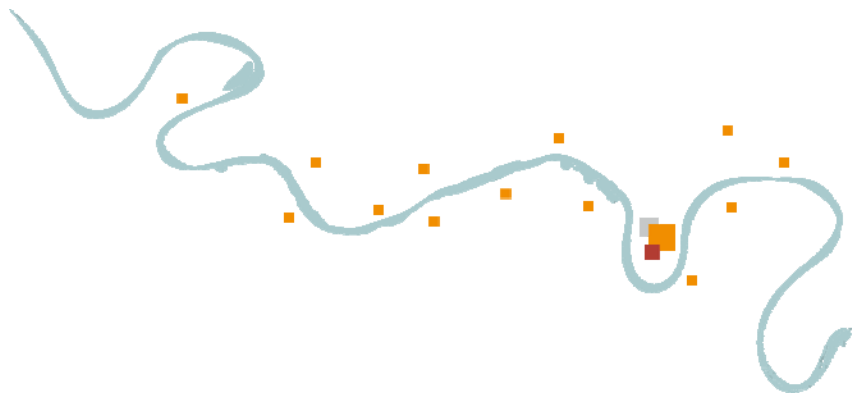




**CARRIÈRES-SOUS-POISSY : ZAC « nouvelle centralité »**

**COMPTE RENDU DE L'ATELIER DE CONCERTATION SUR  
L'AMÉNAGEMENT DE LA CENTRALITÉ À CARRIÈRES SOUS POISSY**

(Réunion du 6 mai 2010)



# SOMMAIRE

<b>1. Présentation de l'atelier et des thèmes de travail .....</b>	<b>2</b>
<b>THÈME 1 : La Centralité .....</b>	<b>3</b>
<b>THÈME 2 : La Mobilité .....</b>	<b>4</b>
<b>THÈME 3 : L'habitat .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Restitution des tables .....</b>	<b>8</b>
<b>2.1. Habiter la ville durable - quels logements ? Quelles constructions ? .....</b>	<b>8</b>
<b>2.2. Se déplacer dans la ville de Carrières et la boucle de Chanteloup – Comment assurer la mobilité pour tous .....</b>	<b>9</b>
<b>2.3. Vivre dans le nouveau carrières, autour de la centralité .....</b>	<b>11</b>
<b>3. Conclusion .....</b>	<b>13</b>



# 1. PRÉSENTATION DE L'ATELIER ET DES THÈMES DE TRAVAIL

**Eddie Aït, Maire de Carrières-sous-Poissy et Conseiller Régional d'Ile de France**, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants pour ce deuxième rendez-vous au pôle Michel Colucci pour la deuxième réunion publique concernant le projet de centralité à Carrières-sous-Poissy. Le 14 avril 2010, une première réunion publique a permis de délivrer des éléments de compréhension du projet. Cette deuxième réunion a pour objectif de faire participer les citoyens à un atelier de réflexion sur le projet de centralité. La forme particulière choisie pour cette concertation est une réelle plus-value pour la future centralité. Elle offre la possibilité aux administrés de produire une réflexion qui permettra d'éclairer la définition du projet, au-delà des simples réunions réglementaires d'ouverture et de clôture. Cette dernière aura lieu le 19 mai et marquera la fin de la concertation réglementaire. De fait, elle se poursuivra avec de nombreux types d'échanges. Les modalités de ceux-ci seront définies par la municipalité et ses partenaires à la suite de la réunion de clôture.

Un certain nombre d'outils, comme les plaquettes et les documents distribués lors de la réunion d'ouverture, vont être mis en place pour que les Carriérois puissent suivre l'évolution du projet urbain qui est proposé.

Dans un premier temps, Monsieur Michelin et Madame Granger, experte en programmation urbaine, présenteront quelques éléments d'information plus précis sur 3 thèmes importants qui ont été évoqués lors de la réunion du 14 avril, reprenant les 6 thèmes travaillés en atelier :

- Vivre dans le nouveau Carrières, autour de la centralité – Quelles fonctions urbaines, quels usages ?
- Se déplacer dans la ville et la boucle de Chanteloup – Comment assurer la mobilité pour tous ?
- Habiter la ville durable – Quels logements ? Quelles constructions ?

Dans un second temps, les participants vont discuter de ces thématiques, par table, en format dit « cabaret », en répondant à quelques questions pour lesquelles les réponses données viendront enrichir et affiner la réflexion sur le projet. Chaque participant est placé au hasard et non par affinité.

Peu de projets se construisant avec les acteurs, c'est un temps privilégié. M. le Maire remercie l'ensemble des participants pour leur présence et leur implication dans le débat.

**Monsieur Michelin (agence Nicolas Michelin et associés)**, souhaite partager des réflexions qui pourraient apparaître déconnectées de la centralité de Carrières mais qui possèdent des points de convergence par certains aspects. Il présente les trois thématiques qui vont être travaillées dans l'atelier.



## THÈME 1 : LA CENTRALITE

Une centralité peut s'exprimer simplement par un événement, ce n'est pas forcément un endroit qui est vivant tout le temps. Ce peut être un endroit de rencontre autour d'une manifestation, dans un espace vert ou autour d'une infrastructure (prenant l'exemple du pont à deux étages à Istanbul). Une centralité est souvent marquée par un « repère urbain » ; autrefois c'était le clocher, ce peut être un monument historique ou non, un édifice important, un marché ou des passages couverts rendant à la centralité. La question pour le projet de Carrières est de se demander s'il faut développer des commerces tout autour ou bien s'il faut un bâtiment un peu plus important, représentatif, dont les habitants seraient fiers et qui marquerait la ville.

