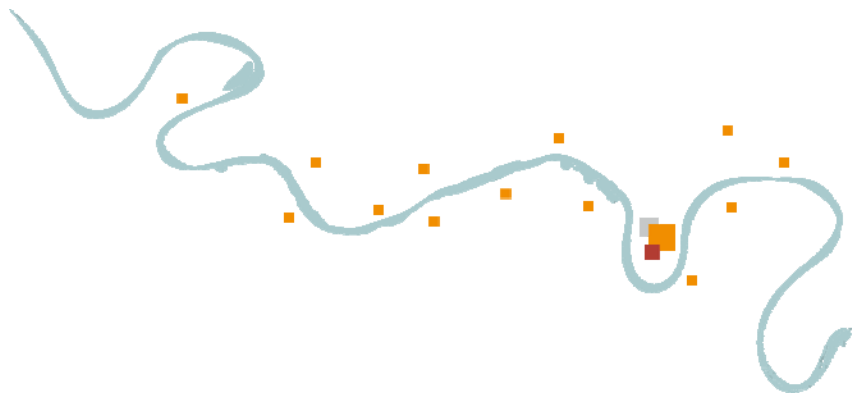




**CARRIÈRES-SOUS-POISSY : ZAC « nouvelle centralité »**

**COMPTE RENDU DE LA RÉUNION D'OUVERTURE  
DE LA CONCERTATION PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE CENTRALITÉ À CARRIÈRES SOUS POISSY**  
(Réunion du 14 avril 2010)



# SOMMAIRE

1. Synthèse des discussions .....	2
2. Introduction .....	4
3. Les acteurs du projet .....	6
<b>3.1. La communauté d'agglomération des deux rives de la seine .....</b>	<b>6</b>
<b>3.2. L'Établissement Public Foncier des Yvelines .....</b>	<b>7</b>
<b>3.3. L'Établissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval .....</b>	<b>7</b>
<b>3.4. L'Agence Nicolas Michelin et associés.....</b>	<b>8</b>
<b>3.5. Les partenaires mobilisés .....</b>	<b>8</b>
<b>3.6. La concertation.....</b>	<b>9</b>
4. Présentation du projet .....	9
<b>4.1. Les ingrédients de la centralité.....</b>	<b>9</b>
<b>4.2. Le fond du projet .....</b>	<b>10</b>
<b>4.3. Les moyens de réussir.....</b>	<b>11</b>
5. Les échanges avec le public .....	14



# 1. SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

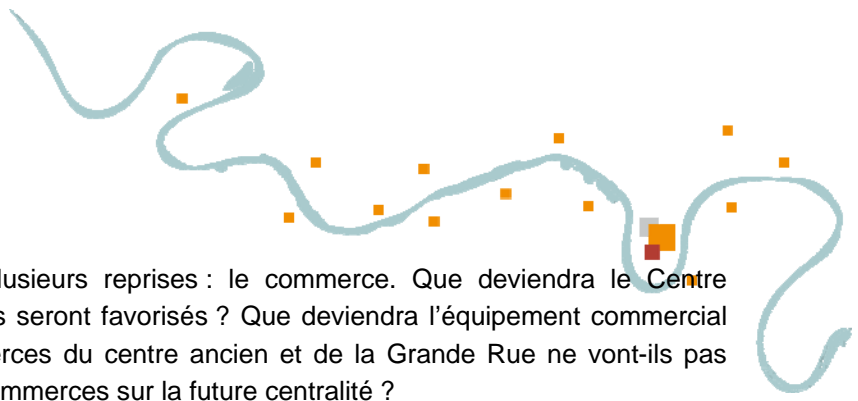
Les intentions politiques du projet de la centralité visent à valoriser la nature et la pratiquer, créer des lieux de vie structurants, fédérateurs et partagés, créer les conditions pour vivre, travailler et se divertir et, enfin, assurer la mobilité pour tous. Après cette présentation ainsi que celle des acteurs du projet et de la vision qu'en donne l'architecte urbaniste Nicolas Michelin, une longue discussion s'est déroulée dans un climat attentif et constructif.

Plusieurs thématiques ont été abordées. Elles sont synthétisées ici et reprises *in extenso* dans la partie 5 ci-dessous.

Le thème des mobilités a été abordé sous plusieurs angles. Plusieurs participants ont interrogé les promoteurs du projet sur les conditions de déplacement qui existeront une fois les logements réalisés et donc la population augmentée. Cela concerne d'un côté la circulation automobile : va-t-on résoudre les bouchons ? Qu'en sera-t-il de la requalification des voies et notamment de la RD 190 ? Comment l'offre de transports en commun va-t-elle évoluer et s'enrichira-t-elle ? Pourra-t-on facilement rejoindre Saint-Germain-en-Laye ? Des parkings seront-ils prévus en lien avec les pôles de transports en commun, notamment la gare de Poissy (à proximité de la passerelle qui pourrait relier la future centralité directement à la gare RER de Poissy) ?

Sur l'ensemble de ces questionnements, les réponses apportées ont d'abord indiqué qu'à ce stade d'élaboration du projet, toutes les options ne sont pas encore décidées et que des études sont en cours, notamment en ce qui concerne la circulation automobile. Pour autant, des initiatives ont été prises ; par exemple, le Maire de Carrières-sous-Poissy a d'ores et déjà pris contact avec la CSO pour accroître le nombre de rotations de certains bus à partir de 2013. En outre, le projet d'EOLE d'une part et de la Tangentielle Ouest d'autre part doivent permettre de renforcer les liaisons est-ouest et nord-sud, Carrières se trouvant, avec le projet de Transport en Commun en Site Propre ou de Bus à Haut Niveau de Service qui pourrait être mis en place notamment sur la Reine blanche, à proximité d'un nœud de transports en commun qui, d'ici la fin de la réalisation du projet de centralité (2020) aura mis à niveau l'offre de transport en commun par rapport à la demande. Par ailleurs, les circulations douces ne sont pas oubliées, notamment au sein de la commune (entre la centralité et d'autres quartier, notamment Saint-Louis, dans le futur parc habité) mais aussi en lien avec les liaisons départementales, en particulier avec Poissy. La transformation de la RD 190 en « boulevard urbain » participe de cette logique qui consiste à apaiser les circulations automobiles et à offrir des conditions de circulation piétonnes de bien meilleure qualité que celles qui existent actuellement le long de cet axe très passant.

La question de l'A 104 a donné lieu à quelques échanges, les participants souhaitant surtout comprendre pourquoi son tracé apparaît sur les esquisses de N. Michelin. Il a été précisé qu'il s'agit là d'une obligation : les projets concernant la future ZAC d'Etat doivent intégrer le tracé retenu par le gouvernement en 2006. Cela ne signifie pas que la municipalité ait changé d'avis sur ce projet autoroutier ni qu'il sera nécessairement réalisé. Une intervention a présenté l'éventuelle existence de l'A104 à Carrières comme un avantage en termes de déplacements ; elle était clairement en désaccord avec la grande majorité des participants qui voient surtout les nuisances d'un tel équipement. L'architecte urbaniste, Nicolas Michelin, a indiqué qu'il s'agissait d'une contrainte qu'il fallait savoir intégrer pour en tirer le meilleur parti (parc sur la couverture).



Un autre thème a été abordé à plusieurs reprises : le commerce. Que deviendra le Centre Leclerc ? Quels types de commerces seront favorisés ? Que deviendra l'équipement commercial de la ZAC Saint-Louis ? Les commerces du centre ancien et de la Grande Rue ne vont-ils pas souffrir de la création de nouveaux commerces sur la future centralité ?

