PLU d'Achères et Carrières-sous-Poissy), avant de retrouver le tracé initial de 1997 qui contourne Carrières-sous-Poissy par l'ouest puis traverse la Seine à l'ouest du pont de Poissy existant. Le principal élément nouveau est que sur presque la moitié de sa longueur le tracé de l'autoroute A104 suit celui du projet de liaison départementale, même si le franchissement de Seine se fait par deux ouvrages distincts. En outre, le nouveau tracé de l'autoroute A104 impose de reconsidérer les échanges avec la liaison RD 190 - RD 30 et les routes départementales nord-sud existantes : RD 30 à l'est de la Seine, les RD 55 et RD 22 à l'ouest dans la boucle de Chanteloup.

Mutualisation des 2 ouvrages de franchissement de la Seine

Durant la concertation publique sur le projet de liaison RD30-RD190, la population s'est interrogée sur l'opportunité financière de réaliser un pont pour la liaison départementale et un passage en sous fluvial au même endroit pour l'A104.

Lors de l'Assemblée Départementale du 23 octobre 2009, approuvant le Bilan de la concertation, le Département a précisé que ces deux projets étaient de nature différente mais que le Département était prêt à étudier avec l'Etat un scénario susceptible de les coupler. Ceci ne pouvant cependant s'envisager que si l'Etat était en mesure, à brève échéance, d'apporter une garantie formelle quant au calendrier et au financement de réalisation d'A104. »

La délibération du Conseil Municipal d'Andrésey, précise qu'il est urgent pour l'Etat de lancer la procédure de Déclaration d'Utilité Publique de l'A104 et pour le département d'attendre cette procédure avant d'engager tout projets d'infrastructures qui pourraient, contrairement à ce qui est énoncé, tenir lieu d'autoroute à ciel ouvert, surtout si l'Etat envisageait une réalisation par tronçons, en commençant par le Nord pour « profiter » des voies départementales et d'un pont qui auraient été réalisés au Sud

« Le Conseil Municipal d'Andrésey forme le vœux qu'une enquête publique soit lancée au plus vite sur la réalisation intégrale du prolongement de la Francilienne A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval, faute de quoi, il devra s'opposer à tout projets de nouvelle liaison RD30 – RD 190 franchissant la Seine entre Achères et Carrières-sous-Poissy par un pont départemental. »

De ce fait, le projet de liaison départementale RD30 – RD190 et surtout le projet de franchissement de Seine doit absolument être couplé au projet de prolongement de la Francilienne que ce soit en terme de mutualisation du franchissement en sous-fluvial que pour la répartition des trafics et leurs échanges.



Denis FAIST
Maire Adjoint d'Andrésey
Chargé des Finances et des TIC
Délégué à la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine
Président du Syndicat de Distribution d'Eau du Confluent