Monsieur Michelin prend l'exemple de la Centralité qui est dessinée par son cabinet à Rennes. Cette centralité est forte de par ses espaces culturels : une salle de spectacles rénovée de 2000 places, un complexe cinéma avec 3 restaurants, un centre médiathèque « Champs Libre », une surface commerciale et un pôle jeune. Ces éléments gravitent autour d'une ancienne place d'armes, l'esplanade du Général de Gaulle, envahie par les voitures. Un parking souterrain de 700 places sera donc aménagé sous la place. Au final, cette place a été jugée trop grande par la municipalité. La question que cela pose est celle de l'« intimité » nécessaire dans une centralité et la manière dont elle doit être amenée. La place devait pouvoir accueillir un cirque ou des salons. Pour cette raison, aucun banc, aucun arbre, aucune fontaine, ne pouvaient être installés. Les petits espaces verts devaient pouvoir être déplaçables facilement. Ce n'est donc que la lumière et les formes tracées au sol qui offrent l'intimité dans les différents espaces. C'est une question d'échelle et c'est aussi sur ces problématiques-ci que Monsieur Michelin attend des réponses et des propositions de la part des participants. Il est possible de travailler sur des couleurs, sur des matériaux, sur des lumières...

L'objectif du projet est de donner à la centralité de Carrières un cœur vert avec une centralité assez minérale. Le parc doit pouvoir lier les différents quartiers de Carrières. Plutôt qu'une « agrafe », c'est un projet de liaison, de couture, de maillage. L'avantage de cette centralité c'est qu'elle ouvrirait sur le lointain, en apercevant les collines au loin vers la Galliotte et vers la plaine jusqu'à l'Hautil.



## THÈME 2 : LA MOBILITE

Beaucoup de ses habitants travaillent en dehors de Carrières-sous-Poissy. Les questions qui se posent alors sont : comment revenir à Carrières ? Quels liens nouer avec la gare de Poissy ? Comment se rendre jusqu'à chez soi, utiliser les bus ?... Un point fort du projet est le travail sur le TCSP qui sera aménagé. De plus, Carrières possède un très grand potentiel pour développer la marche à pied. Monsieur Michelin prend l'exemple d'une passerelle piétonne en bois installée à Rueil-Malmaison, ou une pergola à Rouen. Ce type de passerelle peut permettre des cheminements doux et être accompagné par différents services, des espaces verts,...

La végétation doit pouvoir entrer dans les voies de déplacements, sur les ronds-points, sur les ponts,... Se déplacer c'est également se rendre jusqu'à la porte de chez soi à pied. Il peut y avoir des espaces semi-privés / semi-publics entre les habitations, au travers des îlots, pour circuler et se rendre directement chez soi. Ce peut être des raccourcis, mais ils doivent être sécurisants. Ces cheminements peuvent être agréables pour les enfants se rendant à l'école tous les matins. Des rues sans trottoir sont aussi une possibilité pour rendre la voirie aux piétons. Il pourrait également y avoir des chemins de traverse avec des arbres. Le vélo est une bonne solution de déplacement à développer.

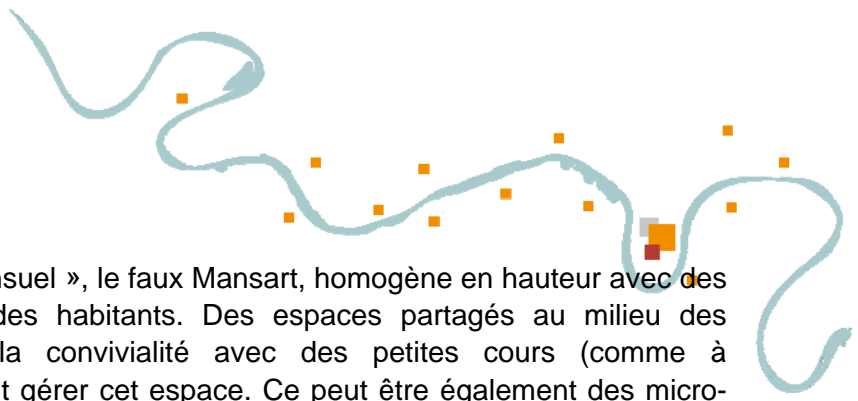
Plusieurs aménagements sont possibles pour requalifier la RD190 en boulevard urbain sécurisé où la circulation douce est possible sans pénaliser pour autant le trafic voitures dans un partage équilibré de la voirie avec un trafic apaisé.

## THÈME 3 : L'HABITAT

L'habitat de demain est celui qui consommera le moins d'énergie. Les bâtiments basse consommation sont aujourd'hui quasiment une obligation. Cela pose des problèmes aux architectes, aux urbanistes et aux ingénieurs puisque cela coûte plus cher. Ce sont donc des mètres carrés plus chers à construire, ce qui pénalisent les budgets. Il suggère de privilégier les terrasses. L'architecte peut exiger que chaque appartement ait une terrasse, sur laquelle peuvent être installés une table et des chaises, de minimum 2,20m de profondeur. La loggia (petite pièce mi-intérieure mi-extérieure) est une idée intéressante à envisager.