Le commerce fait l'objet d'une réflexion particulièrement attentive dans le cadre de la future centralité. En effet, l'appareil commercial de Carrières nécessite d'être amélioré et renforcé ; des discussions ont lieu actuellement avec le Centre Leclerc pour l'aider à évoluer ; il pourrait être conduit à changer d'emplacement. En tout état de cause, le Maire a souligné à la fois qu'il ne pourra rester en l'état mais qu'il recherche la solution qui sera la moins gênante. Par ailleurs, la nouvelle centralité va renforcer la possibilité de faire ses courses à pied. Les commerces qui seront privilégiés seront des commerces de destination (des commerces différents de ceux que l'on fréquente quotidiennement dans lesquels on peut acheter des équipements – de la personne, de l'habitation, etc.), des commerces qui viendront compléter les commerces de proximité et non les mettre en difficulté. La logique poursuivie est d'irriguer l'ensemble du territoire communal, de créer des flux, de l'attraction. Le centre commercial Saint-Louis sera repris et réhabilité dans le cadre de la future ZAC Saint-Louis qui va faire l'objet d'une nouvelle programmation.

Les formes urbaines, la hauteur des constructions, les types de logements, le choix des architectes ont aussi fait l'objet de plusieurs interventions et questions.

Pour l'ensemble de ces interrogations, N. Michelin a précisé qu'il reste encore beaucoup à faire, à définir, à affiner, à décider. Ces travaux d'études seront réalisés dans les mois qui viennent. Les architectes ne sont pas encore choisis car il est trop tôt pour le faire : le plan guide présenté lors de cette concertation doit être affiné, îlot par îlot afin de parvenir à un ensemble à la fois cohérent et différencié, varié. La typologie des logements retenue correspond à celle du PLH qui a été adopté à l'unanimité à la fois par le Conseil de la CA2RS (Communauté d'agglomération des 2 rives de Seine) et par le Conseil municipal de Carrières-sous-Poissy. Le Maire précise aussi qu'étant donné la part de logements sociaux (23 %), la mixité sera assurée de façon confortable et permettra d'offrir des logements à de nombreux Carriérois qui ne trouvent pas aujourd'hui de logements, pour autant que leurs revenus soient en conformité avec les règles de ce type de logements. Chaque îlot portera la mixité sociale sans stigmatisation et sans ghetto. En outre, l'idée d'introduire de la mixité fonctionnelle dans les immeubles mêmes (des bureaux en bas, des logements en haut) permettra d'éviter que différentes parties de la centralité soient « éteintes » en dehors des heures de bureau.

D'autres thématiques ont été abordées à une ou deux reprises. On les reprend rapidement ici :

- Le souhait que le futur quartier bénéficie d'un équipement en fibre optique ou, du moins, d'une infrastructure de qualité pour le raccordement à internet ;
- La préoccupation de l'existence, en nombre suffisant, d'équipements d'accueil pour la petite enfance (crèches, assistantes maternelles) pour lesquelles la Ville va faire des efforts importants dans les années qui viennent, notamment en raison d'une grande vitalité démographique ;
- Les démolitions (notamment, pour bientôt, celle des entrepôts David) et les transactions foncières ont été aussi des sujets d'interrogation : dans les deux cas, l'EPFY (Etablissement public foncier des Yvelines) a indiqué qu'il mettrait au point des méthodologies (de démolition, de négociation) qui ont fait leurs preuves, avec les acteurs concernés.



## 2. INTRODUCTION

**Eddie Aït, Maire de Carrières-sous-Poissy et Conseiller Régional d'Île de France**, remercie la présence des nombreux habitants ayant accepté l'invitation au pôle Michel Colucci pour participer à la réunion d'ouverture de la concertation sur le projet de centralité à Carrières-sous-Poissy. Il souhaite remercier l'ensemble des partenaires de la commune sur le projet, membres impliqués qui aideront à dialoguer et à transformer Carrières : Monsieur Philippe Tautou, Vice-président de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS) en charge de l'urbanisme, Monsieur David Morgant, Directeur de l'EPAMSA (Etablissement d'aménagement du Mantois Seine Aval), Madame Aude Debreil, Directeur Général de l'EPFY (Établissement Public Foncier des Yvelines) et Nicolas Michelin, du cabinet ANMA (agence Nicolas Michelin et associés), agence d'architectes urbanistes de maîtrise d'œuvre, retenue pour dessiner le projet de Carrières. Il remercie également les services municipaux, intercommunaux, de l'EPAMSA et de l'EPFY pour la préparation de cette réunion et le sérieux de leur implication dans ce projet.

La raison pour laquelle la réunion a lieu au pôle Michel Colucci est qu'il se trouve au cœur du périmètre de la future centralité, au cœur de la future ZAC (zone d'aménagement concerté). Cela permet à chacun de prendre conscience du vide qui réside, actuellement, dans cette zone entre les deux quartiers que les habitants nomment : Saint-Louis et Carrières-centre, à tort. L'objectif de ce projet est de retrouver une centralité géographique à la commune. A l'origine de ce projet, c'est bien sûr une volonté municipale, mais également un partenariat fort avec les personnes citées en début d'intervention, qui ont aidé, conseillé et informé les membres de l'équipe municipale qui sont quasiment tous présents et qu'il remercie.

En mars 2008, a été constaté un certain nombre d'incohérences qui nécessitaient une reprise en main réelle de l'urbanisation de la commune. Plus de 3000 logements étaient en préparation dont la construction était prévue sur 4 à 5 ans (contre les 2800 qui sont proposés aujourd'hui sur 10 ans) sans équipement, sans concertation et surtout sans réflexion d'aménagement d'ensemble. Fort de ce constat de recréer une centralité mais également de mettre un frein à des projets d'urbanisation non réfléchis, qui avaient déjà condamné en partie Carrières dans son développement harmonieux, la municipalité a donc signé une convention avec l'EPAMSA et la CA2RS pour le lancement d'une étude de centralité. Cette étude a démarré en décembre 2008. Une équipe a été sélectionnée en juillet 2009 : la vision du projet de Nicolas Michelin a été plébiscitée. Les images présentées et communiquées sur les différents panneaux et supports proviennent de cette vision d'un cabinet d'urbaniste sur un possible aménagement de la commune. Cette vision sera retravaillée et revue avec le public concerné.

En septembre 2009, l'EPAMSA acte définitivement la démarche et enclenche juridiquement la création de la ZAC. A l'hiver 2010, suite à la publication de plusieurs articles dans la presse et dans le journal municipal pour décrire ce vers quoi le projet allait tendre, des échanges ont commencé avec un certain nombre de corps constitués de la commune, certaines instances de démocratie locale, le conseil local de la jeunesse, le comité des sages, des ASL, des amicales de locataires, des associations spécialisées dans la petite enfance, dans l'environnement (COPRA A104, Etang de la Galliotte, Rond Point des Galopins pour la famille et la parentalité, l'association des propriétaires fonciers). Ces premiers échanges visaient à permettre une construction intellectuelle en amont de la concertation réglementaire qui s'ouvre ce jour.

Au-delà de ce calendrier, les Carriérois ont fait un constat partagé mettant en évidence un certain nombre de contraintes dans le territoire :



- Une dépendance à Poissy, liée à la gare RER et SNCF ;
- Une histoire liée aux terres agricoles, à l'épandage, à la présence d'un certain nombre d'établissements qui ne valorisent pas forcément le territoire (incinérateur, station d'épuration) ;
- L'image d'une ville dortoir où la majorité des habitants ne travaille pas sur place mais se déplace pour ses activités professionnelles ;
- Une ville coupée en deux.

De ces contraintes se dégagent également un fort attachement à la ville, toutes générations, tous corps consultés confondus. La ville présente deux atouts majeurs :

- Le témoignage fort d'un attachement et d'une confiance dans la capacité de la ville à se transformer et à se dépasser ;
- Des espaces naturels remarquables : les bords de Seine.

Pour le projet de Carrières Centralité, un regard a été porté par les architectes urbanistes sur un territoire plus large : l'OIN Seine Aval (regroupant 51 communes), la CA2RS (Verneuil, Triel, Chanteloup-les-Vignes, Andrésy, Chapet et Carrières-sous-Poissy) comprenant 65 000 habitants. La ville de Carrières n'est pas isolée. Elle est un territoire stratégique en Ile de France, mais un certain nombre de contraintes ont été confirmées par les urbanistes :

- Une ville divisée
- Des quartiers sous équipés
- Une ville mal desservie
- Une ville convoitée, notamment par les promoteurs immobiliers

Les atouts soulignés par les urbanistes sont :

- Une ville de paysages singuliers
- Une ville de grands espaces

Cette ville doit être reliée à son territoire et à son histoire. La ZAC a la vocation d'agrafer les différents quartiers et de donner un caractère fini et abouti à la ville de Carrières. Le projet vise à recoudre la ville et à procéder à sa réunification. Pour cela, il faut créer un lieu de vie qui rayonne au niveau de la CA2RS. La CA2RS s'est doté d'un projet d'aménagement qui place Carrières au cœur de la boucle de Chanteloup. Il faut créer un lieu de vie qui rassemble et ainsi recréer des entrées de ville et une « entrée dans la boucle », à côté du pôle Poissy-St Germain et du pôle Conflans-Cergy Pontoise. Tout cela doit être fait pour retrouver le lien avec le grand paysage et la Seine.



## 3. LES ACTEURS DU PROJET

**Monsieur Ait** explique que, pour mener à bien cette opération et fort de ces constats partagés par les habitants et le cabinet d'urbanistes, les acteurs se sont mobilisés : la ville de Carrières, la CA2RS, présidée par Monsieur Cardo, représentée aujourd'hui par Monsieur Tautou, l'EPFY qui aide à l'acquisition du foncier et la mise en état des sols et bien sûr l'EPAMSA qui est le maître d'ouvrage et l'aménageur de la ZAC. La CA2RS joue un rôle majeur. Monsieur Ait donne la parole à Monsieur Tautou afin qu'il puisse exposer l'ensemble du projet de la CA2RS.

### 3.1. LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DES DEUX RIVES DE LA SEINE

**Monsieur Tautou, Vice-président de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS) en charge de l'urbanisme**, se dit heureux de présenter un aussi important projet non seulement pour les Carriérois, mais également pour l'ensemble de la Communauté d'Agglomération. Plusieurs études ont été menées pour savoir quel pourrait être le devenir du territoire. A l'origine, la question était de savoir comment transformer celui-ci, qui a été maltraité pendant des décennies, pour qu'il devienne un vrai territoire de vie, attractif et qui présente en lui-même une richesse. Un travail a été élaboré depuis 3 ans, consistant à rencontrer les acteurs locaux et déterminer les forces et les faiblesses du territoire. Les résultats ont permis de constituer un projet d'ensemble pour la CA2RS. La centralité de Carrières doit être étudiée au regard d'un projet global. Comme toute approche sur un territoire, le projet n'est pas figé. Il doit pouvoir prendre en compte les évolutions et les nouveaux besoins. Il y a tout de même des invariants. Parmi eux 5 grands projets :

- Redonner à la Seine la place qu'elle doit avoir : le **parc des berges de Seine** d'Andrézy à Verneuil et notamment le parc écologique à Carrières sous Poissy. Les Carriérois redécouvriront leur propre territoire avec les étangs de la vieille ferme, de la Galliotte,... L'équipe constituée travaille sur la manière dont la Seine peut être revalorisée. Elle sera, demain, un enjeu économique fort, notamment avec le canal Seine Nord Europe et fera d'elle un acteur économique puissant.
- Structurer **la couronne bâtie** du Nord : améliorer les relations urbaines, paysagères et fonctionnelles.
- Développer les **continuités écologiques** entre l'Hautil et la Seine pour créer un corridor écologique Hautil – Plaine – Parc habité à Carrières. La réflexion se porte également sur la valorisation de la plaine au travers du projet « cœur vert », basé sur le développement de l'agriculture industrielle (biomasse et éco matériaux) malgré les terrains pollués.
- Constituer **un éco pôle** : pôle économique dédié aux éco activités.
- La centralité de Carrières va évidemment constituer la centralité de l'agglomération. Quand on regarde l'ensemble du territoire, Carrières est le point d'ancrage sud de l'agglomération, où les transports sont les plus performants, grâce à la gare de Poissy. Un projet viendra, demain, bouleverser les habitudes des habitants : le projet Eole. Eole passera par Poissy, Verneuil et Achères. Le projet de centralité est ainsi très important et structurant. Si les habitants veulent des transports en commun à la hauteur du territoire, la centralité à Carrières est absolument nécessaire.



La grande valeur pour les habitants de Carrières c'est la beauté du site et le bien-être que l'on y trouve. Le projet n'est pas conçu dans une optique immobiliste, au contraire, il doit permettre de retrouver une dynamique avec différents partenaires pour redonner vie au territoire. Il y eut des décharges à ciel ouvert pendant des années à Triel ou à Chanteloup. Pour que le territoire change, il faut des projets de territoire acceptés par la population et valorisants. Ce projet répond évidemment à ces ambitions.

**Monsieur Aït** donne ensuite la parole à Madame Aude Debreil, Directeur Général de l'EPFY pour présenter le rôle et les fonctions de cet établissement.

### 3.2. L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC FONCIER DES YVELINES

**Madame Debreil, Directeur Général de l'EPFY**, indique que l'EPFY est un établissement public jeune (3 ans), il est l'opérateur foncier des collectivités dans le département des Yvelines. L'établissement est présent depuis sa création sur le territoire de Carrières, en partenariat avec la commune, la CA2RS, en étroite collaboration avec l'EPAMSA pour conduire les acquisitions foncières nécessaires aux projets, en lien avec les associations de propriétaires. Les opérations peuvent être réalisées à l'amiable ou en utilisant le droit de préemption en ZAD (zone d'aménagement différé), outil communément utilisé dans le cadre d'opérations d'intérêt national (OIN). La deuxième fonction de l'EPFY est de porter les terrains dans l'attente de leur revente à l'aménageur, tout en assurant la remise en état des sols afin de préparer les terrains pour leurs usages futurs : démolition, dépollution,... Sur Carrières, d'importants travaux de démolition sont prévus dès l'année 2010.

Mme Debreil présente une carte de synthèse des différentes opérations mises en route. Près de 50% des acquisitions foncières sur le territoire du projet sont déjà réalisées.

**Monsieur Aït** rappelle que l'EPFY a mis en place une méthodologie avec le Président de l'association des propriétaires fonciers (APEA), excusé pour la réunion, en cherchant une solution amiable.

### 3.3. L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DU MANTOIS SEINE AVAL

**Monsieur Morgant, Directeur de l'EPAMSA**, explique le double rôle de l'EPAMSA :

- Un rôle de pilotage ;
- Un soutien à l'État, à la Région, au Département, aux 5 intercommunalités, aux 51 communes de l'OIN pour atteindre leurs objectifs d'habitat, de transport, de développement économique, d'environnement, sur cette opération.

L'EPAMSA est maître d'ouvrage. Il réalise donc l'opération et est aménageur du projet. Il pilote les études, notamment d'urbanisme.

Monsieur Aït donne la parole à Monsieur Michelin pour présenter son agence.