L'objectif serait de créer de la mixité dans les logements avec, par exemple, des commerces, des parkings, des bureaux, avec différents types de logements avec des volumes très différents. Chacun peut avoir une terrasse et par des plantations la nature pourrait reprendre possession de la façade. De plus, l'habitation peut donner directement sur le parc, sans voie entre les deux. C'est un parc habité.

Il présente ensuite un bâtiment à l'arrière de La Défense, Apollonia, qui présente de nombreux appartements en immeuble, très spacieux, souvent en duplex, avec des circulations intérieures et qui possèdent tous une terrasse : ils sont construits de telle sorte qu'ils donnent la sensation d'habiter dans une maison.



Il faut à tout prix éviter le « consensuel », le faux Mansart, homogène en hauteur avec des cours accessibles pour aucun des habitants. Des espaces partagés au milieu des immeubles peuvent créer de la convivialité avec des petites cours (comme à Copenhague). La copropriété peut gérer cet espace. Ce peut être également des micro-jardins. Les terrasses peuvent être sous forme de solarium. La diversité des hauteurs pour les immeubles permet de conserver des vues originales.

Ce sont des idées qui peuvent faire de Carrières une ville durable, exemplaire et sur-mesure.

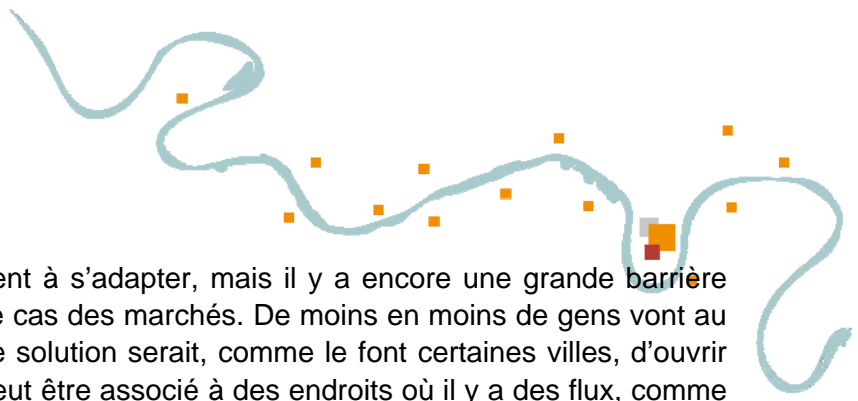
**Madame Granger, experte en programmation urbaine**, intervient pour présenter les pratiques de consommation et leurs évolutions. Contrairement à ce qui est possible de faire sur l'habitat, la consommation et l'implantation de commerces ne se décrète pas. De nombreux outils sont disponibles et les gens commencent à devenir des « *consomm'acteurs* ». Ceci donne un pouvoir aux habitants pour participer à la réflexion de l'offre commerciale.

Elle rappelle les propos d'un rapport du Conseil Economique et Social qui explique que « tous les commerces sont à la peine ». Chaque année est annoncé le déclin d'un format. De fait, aujourd'hui, aucun format commercial n'est menacé de disparition, ni petits commerces, grandes surfaces, ni hard discount. Par contre, tous sont en difficulté.

La première évolution qui caractérise les modes de vie et les modes de consommation c'est que les gens se déplacent de plus en plus. De nombreux Carriérois sont des « migrants », des gens qui vont travailler loin de leur domicile pour travailler à Paris ou au quartier de la Défense. Ici, le type de commerce dominant est celui d'un territoire défavorisé. Les modes de consommation ont changé. Les métropolitains dépensent de moins en moins où ils habitent et de plus en plus en déplacement, dans les transports, ... La France est pourtant très en retard par rapport à des pays comme le Japon concernant les services proposés dans les transports. L'évolution sera très lente puisque les responsables des transports ont privilégié l'augmentation de la vitesse de déplacement plutôt que le développement des services aux usagers dans les rames. Les habitants sont souvent les propres acteurs de la disparition du commerce de proximité. Le mode de consommation actuel est très infidèle. L'objectif principal est de gagner du temps. Les Français ont, en moyenne, 5 ou 6 lieux où ils réalisent leurs courses.

Une deuxième évolution importante est la réduction du temps passé dans les supermarchés : de 90 minutes à 50 minutes. Dans le temps passé à faire ses courses, la valeur plaisir a disparu. La sortie dominicale familiale se rapproche plus de la corvée aujourd'hui, malgré une explosion de la diversification des produits (exemple : le linéaire de yaourt supérieur à 25m). C'est peut-être aussi un effet pervers de cette diversification qui rend les courses moins intéressantes. Les pratiques alimentaires sont les plus nomades. Le commerce dit « de bouche » a énormément évolué et pâti de ce nomadisme. De plus en plus les gens se permettent de manger dans les trains par exemple. Les commerçants ont pour principale cible le gain de temps et la reconnaissance de l'individualisation des pratiques, les consommateurs sont de plus en plus autonomes.

Un problème reste celui des horaires des populations urbaines. Les commerces de proximité ont beaucoup de mal à s'adapter aux emplois du temps des habitants. Ces derniers partent de plus en plus tôt à leur travail et rentrent de plus en plus tard chez eux.