### 3.4. L'AGENCE NICOLAS MICHELIN ET ASSOCIES

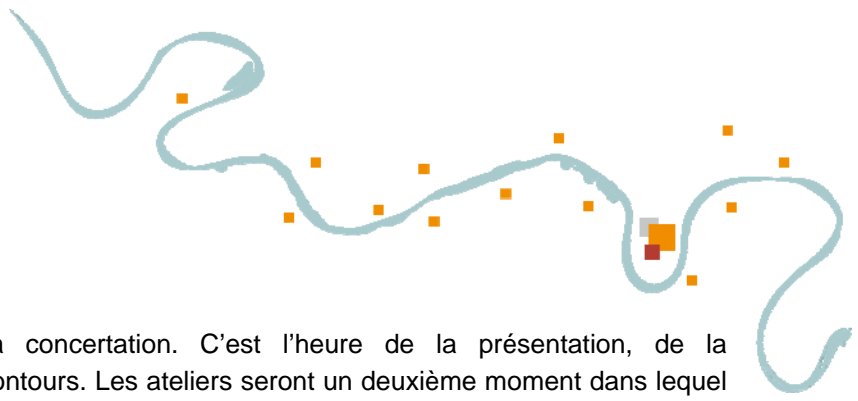
**Monsieur Michelin, architecte pour le cabinet ANMA (agence Nicolas Michelin et associés),** indique que le cabinet ANMA est une grande agence, basée à Paris, d'une centaine de personnes, travaillant dans l'architecture, l'urbanisme et le paysage. Son agence est impliquée dans de nombreuses ZAC grandes ou petites. Il se dit heureux d'être à cette réunion publique ce soir.

### 3.5. LES PARTENAIRES MOBILISES

**Monsieur Ait** explique que la Ville n'est pas seule à s'engager dans une aventure qui la dépasserait puisqu'elle s'engage sur un calendrier 2010-2020, accompagnée de ses partenaires. La première phase a lieu en 2013. Carrières doit être accompagnée d'acteurs majeurs, de partenaires financiers et institutionnels qui portent la vision municipale et donnent un véritable crédit à la démarche qui a été entreprise sur des transformations urbaines majeures : commerces, transports,... Les dossiers étant transversaux, un ensemble des partenaires sont mobilisés :

- **L'État**, dans le cadre de l'OIN : Carrières, avec la boucle de Chanteloup, ont été labellisés éco quartiers faisant partie des 8 labellisations en Ile-de-France. L'opération bénéficie ainsi de subventions pour des aménagements prenant en compte des critères liés au développement et à l'économie durables.
- **La Région Ile de France** a labellisé Carrières "Nouveaux Quartiers Urbains (NQU)", grâce à la rapidité de réponse avec l'aide des services de l'EPAMSA et de la Ville qu'il remercie particulièrement, notamment pour le côté ambitieux en termes d'environnement et de développement durable. L'opération devrait toucher entre 1,5 et 2,5 millions d'euros de la Région, ce qui n'est pas sans conséquence sur l'équilibre du budget de la ZAC.
- **Le Département des Yvelines**, dans le cadre de ses programmes, notamment d'aide à la construction de logement, mais également dans le cadre du Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Équilibré des Yvelines (SDADEY), a versé un certain nombre de subventions à Carrières. Un des volets de ce schéma est la possible liaison douce à mettre en place entre Carrières et Poissy. Or, il y a plusieurs dizaines de millions d'euros à investir avant 2013, échéance de moyen terme très réalisable.
- En 2009, trois équipes d'architectes ont travaillé au côté de la ville, de la CA2RS, de l'EPFY et de l'EPAMSA pour proposer cette vision. L'EPFY s'est mobilisé et a permis une bonne maîtrise du foncier à Carrières ce qui permet un caractère opérationnel au territoire de projet.
- L'EPFY s'est mobilisé pour acquérir le foncier à l'amiable.
- Les promoteurs ont été nombreux à être rappelés à l'ordre par l'équipe municipale pour leur expliquer qu'un travail de définition a été mis en place et que la municipalité avait des exigences en termes d'équipements publics.
- L'EPAMSA étudie avec le STIF la question des transports en commun qui est une question majeure

En 2010 les acteurs retiennent collectivement un projet qui stabilise le périmètre, le programme et la philosophie d'aménagement sur un territoire d'une ZAC de 44 hectares, sur les 250 hectares de bâti à Carrières. C'est donc une surface très importante. La CA2RS s'est doté d'un PLH, outil essentiel qui servira à Carrières, comptant déjà 38% de logements sociaux, pour favoriser une mixité tout en garantissant un accès au logement notamment aux jeunes ou aux jeunes retraités qui ne peuvent plus faire face aux loyers. Malgré ce lourd pourcentage, Carrières compte plus de 1000 demandes en logements sociaux.



### 3.6. LA CONCERTATION

Aujourd'hui, c'est le temps de la concertation. C'est l'heure de la présentation, de la compréhension du projet et de ses contours. Les ateliers seront un deuxième moment dans lequel la réflexion pourra avancer et progresser. Ces ateliers seront déterminants et devront compter sur l'implication du public.

**Monsieur Morgant, Directeur de l'EPAMSA**, explique que la concertation est une obligation légale qui est inscrite au code de l'urbanisme, demandant d'associer les habitants, les associations et toutes personnes concernées par l'élaboration du projet. Mais la concertation est aussi, pour l'établissement, une composante complète de l'élaboration du projet et une volonté de mener ces concertations. Elle ne doit pas être réalisée ni trop tôt, ni trop tard. Tout ne doit pas être défini, mais il faut connaître les grandes orientations et les acteurs du projet. C'est également une pratique citoyenne et une volonté de l'équipe municipale et de Monsieur le Maire, qu'il salue sur ce point puisque sa vision converge avec les objectifs de l'établissement.

Il y a d'abord une phase de préparation, de rencontres et d'échanges avec les différents comités,... Mais la concertation proprement dite ce sont les réunions publiques, dont celle-ci, d'ouverture. Aura lieu également une réunion atelier et une réunion de clôture. A l'issue de cette période sera réalisé un bilan de la concertation qui sera retourné aux habitants et au conseil d'administration de l'établissement qui tirera les conclusions nécessaires pour la poursuite de l'opération.

## 4. PRÉSENTATION DU PROJET

### 4.1. LES INGREDIENTS DE LA CENTRALITE

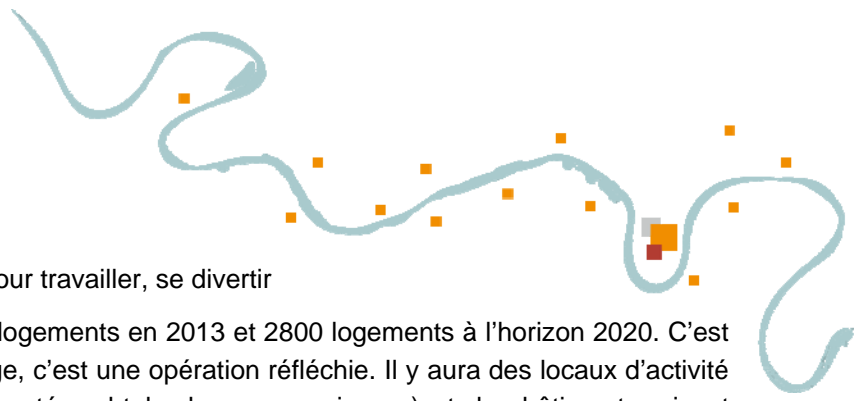
**Monsieur Aït** indique que le projet vise à recoudre la ville avec un parc et à recouvrer le lien avec la nature. Pour cela, 4 ingrédients majeurs sont intégrés au projet :

#### 1. Valoriser la nature et la pratiquer

Un parc écologique des bords de Seine est en cours de constitution. Un travail est réalisé avec le Conseil Général pour obtenir une classification en espace naturel sensible de l'Etang de la Vieille Ferme à l'Etang de la Galliotte comme pour le parc départemental à Montesson. La ville maîtrisera ses berges de Seine. Il y aura également un parc habité inclus dans le périmètre de la ZAC.

#### 2. Créer des lieux de vie structurants, fédérateurs et partagés

Une agora, une place centrale, sera le cœur de ce projet sur laquelle s'implanteront des restaurants familiaux, des commerces, des services à la personne, des commerces de destination, qui manquent cruellement à Carrières. Par exemple, aucun Carriérois ne peut s'acheter des chaussures dans la boucle de Chanteloup. L'objectif est de faire une ville maillée, irriguée et accessible.



### 3. Créer les conditions pour vivre, pour travailler, se divertir

Ce sera une première phase de 800 logements en 2013 et 2800 logements à l'horizon 2020. C'est loin d'être une opération de bétonnage, c'est une opération réfléchie. Il y aura des locaux d'activité en pied d'immeuble (maison de la santé, ophtalmologues, services...) et des bâtiments mixant logements et bureaux seront conçus.

### 4. Assurer la mobilité pour tous

Pour cela, il sera développé un transport en commun performant pour aller à la gare de Poissy, des circulations douces confortables et sûres et une organisation des stationnements à l'échelle de la ville.

Ce projet est aussi une vision partagée avec Monsieur Michelin, l'urbaniste du projet.

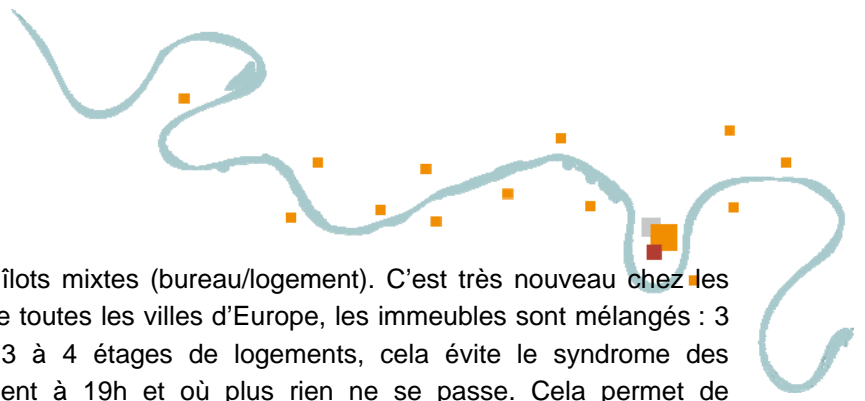
## 4.2. LE FOND DU PROJET

**Monsieur Michelin** présente le territoire comme assez extraordinaire. Cette réunion est le début d'une longue réflexion sur ce projet. Il dit aimer parler du « génie du lieu ». Chaque territoire a une âme et une spécificité. Celui de la Boucle est facile à aimer du fait de la Seine et de la Galliotte, mais également parce que c'est une boucle particulièrement vide et qui permet de se projeter dans l'avenir et de réfléchir à un éco-quartier qui est pensé sur mesure. Le premier critère d'un éco-quartier doit être celui qui permet de concevoir un quartier en fonction du site et de son histoire. Il faut donc dialoguer avec les différents quartiers, le quartier centre et le quartier Saint-Louis.

Le projet s'appuiera évidemment sur l'existant, comme ces deux arbres à la sortie de la ville qui seront mis en valeur.

Les premières opérations sur les berges de Seine ne seront pas simples à intégrer dans la composition globale, mais on pourra positiver leur présence dans un ensemble cohérent. Le territoire du projet a une superficie de 44ha. La Galliotte constitue un corridor vert qui permettra à une sauterelle ou un renard, s'il y en a, de pouvoir traverser l'ensemble. C'est la possibilité pour le pollen ou pour la nature de passer d'un espace à l'autre. Les voies ferrées dans le centre de Paris sont des vrais corridors verts. Ce corridor vert ne coupe pas la ville en deux puisque le parc sera habité. Certains habitants donneront sur le parc, d'autres habiteront dans le parc. Ce parc est habité et donc vivant. On pourra le traverser, pour aller du centre de Carrières à Saint Louis, par des voies douces (piéton-vélo), et de façon continue. La rue Ernest Jolly ou l'Avenue Maurice Berteaux, ou toutes les rues qui viennent butter sur la RD créeront ce maillage qui permettra de traverser ce parc.

L'équipe d'urbaniste avait proposé dans ce plan quelque chose qui paraît utopique : un second pont. Cependant, au regard de l'histoire de Poissy et des faubourgs, ce pont était l'ancien pont et la Reine Blanche était la voie historique. La RD, plus récente, est beaucoup plus routière et fonctionnelle. L'équipe d'architectes avait provoqué le Maire en avançant la possibilité de construire la « nouvelle gare de Carrières ». Peut-être qu'il serait possible de prendre le ticket avant le pont, d'emprunter le pont à pied et d'arriver à la gare en traversant juste un petit carrefour. Il serait possible pour les Carriérois de ne pas prendre leur voiture pour aller prendre le train, plutôt que d'attendre le bus, il serait bon de pouvoir aller à pied jusqu'à la gare s'il fait beau. De plus, le trottoir de la RD n'est pas très praticable. Ce projet rendrait une plus grande accessibilité à la gare de Poissy, gare très utilisée par les Carriérois.



Il y a ensuite tout un travail sur les îlots mixtes (bureau/logement). C'est très nouveau chez les promoteurs. Finalement, au regard de toutes les villes d'Europe, les immeubles sont mélangés : 3 étages de bureaux et, au-dessus, 3 à 4 étages de logements, cela évite le syndrome des immeubles de bureaux qui s'éteignent à 19h et où plus rien ne se passe. Cela permet de mutualiser les parkings, les espaces verts d'agrément. La mixité se fait également par la hauteur. Les Français sont assez fâchés avec la hauteur suite à l'urbanisme violent subi dans les années d'après-guerre qui a créé les problèmes auxquels la France est confrontée aujourd'hui. Cet urbanisme s'appliquait dans des territoires vides dans lesquels ont été imposées des tours qui ont stigmatisé le problème de la hauteur. Ce n'est absolument pas un urbanisme de tours qui est proposé ici, mais une certaine hauteur est un facteur de densité, clé du développement durable des villes. L'espace est compté sur la planète, la densité est nécessaire. Le contraste doit permettre de créer des repères dans la ville pour ne pas uniformiser et créer une diversité. Par contre, ce projet doit se faire par la rue, en croyant à la rue et non à l'impasse qui a tendance à rassurer. Dans les nouveaux quartiers il doit y avoir un maillage sur la rue et non dans un espace clos. C'est la ville qui doit être recréée autour d'une grande agora. L'agora grecque est un lieu passionnant où les gens viennent discuter, où on peut faire des achats. Dans les rues italiennes sous arcades, les gens descendent pendant deux heures le soir pour discuter au calme. C'est une habitude qui a été perdue en France et qui peut être relancée dans le cadre de ce projet. Il indique qu'il sera très attentif à ce qu'il sera proposé en concertation sur les tailles, les formes,... C'est un moment important pour le projet et l'équipe.

Les images qui sont présentées sont, pour l'heure, complètement fausses. Il n'y a pas encore d'architecture, mais il faut se rendre compte de l'espace qui sera disponible sur l'agora, cette vision dans le lointain, une poésie à intégrer dans cet espace. L'aménagement a quitté le domaine du fonctionnalisme et du structuralisme. Autrefois, la ville était pensée à l'aide d'un ensemble d'« isme », c'est-à-dire le « système ». Aujourd'hui, la ville est pensée à l'aide de mots en « able » : durable, aimable, désirable,... En sémantique, le « able » est la « possibilité d'être ». C'est un grand changement pour la ville.