Certains commerçants commencent à s'adapter, mais il y a encore une grande barrière psychologique. C'est également le cas des marchés. De moins en moins de gens vont au marché en semaine le matin. Une solution serait, comme le font certaines villes, d'ouvrir le marché le soir. Le commerce peut être associé à des endroits où il y a des flux, comme les gares. La gare de l'Est a été complètement aménagée et présente un bon équilibre entre commerces et services. Le commerce doit s'adapter à ces nouvelles pratiques. Les stations services aux portes de Paris font leur plus gros chiffre d'affaire le dimanche soir, quand les gens rentrent de week-end. Les flux varient selon le type d'endroit :

- Station service : 5000 personnes/jour
- Centre commercial : 50 000 personnes/jour
- Gare Saint Lazare : 350 000 personnes/jour

A Montpellier, 60% des gens qui passent dans la gare ne prennent pas le train. Plus de 50% des ventes faites par une station service ne sont pas liées à la distribution du carburant.

La troisième grande évolution est l'utilisation du téléphone portable qui remplace peu à peu l'ordinateur. Les gens deviennent des « consommateurs ». Ils diffusent leurs propres avis sur les marques et les produits en accès libre sur internet. Les grandes marques ont assez peur de cette nouvelle forme de communication et de consommation qu'ils voient comme un nouveau contre-pouvoir. Acheter est devenu un acte militant. De nouvelles formes de commerces et d'activités sont exploitables à Carrières (au niveau du pont,...). Le commerce de demain doit offrir du gain de temps, du temps de plaisir et des produits équitables qui donnent du sens. Certaines choses se ressentent aujourd'hui avec l'alimentaire. Chez les Français, l'alimentaire est une variable d'ajustement. Dès que des économies sont à faire, elles se font sur la nourriture. Des pratiques très graves sur le minimum alimentaire se multiplient.

A Carrières-sous-Poissy se pose la question du commerce de proximité. Les grandes surfaces alimentaires représentent 10% par rapport aux commerces de détail. La question à se poser est comment exploiter le flux provenant de la gare de Poissy, comment associer l'activité économique et la culture, comment sédentariser les pratiques de consommation, comment réinvestir le commerce de proximité (en le reliant aux lieux de production, dans les lieux de loisirs,...),... Les consommateurs varient dans leur choix de consommation entre les produits très bas de gamme (hard discount) et les produits de luxe et de marque lorsque cela repose sur un contrat de confiance. Les marques qui ne jouent pas la qualité disparaissent très rapidement.

**Monsieur Rayssac, du cabinet Res Publica**, présente la méthode de travail qui consistera à faire réfléchir l'ensemble des participants par table sur l'un des trois thèmes proposés. L'objectif est que tous participent à un moment de réflexion collective. Les participants de chaque table travaillent sur une thématique dans laquelle ils répondent à une ou deux questions :

#### 1. Vivre dans le nouveau Carrières, autour de la centralité

- Dans les différents moments de vie quotidienne, qu'est-ce que vous souhaiteriez pouvoir faire dans la future centralité – dans le parc, autour de l'agora, etc. ?
- Quels liens souhaitez-vous entre la nouvelle centralité et les différents quartiers de l'actuel Carrières (services, commerces, équipements,...) ?



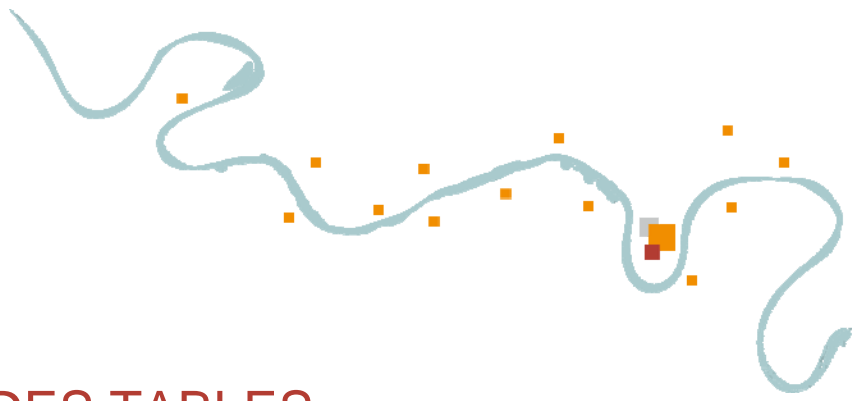
2. Se déplacer dans la ville et la boucle de Chanteloup – Comment assurer la mobilité pour tous ?
  - Quelles actions prioritaires faudrait-il envisager dans le nouveau Carrières et plus largement dans la CA2RS pour répondre à vos besoins de déplacements (en matière de circulation, de stationnement, de transports collectifs, de modes de déplacements actifs, etc.) ?
3. Habiter la ville durable – quels logements ? Quelles constructions ?
  - Quelles doivent être les principales caractéristiques des futures habitations à Carrières ?
  - Proposer trois villes d'Ile de France qui vous semblent agréables à vivre, dans lesquelles vous souhaiteriez habiter et dites nous pourquoi pour chacune d'elles.

Ces trois thématiques permettent d'aborder des questions afin de recueillir le sentiment individuel et collectif des participants en termes de choix, de préférences, de souhaits, ou au contraire de rejets. Après que chacun et chacune ait pris connaissance des participants et du sujet, il ou elle répond individuellement aux questions présentées avant de mettre les idées en commun. Ensuite un rapporteur se charge d'exprimer l'avis collectif des participants de sa table. S'il y a des désaccords, chaque position est prise en compte. Les différentes réflexions alimenteront le travail de Monsieur Michelin, de son équipe, de l'EPAMSA, de la ville de Carrières et de la CA2RS.