Le parc aura un rôle écologique très important, notamment pour la gestion de l'eau. L'eau de pluie sera récupérée dans des noues. L'objectif est de traiter l'eau sans tuyaux. Cela réduit considérablement les coûts. Lors de gros orage, des noues ou des bassins de rétention se remplissent et permettent d'éviter les inondations. C'est le principe du schéma réalisé sur la Galliotte.

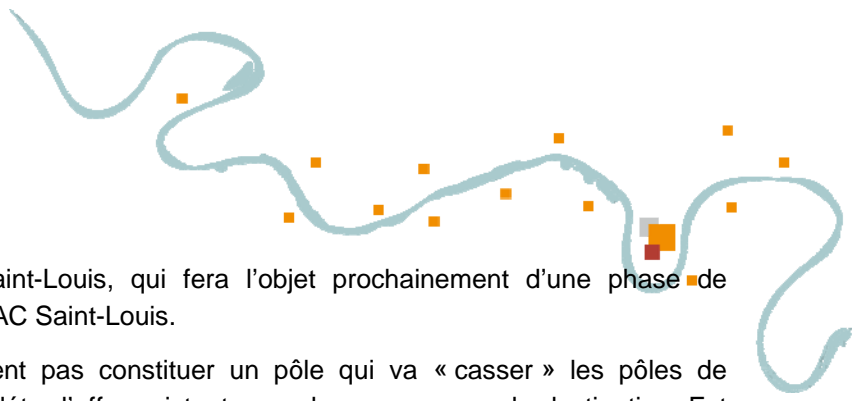
### 4.3. LES MOYENS DE REUSSIR

**Eddie Aït** présente les moyens pour réussir ce projet. Ils sont triples :

- Une programmation

Elle a été en partie présentée en début de réunion. C'est d'abord des logements, mais c'est également des équipements de proximité renforcés : école, équipements de petite enfance, centre de loisirs. Il y a un réel manque au niveau du nombre de places dans les équipements de la petite enfance, en centre de loisirs et les groupes scolaires vont également devoir être renforcés. Ce sont des besoins essentiels pour les administrés.

Ce projet devra être l'occasion d'aménager des équipements structurants tels qu'un équipement culturel digne de ce nom, des commerces de destination, c'est-à-dire qu'ils seront pensés et réfléchis en complémentarité des pôles de proximité que sont la place Saint Exupéry pour quartier



Centre et le centre commercial Saint-Louis, qui fera l'objet prochainement d'une phase de réappropriation dans le cadre de la ZAC Saint-Louis.

Les nouveaux commerces ne doivent pas constituer un pôle qui va « casser » les pôles de commerces de proximité, mais compléter l'offre existante par des commerces de destination. Est discuté, en ce moment, avec un opérateur commercial la possibilité d'installer un cinéma. La place centrale « agora » s'ouvrira directement sur le parc habité. Les transports en commun seront développés pour répondre aux besoins de cet ensemble.

Dans une deuxième phase, sera étudiée la construction d'une piscine écologique aux abords du parc départemental écologique, d'où la nécessité de la nouvelle circulation douce puisque l'on assistera peut-être à des mouvements migratoires inverses, les Pisciacais pourraient venir s'approprier ce nouvel équipement et profiter du parc, espace naturel sensible, qui jouxtera des équipements et profiter du parc habité, offrant ainsi un réel espace de loisir. Des activités économiques s'installeront dans cet espace comme des activités tertiaires et une maison de la santé.

- Un calendrier

Le projet s'inscrit dans le temps, à 10 ans. Cela peut paraître long, mais pour un projet d'urbanisation de cette ampleur c'est assez court. Cependant, la ville n'est pas seule sur ce projet et se félicite d'avoir autant d'acteurs à ses côtés. Carrières seule n'aurait jamais pu rattraper les 20 ans d'erreurs d'urbanisation qui ont été menées dans cette commune. Très clairement, Monsieur Berthier, présent à cette réunion, ancien maire de Carrières-sous-Poissy de 1965 à 1977 a bien connu les prescriptions de l'Etat quand il s'agissait d'imposer 1500 logements sans équipements et sans concertation avec l'élu local. Ce projet est l'occasion de travailler autrement. C'est la raison pour laquelle un calendrier est défini. Une première phase d'étude a été achevée en un an de décembre 2008 à décembre 2009 :

- Lancement de l'étude de définition
- Rendu final de l'étude
- Lancement de la procédure de la ZAC
- Lancement des études techniques et financières.

Aujourd'hui vient le temps de la concertation :

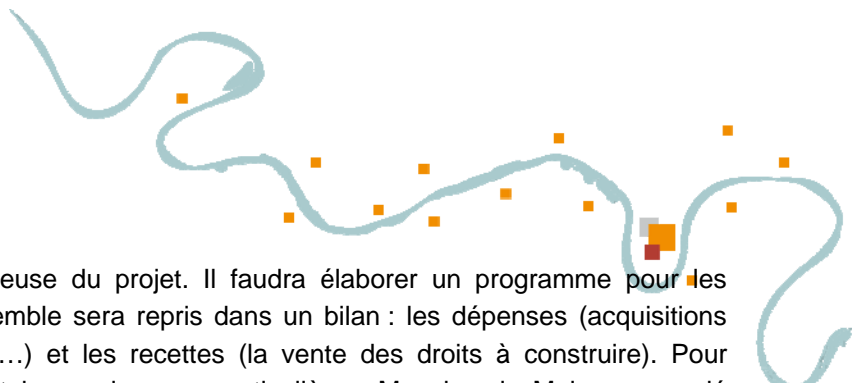
- Aujourd'hui, 14 avril 2010, première réunion d'information et de concertation
- 6 mai 2010 : ateliers thématiques
- 19 mai 2010 : deuxième réunion d'information et de concertation (clôture)

Ensuite, en 2011, démarrera la troisième phase, la phase opérationnelle. Les premiers permis de construire seront déposés et les premiers travaux seront lancés. A l'horizon 2013, devront être commencés 800 premiers logements, une mise en chantier bien avancée de l'agora, des équipements publics, notamment une crèche en bords de Seine de 42 berceaux, sur laquelle l'équipe travaille actuellement. A l'horizon 2020, la centralité devra être finalisée.

- Un outil : la ZAC

Pour réaliser ce projet, il faut des financements. L'outil essentiel est celui de la ZAC.

**Monsieur Morgant** revient sur la définition et les objectifs d'une ZAC. C'est un outil qui permet d'acheter le terrain et de faire le travail d'aménageur : dépolluer, mettre en état, faire les travaux d'aménagements (voirie, réseaux,...) selon les plans qui seront décidés, réserver des espaces pour les équipements publics (écoles,...) et vendre les terrains pour que les promoteurs fassent les constructions au regard d'un cahier des charges rédigé de telle manière qu'ils tiennent compte des



exigences définies par l'équipe porteuse du projet. Il faudra élaborer un programme pour les logements, les commerces,... L'ensemble sera repris dans un bilan : les dépenses (acquisitions foncières, travaux d'aménagements,...) et les recettes (la vente des droits à construire). Pour équilibrer le projet par rapport à certaines exigences particulières, Monsieur le Maire a rappelé l'ensemble des aides dont l'équipe dispose (État, Région et département). La particularité en OIN, c'est que c'est l'établissement qui doit équilibrer ce bilan et qui prend le risque financier de l'opération et non la commune ni la CA2RS, avec la collaboration des différents partenaires. L'EPAMSA aide également les collectivités à trouver les financements nécessaires à la réalisation des équipements hors-ZAC.