**Monsieur Thouzeau** (ancien Maire de Carrières-sous-Poissy) souhaite faire deux propositions. La première est de faire un second atelier sur l'impact du projet sur la ville de Carrières-sous-Poissy. Il faut réfléchir sur l'impact sur l'autoroute A104, sur le pont d'Achères, sur le stationnement, sur les investissements, sur les finances locales. Il trouve nécessaire de réfléchir sur ces différents points, notamment sur les finances communales. Carrières a vécu un développement très important avec de lourdes conséquences sur les finances locales. Il se dit très étonné de voir que la concertation se termine une semaine après cette réunion. Sa deuxième proposition serait donc de prendre le temps de réflexion nécessaire et que la réunion publique de clôture soit retardée à dans 6 mois.

**Un participant** se demande s'il y aura une synthèse de ces travaux et si celle-ci sera restituée.

**Monsieur Aït** indique qu'il y aura une restitution de l'ensemble des débats. C'est pour cette raison que la ville de Carrières s'est entourée d'experts comme le cabinet Res Publica. Une personne prend des notes à toutes les réunions et une synthèse sera rendue publique au terme de cette première phase réglementaire de concertation, soit par une mise en ligne sur le site de la ville ou de l'EPAMSA, soit disponible sur demande. Un compte-rendu sera réalisé pour chaque réunion. La concertation règlementaire dure un mois, pas plus. C'est pour cette raison que Carrières s'est engagé à poursuivre la concertation avec des échanges permanents après la clôture de cette première phase de concertation.



## 2. RESTITUTION DES TABLES

### 2.1. HABITER LA VILLE DURABLE - QUELS LOGEMENTS ? QUELLES CONSTRUCTIONS ?

*Question 1 : Quelles doivent être les principales caractéristiques des futures habitations à Carrières en termes de taille, de hauteur d'immeuble, d'organisation des espaces privés et publics,...* ?

**Les participants de la table 1** demandent de la mixité au niveau de l'architecture (maisons / immeubles), des constructions à taille humaine (3 à 4 étages maximum), accessibles à toutes les catégories socioprofessionnelles ; ils souhaitent privilégier la présence de couleurs, de bois et de végétations, aménager des terrasses. Entre les lieux d'habitations, ils demandent de prévoir des espaces de convivialité, commerces, services de proximité, écoles, parkings, jardins et sentiers. Les habitations ne doivent pas être rectilignes.

**Les participants de la table 2** souhaiteraient une mixité sociale au sein des futurs programmes pour éviter la ghettoïsation, la concentration, dans ces habitations pour une homogénéité de la population. Ils aimeraient également voir une mixité du bâti avec l'association de pavillons et d'immeubles pour éviter d'avoir un centre-ville de grande hauteur ou un centre-ville de faible densité. Ils soulignent l'importance d'implanter de la verdure mêlée au bâti. La verdure doit entrer dans la ville jusqu'au centre-ville. Ils se disent favorables à une homogénéité de hauteur dans les futurs bâtiments respectant ce qui se fait à Carrières (pas de tours) et conserver l'idée de Monsieur Michelin de perspective et de voir au loin, « avoir la vue dégagée quand on habite en pavillon ». Il faudrait une majorité de logements à l'achat pour obliger les gens à prendre soin de leurs bâtiments et de leurs balcons pour que « cela vieillisse correctement ». Il serait également nécessaire de donner un certain standing à ces nouveaux bâtiments pour « tirer Carrières vers le haut », notamment du point de vue économique et fiscal.

*Question 2 : Proposer 3 villes d'Ile-de-France qui vous semblent agréables à vivre et dans lesquelles vous souhaiteriez habiter et pour quelles raisons ?*

**Les participants de la table 1** indiquent qu'ils n'étaient pas tous d'accord et qu'ils ont listé l'ensemble :

- Rueil-Malmaison, ville dans laquelle la présence de la verdure est forte et dans laquelle les immeubles et les maisons ont bien été intégrés ;
- Issy-les-Moulineaux, pour sa mixité entre bureaux et habitations ;
- Courbevoie, pour la mixité entre les tours et les petits immeubles ;
- Maisons-Laffitte, quartier du parc pour l'association entre verdure, habitations collectives et individuelles.



**Les participants de la table 2** citent comme modèle la ville de Maisons-Laffitte pour la verdure qui rentre dans la ville, notamment la grande avenue qui donne sur le parc. Saint-Germain est également un modèle de ville active c'est « une ville qui ne dort pas ». Ce sont des villes où reviennent la verdure et l'activité.

## 2.2. SE DEPLACER DANS LA VILLE DE CARRIERES ET LA BOUCLE DECHANTELOUP – COMMENT ASSURER LA MOBILITE POUR TOUS

*Question : Quelles actions prioritaires sont à envisager pour le nouveau Carrières et plus largement dans la CA2RS pour répondre à vos besoins de déplacements en matière de circulation, de stationnement, de Transport en Commun, de modes de déplacement actifs ?*

**Les participants de la table 3** ont défendu l'idée d'une passerelle au-dessus de la Seine pour les piétons, les vélos ou/et pour les bus. Il faudrait également créer un parking relativement proche. Celui-ci serait de préférence paysager, payant, mais avec un tarif préférentiel pour les Carriérois.

La proposition faite par ailleurs de construire une passerelle en bois au-dessus de la RD190 est jugée très dangereuse. Le rapporteur ajoute que cette passerelle serait même contraire à l'objectif fixé puisqu'il inciterait les véhicules à aller encore plus vite. L'objectif prioritaire devrait être d'améliorer la sécurité sur la RD en réduisant les voies de circulation et en réservant des voies aux transports en commun, voire en aménageant des plateaux surélevés pour casser la vitesse.

Il a également été question d'améliorer la fiabilité des transports en commun. Cela dépend de la Région<sup>1</sup> et de la SNCF.

Il faudrait développer des pistes cyclables et des parkings à vélo sécurisés. Un système de vélo en libre service serait une bonne solution pour Carrières.

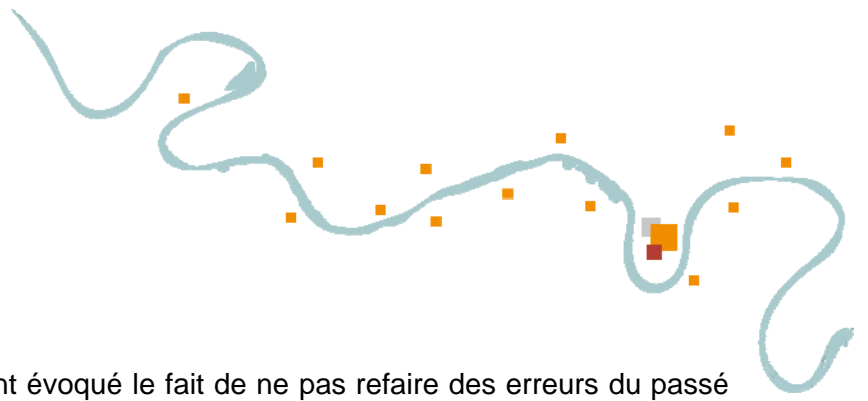
Un autre point évoqué est celui de la vitesse. Les participants de cette table considèrent que Carrières est un secteur assez résidentiel, agréable à vivre. Ils proposent de faire passer la limitation de vitesse à 30Km/h en ville.

Ils proposent aussi une plantation d'arbres le long de la RD 190 pour créer une trame végétale et sur l'ensemble des voies de Carrières. Ils se disent favorables à limiter le stationnement sur les voies publiques et à le rendre payant.

**Un participant** précise qu'il sera vain d'améliorer les Transports en Commun à Carrières si le problème des transports arrivant à Poissy n'a pas été résolu. Les particuliers continueront de prendre leurs voitures et à congestionner la circulation. Il est nécessaire d'obtenir une plus grande fluidité des transports. L'action est difficilement envisageable mais cela lui paraît essentiel.

---

<sup>1</sup> Cela dépend en fait de la SNCF en premier lieu, éventuellement du STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France) - ndlr



**Les participants de la table 4** ont évoqué le fait de ne pas refaire des erreurs du passé concernant la circulation avec des axes trop importants qui ont « charcuté la ville » en empêchant les liens entre les différents quartiers. Ils rejoignent certains points évoqués par la table précédente.

Ils souhaiteraient voir aménager des voies douces pour piétons et vélos avec des emplacements de parkings pour permettre l'intermodalité et pour favoriser l'utilisation des vélos. Cette action doit être mise en place pour les particuliers et les adultes, mais également les scolaires pour qu'ils puissent se déplacer à vélo à partir de chez eux et se rendre à l'école. Comme cela a été évoqué par Monsieur Michelin, les liaisons douces doivent pouvoir permettre de faire le lien entre les quartiers. Ils ont évoqué le passage sur le vieux pont de Poissy.

Concernant les Transport en Commun, il faut pouvoir les mettre en relation avec les autres modes de transports et ceux sur Poissy. Un projet de tram est à l'étude à Poissy, il faudrait mettre en lien l'organisation des transports à Carrières avec ce projet et y réfléchir collectivement.

Ils soulignent le fait que les « double-bus » prennent trop de place et ralentissent les cadences. Les bus devraient être plus petits et devraient circuler de jour comme de nuit. De plus, les bus doivent être mis en phase avec les horaires de la gare routière.

Il sera nécessaire de fluidifier le trafic routier avant que la population passe de 15 000 habitants à 20 000. Certains ont évoqué le passage sur le pont de Triel. De plus, un nouveau trafic risque de survenir au niveau du port de Triel : arrivée des péniches engendrera une circulation supplémentaire de camions. Des solutions peuvent être envisagées, mais surtout pas l'A104.

Ils proposent de faire passer la RD190 sous la future agora afin de relier le Nord et le Sud de la ville. Cela permettrait de résoudre cette coupure difficile.