**Monsieur Aït** explique que ce sera la seule ZAC équilibrée à Carrières puisque la ZAC des Trois Cèdres et la ZAC Saint-Louis n'ont jamais vu le jour puisqu'un projet farfelu (sic) avait été élaboré. L'opération ne peut être lancée que si les recettes et les dépenses sont équilibrées. C'est pour cette raison que Monsieur le Maire et Monsieur Tautou réunissent l'ensemble des fonds qui permettront de financer ce projet : État, Conseil général, Conseil régional, fonds Européen,...

Il rappelle que dans le cadre de l'atelier du 6 mai, les habitants pourront exprimer leurs questions sur les problématiques de la ville (habitat durable, occupation des lieux publics, les déplacements, les équipements, la consommation en ville et les commerces,...). Ce sera un temps très construit et très important. L'inscription se fera en fin de réunion.

**Monsieur Aït** invite Monsieur Michelin à répondre aux questions que le public se pose.



## 5. LES ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

**Un participant** indique qu'il n'a aucunement été question de l'autoroute dans le projet. Il souhaiterait savoir comment Monsieur Michelin a intégré cet équipement dans son projet et s'il est bien compatible. Il faut garder à l'esprit que les gens qui habiteront le parc risquent de voir et d'entendre l'autoroute. La question est de savoir comment ce parc écologique peut ne pas être hypothéqué par le futur aménagement de l'autoroute.

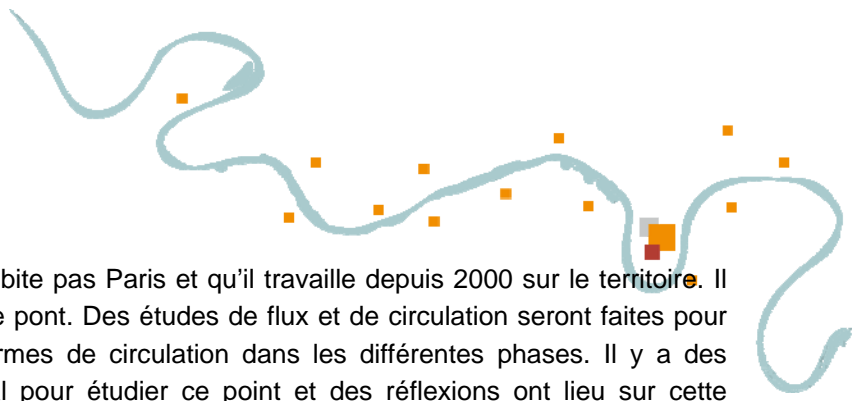
**Monsieur Michelin** précise que ce n'est pas un projet d'autoroute. Si, indépendamment de l'équipe, une autoroute doit être tracée, le projet est encore viable. C'est un peu compliqué. Ce projet pourrait permettre l'autoroute, mais il donne parallèlement une vraie opportunité à la ville de constituer le corridor vert présenté.

**Monsieur Aït** souhaite compléter sans mettre l'Etat en difficulté. La position de la commune et de la Région sur ce point est connue : aucune autoroute en zone urbanisée. Compte tenu de ce qui s'est passé le 21 mars dernier, il y a très peu de chances pour qu'elle se fasse à présent. La question n'est pas celle de savoir si elle se fait ou pas, c'est plutôt celle de savoir ce que vont devenir les emprises foncières que l'Etat ne lèvera pas aujourd'hui. Même si demain la décision Perben du 24 octobre 2006 sur l'autoroute était annulée, l'Etat ne céderait pas ses emprises foncières. Paradoxalement le fait qu'elles soient maintenues garantit à Carrières la possibilité d'aménager le corridor vert inscrit au projet de centralité qui permettra la protection de la faune et de la flore entre le parc départemental des bords de Seine et la forêt de l'Hautil. La seule prescription obligatoire pour la commune, compte tenu de l'opération d'Etat est de l'intégrer au projet. L'obligation d'Etat impose d'en tenir compte. Le corridor vert serait maintenu dans tous les cas.

**Monsieur Philippe Amberny** trouve le projet intéressant en précisant qu'il y a autant de bâtiments que de logements sur les premières images. Les 2800 logements de plus sur 2020 et 800 vers 2013 posent clairement la question de la circulation et notamment sur le franchissement de la Seine. Du côté voirie, il y aura des routes, mais avec l'augmentation forte de la population (+20%), il sera sûrement difficile de gérer la circulation dans Carrières qui est déjà saturée. Le transport en commun amène sur des réseaux SNCF, RER et Eole qui sont saturés et le seront plus encore après-demain que demain. Ces réseaux se voient boudés par la population qui préfère utiliser la voiture.

Il indique également que les ateliers thématiques réuniront seulement quelques Carriérois sur 15000. Chacun ne sera pas intéressé par le projet et il serait difficile de tous les réunir, « l'agora n'étant pas encore bâtie ». Cependant, il serait intéressant de réaliser ce projet avec les réflexions des Carriérois intéressés, par l'envoi d'un petit formulaire qui permettrait à chacun qui se sent concerné par le projet, de formuler des idées. Vivre ici, ce n'est pas vivre à Paris.

Il souligne que ce serait utile notamment pour savoir où il faudra installer le grand parking nécessaire pour déposer sa voiture près de la passerelle de la gare. Aujourd'hui, avec la croissette et l'autre bâtiment qui se construisent, il se demande où un parking pourra être aménagé. Ce sont des idées qui peuvent ne pas venir d'emblée à une équipe d'architectes qui ne connaît pas la vie carriéroise.



**Monsieur Morgant** indique qu'il n'habite pas Paris et qu'il travaille depuis 2000 sur le territoire. Il précise qu'il a très souvent franchi ce pont. Des études de flux et de circulation seront faites pour savoir ce qu'il faudra décider en termes de circulation dans les différentes phases. Il y a des discussions avec le Conseil Général pour étudier ce point et des réflexions ont lieu sur cette possibilité d'aménager la passerelle. Sur le franchissement, cela pose des questions techniques importantes qui sont à travailler. En ce qui concerne la concertation il dit qu'il tiendra compte de cette remarque et qu'il étudiera la manière dont il faudra procéder.

**Monsieur Michelin** souligne qu'il est toujours question de circulation, dans toutes les villes, sur tous les projets, en particulier pour les voitures. En tant qu'urbaniste, il réalise de nombreuses études de flux et il s'avère qu'au début les habitants pensent qu'il sera impossible de répondre aux besoins, qu'il y aura des bouchons en permanence,... et finalement, après la requalification des rues transformées en boulevard urbain, pour faire quelque chose de plus ouvert aux piétons et où les flux sont ralentis, la circulation n'est pas plus bloquée. Le concept de boulevard urbain est assez subtil. Ce sera assez compliqué pour la RD. Le problème des parkings est récurrent, mais il y a de multiples manières de construire des espaces de stationnement : des ouvrages en silos intégrés dans le bâti, végétalisés, inscrits dans la géométrie du lieu. Ce sera compliqué au niveau de la passerelle si elle est réalisée, mais il se dit très à l'écoute des propositions que pourront faire les Carriérois et les usagers sur ce point. L'équipe a suggéré à l'EPAMSA et à la ville de faire un « lieu du projet » à Carrières, en plus du registre et du site internet, sur lequel l'équipe travaillerait de temps en temps, accessible au public, où il y aurait l'exposition qui se compléterait progressivement et avec, éventuellement, une maquette qui se compléterait également.