## 2.3. VIVRE DANS LE NOUVEAU CARRIÈRES, AUTOUR DE LA CENTRALITÉ

*Question 1 : Dans les différents moments de la vie quotidienne, qu'est-ce que vous souhaiteriez pouvoir faire dans la future centralité – dans le parc, autour de l'agora, etc. ?*

**Les participants de la table 5** ont traités de plusieurs points :

- Concernant la coulée verte

Elle doit être aménagée pour la détente. Elle doit permettre de faire des promenades. Une idée proposée serait de faire une « allée découverte » en plantant des essences d'arbres par famille avec des panneaux explicatifs pour les enfants et les plus grands. Peut-être serait-il possible d'utiliser des troncs dévitalisés pour y faire des sculptures. Il pourrait être proposé des zones de courses, de remises en forme, différents obstacles qui s'intégreraient dans le paysage, en bois par exemple. Quelques activités, comme à côté de l'Hôtel de Ville, une aire de jeu, pourraient être aménagées pour les enfants, toujours dans l'idée d'une bonne intégration dans cet espace, qui ne soit pas « une verrue métallique » au milieu du parc.

- Concernant les commerces, le « point majeur »

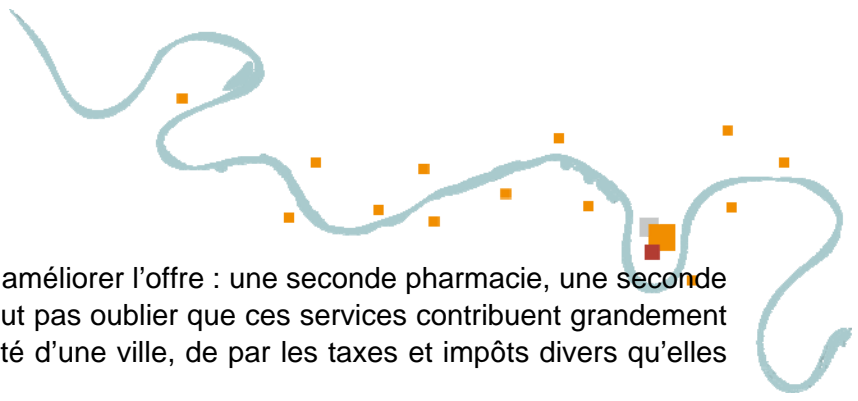
Il faudrait faire cohabiter d'une façon intelligente au sein d'une grande surface qui resterait à taille humaine, de l'achat alimentaire et de l'achat « plaisir » (du tournevis au téléviseur). Il serait préférable que certaines ventes comme boulangerie, charcuterie, poissonnerie, soient tenues par un artisan, plutôt qu'un simple vendeur. L'artisanat pourrait ainsi être défendu, même s'ils sont rémunérés par la grande surface (sic). Le commerce, mais pas seulement, doit être complémentaire, avec ce qui existe à Poissy. Si un deuxième pont est construit vers Poissy, pas uniquement pour la gare RER, mais pour créer un vrai lien avec Poissy, il faut éviter de créer des doublons pour dynamiser l'activité de chaque côté de la Seine. Les Pisciacais doivent pouvoir être attirés par Carrières. Les personnes qui voudront se rendre à Carrières et qui n'y habitent pas voudront s'y rendre par un moyen de transport. Il faut donc intégrer les voitures qui viendraient de l'extérieur en étudiant des formes de parkings ou d'autres solutions pour éviter qu'elles soient encombrantes.

Une autre proposition sur le sujet serait de concentrer et de regrouper les artisans dans certaines zones de la ville en fonction des possibilités techniques et sur la base du volontariat des personnes.

**Les participants de la table 6** ont travaillé sur le commerce de proximité et le parc autour de l'agora.

Sur ce point, il faudrait privilégier les sites culturels : cinéma, salles d'exposition, concerts, arts, piscine et des écoles. Il manque un beau lycée sur Carrières.

Il faudrait pouvoir se promener dans le parc, y boire un verre ou s'y restaurer. Un marché nocturne serait également une bonne idée pour faire ce que les autres communes ne font pas déjà.



Au niveau des services, il faudrait améliorer l'offre : une seconde pharmacie, une seconde laverie, améliorer la poste. Il ne faut pas oublier que ces services contribuent grandement au développement et à la pérennité d'une ville, de par les taxes et impôts divers qu'elles payent.

Il faudrait éviter de venir concurrencer ce qui existe déjà pour éviter de faire disparaître des commerces qui fonctionnent aujourd'hui.

Autour du parc, des chemins « découverte nature » pour enfants et pour adultes animent l'espace.

*Question 2 : Quels liens souhaitez-vous entre la centralité et les différents quartiers de l'actuel Carrières (services, commerces, équipements,...)*

**Les participants de la table 5** ont souligné 2 points principaux :

- Les services publics et l'espace public

La poste a transhumé jusque derrière le Leclerc. Il ne faut surtout pas oublier les services publics. Il ne faut ni les faire disparaître, ni les concentrer dans des endroits difficiles d'accès. Ils sont facteurs d'espaces de vie et de partage. Un marché couvert pourrait également être un point de rencontre dans Carrières.

- Internet

L'ADSL commence à être bien accessible. Il faudrait une accessibilité à ce réseau la plus grande possible dans les nouveaux logements, voire si possible gratuitement dans la coulée verte. Il serait très attractif de pouvoir se connecter à internet pour éventuellement lire des « TAGS » donnant des explications et des informations sur la végétation de la coulée verte.

**Les participants de la table 6** pensent qu'un point important serait de rendre les différents quartiers plus accessibles et les relier entre eux afin que le projet devienne une centralité réelle et qu'il n'en reste pas seulement le nom. Il faudrait ensuite rendre actif l'agora en développant les rencontres sociales et sportives. Le sport est très fédérateur et donne lieu à de nombreux échanges. Les commerces doivent pouvoir être filtrés pour éviter de voir se développer plusieurs fois les mêmes services dans la ville. Il faudrait également pouvoir se concerter et échanger entre habitants pour sensibiliser aux problématiques de la ville. Ils auraient ainsi plus de raisons et d'envies de consommer à Carrières.



### 3. CONCLUSION

**Monsieur Michelin** indique qu'il est toujours intéressant d'avoir des propositions qui sont le fruit d'une réflexion collective. Il souhaite retenir quelques points en particuliers.

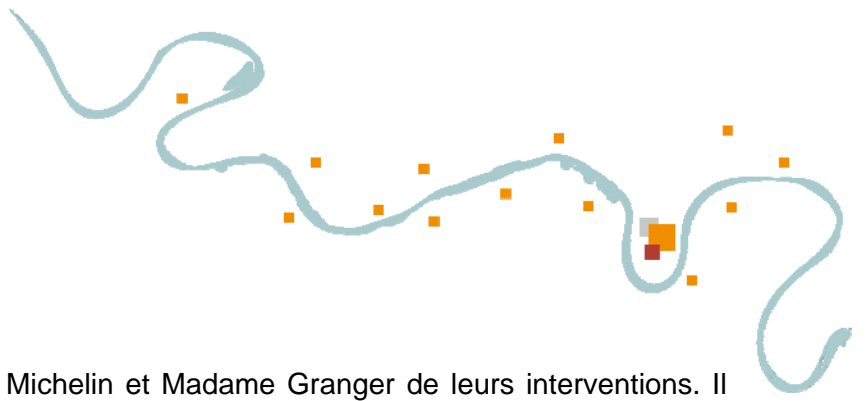
Plusieurs personnes ont parlé de mixité concernant l'habitat. Mixité veut dire évidemment mixité sociale. Cette problématique est chère à l'agence ANMA ; en essayant de réunir les différentes populations dans un même immeuble au mieux, dans un même îlot certainement, l'agence s'engage sur ce point, mais il s'agit aussi de mixité du bâti. Cependant certains ont réclamé une mixité du bâti en espérant voir une certaine homogénéité des hauteurs. La mixité du bâti c'est avoir une mixité dans les hauteurs. Ce n'est pas des pavillons tels que ceux entendus aujourd'hui, mais des maisons de villes avec une variation de hauteurs. Il se dit étonné d'avoir entendu dire que Carrières devrait ressembler à Rueil-Malmaison. Il dit ne pas le souhaiter. Dans les exemples de Maisons-Laffitte et de Rueil-Malmaison il pense entendre le besoin de la nature en ville et la volonté de conserver une échelle humaine, ce qui a été réussi, effectivement, à Rueil-Malmaison.

Concernant le déplacement il est surpris de voir que la passerelle est revenue souvent pour pouvoir traverser la Seine à pied, peut-être avec un bus. Cette passerelle coûte cher et est compliquée à étudier, mais l'idée est originale et intéressante. De plus, la proposition de la passerelle en bois au-dessus de la RD190 montre que les anciennes idées sont encore très présentes. Faire passer les piétons au dessus de la RD190 veut aussi dire que les voitures vont aller vite sur cette voie. Mettre la RD 190 en tunnel signifie qu'elle pourra effectivement être traversée au droit de ce tunnel, mais pas aux extrémités puisqu'il faudra créer des trémies difficilement compatibles avec une ambiance et un fonctionnement urbain. Des villes comme Rueil-Malmaison ont enlevé ces tunnels. Cependant, le boulevard urbain qui a été explicité est une très bonne vision et c'est celle qui sera retenue.

A propos de la centralité, les propositions étaient plus floues. Il retient le mot de « trouée verte ». Il précise qu'il n'aime pas particulièrement ce mot, il préfère le terme de corridor ou de coulée verte. Dans tous les cas, c'est un parc habité dans lequel il est tout à fait possible de faire des centres de découverte nature,... Les paysagistes auront de nombreuses idées sur ce point. Il est possible de faire des structures pour enfants, des découvertes nature, des gestions de l'eau alternatives, de l'explication sur l'écologie jusqu'à la Seine. Le site est exceptionnel, c'est ce qui doit être donné à voir.

Quant aux idées sur la complémentarité des commerces il dit ne pas avoir de remarques particulières mais souligne l'originalité de la reprise de l'idée de Madame Granger de marché nocturne.

Il se réjouit d'avoir entendu un participant dire qu'il souhaitait que la centralité soit « réelle », car, effectivement, il existe des centralités « ratées ». Il faut donc la travailler énormément sur son accessibilité et sur les activités annexes : commerces, bien-être, accès au soleil, au calme, mais où tout le monde peut se retrouver.



**Monsieur Aït** remercie Monsieur Michelin et Madame Granger de leurs interventions. Il remercie l'ensemble des participants. La concertation va se poursuivre sous de nouvelles formes d'interpellations et d'ateliers. C'est à étudier encore avec Monsieur Michelin pour voir comment les Carriérois pourrons suivre le projet au plus près. Le 19 mai aura lieu la restitution de la phase réglementaire de concertation. Il remercie le cabinet Res Publica pour cette animation et l'excellente idée de faire cet atelier. Il précise que les élus sont, à présent, à leur disposition. Il remercie l'EPAMSA.