**Monsieur Aït**, pour répondre aux questions sur la participation et la communication du projet, indique qu'il existe déjà un site internet mis à disposition, un e-mail mis en place par Carrières ([centralite@carières-sous-poissy.fr](mailto:centralite@carières-sous-poissy.fr)), les fiches d'échanges, le registre à disposition et, au-delà de la participation réglementaire, les échanges se poursuivent : la maison du projet est un élément, les réunions de quartier reprendront suite au lancement de la centralité. Tous les outils de la participation vont être mobilisés. Il lui paraît évident que le Carriérois intéressé par le devenir de sa ville se saisira de ces moyens de participation. Il pourrait se contenter du processus réglementaire. Il faut aller jusqu'au bout dans l'appropriation citoyenne. Il y aura également des balades urbaines sur des sites sur lesquels auront lieu des constructions et des démolitions, notamment au niveau des ex-entrepôts David qui seront prochainement détruits. Il remercie, à ce sujet, la présence de Madame Debreil. L'objectif est de comprendre comment se gère une démolition de chantier, comment se gère l'après, quelle discussion peut être établie avec les riverains, quelle appropriation est possible. L'idée est de vivre la transformation de chaque îlot urbain, de travailler chaque microprojet du gros projet pour permettre d'aménager les équipements qui manquent avec les élus référents. D'ores et déjà, sur les transports en commun, qu'il indique prendre un peu moins depuis qu'il est Maire, mais qu'il a pris très longtemps, il faut agir car ils sont effectivement saturés. La mairie est en discussion avec CSO pour, dès 2013, ajouter deux rotations supplémentaires de bus en vue d'anticiper l'augmentation de la population avec le nombre de logements. Cependant, quand il est question de 20 000 habitants en 2020, ce n'est pas forcément lié qu'au nombre de logements puisque ce n'est plus comme avant où il fallait multiplier par 3 le nombre d'habitants par rapport au nombre de logements, entre la décohabitation, le changement de typologie de la famille, etc. Le programme de la Senette illustre bien cela : 75% des gens qui y habitent habitaient déjà Carrières-sous-Poissy. De nouveaux logements n'aspirent pas forcément une nouvelle population, mais permettent de faire que la ville soit mieux aboutie.



**Un participant Carriérois habitant à proximité du centre commercial Leclerc** et qui fait ses courses alimentaires en s'y rendant à pied. Il aimerait savoir ce qu'il en adviendra du centre Leclerc dans le nouveau projet. Il se demande s'il disparaît, si les habitants qui se rendent à pied à ce centre commercial devront prendre leur voiture le samedi pour se rendre à l'autre Leclerc à l'autre bout de Carrières, si des commerces sont prévus dans le projet ou si le Leclerc reste à cet endroit. Il aimerait savoir comment ces habitants pourront se nourrir.

**Monsieur Michelin**, répondant en tant qu'urbaniste, indique qu'il n'est pas question dans le projet de supprimer le Leclerc. Il est question de garder la centralité commerciale au cœur de la centralité, quasiment au même endroit, même s'il y a quelques changements. L'agora présentée prévoit bien la présence d'un Leclerc. Ce ne sont que les voitures qui seront cachées dans un parking en ouvrage. Un vrai espace sera libéré. Le Leclerc sera complété par d'autres commerces qui correspondent au complément de l'offre de cette grande surface. La liaison derrière la Mairie qui remonte derrière l'école, là où il y a le Mc Donald's et une petite sente piétonne très jolie, est une liaison qui sera assez importante dans le plan puisqu'elle permettra d'aller à pied jusqu'à l'agora qui comprendra le Leclerc.

**Monsieur Aït** indique qu'il n'a jamais été question de supprimer le Leclerc. Il précise qu'il habite dans le quartier et qu'il s'y rend faire ses courses à pied. Un cabinet conseil spécialisé en implantation commerciale, travaille sur ce qui répondra au mieux aux besoins des Carriérois et conviendra au mieux à la société qui gère ce centre commercial : un déplacement ou tout autre solution. Toutes les hypothèses sont à la réflexion, l'idée est d'arriver avec un distributeur alimentaire. Ensuite, la centrale Leclerc pourra indiquer si le projet l'intéresse. Dans les 25 000 m<sup>2</sup> de chaînes de commerces, il y a la surface alimentaire. Même si la surface alimentaire ne peut répondre à toutes les attentes, elle reste un espace structurant de vie pour une place. Ce ne sera, de toute façon, plus un espace de parking pour voiture et un simple Leclerc. De plus, le centre Leclerc répond à une époque qui n'est plus celle d'aujourd'hui en termes de services. Il dit travailler avec Leclerc pour voir ce qui peut être le moins gênant pour lui dans sa restructuration.

**Monsieur Beau** explique qu'il habite dans ce quartier. Il précise qu'il s'est installé là dans l'idée qu'une deux fois deux voies [le prolongement de l'A104] serait construite pour se rendre rapidement à l'A13 d'un côté et à Roissy de l'autre, sans passer par Poissy et sans passer par la RD. Il dit entendre quelques-uns, dont il fait partie, indiquer que, si cette autoroute était bien aménagée et passait sous un parc tel qu'il est présenté ici, ils considéreraient que ce serait un point fort pour la ville. A ce moment là, il faudrait la commencer en même temps que le projet pour éviter que de nombreuses choses soient démolies une fois que l'État aura fait passer l'autoroute en force. Il a été vu ces dernières semaines que l'État en avait le droit pour le bien commun. Il serait donc pas mal de l'intégrer rapidement.

**Monsieur Aït** indique que c'est donc une des quelques personnes qui sont favorables au passage de l'autoroute. Les habitants connaissent le point de vue de la municipalité à ce sujet. Il précise avoir été élu sur cette position précise (le refus de l'A104) et que la Région a été confortée dans son rôle pour empêcher la constitution de cette autoroute. Il n'est donc absolument pas question pour lui de défendre le passage de l'autoroute. Le projet, tel qu'il est, se monterait à 3 milliards d'euros pour 25km. L'Etat ayant des difficultés à abonder les financements du Grand Paris, il sera difficile pour lui d'aller financer cette autoroute. De plus, avec les protections nécessaires contre les nuisances sonores et contre les gaz d'échappement, cela avoisinera les 6,5 milliards d'euros pour 25 km d'autoroute.



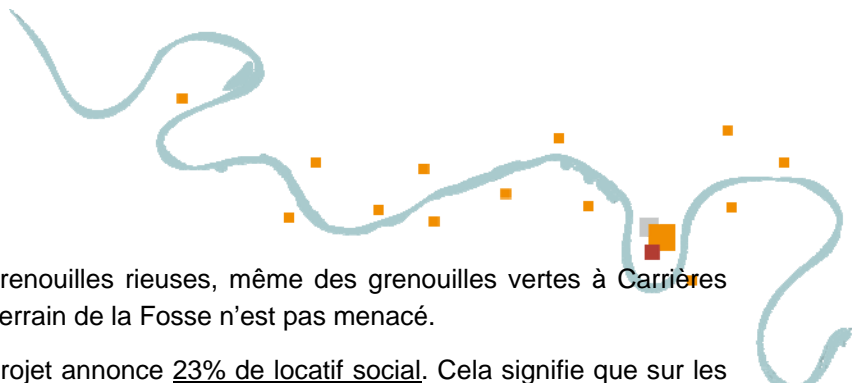
**Monsieur Berthier, ancien Maire de la commune de Carrières et membre du Conseil des Sages**, souhaite répondre au Conseil Général aux mots de « territoires maltraités », en précisant que c'était l'époque des villes nouvelles, de Monsieur Delouvrier, c'est l'époque où a été imposé à Chanteloup l'urbanisme qui existe actuellement. Chaque Maire s'est inscrit dans cette histoire, aujourd'hui au travers de la centralité. Il aurait souhaité savoir ce qu'il va advenir des terrains sur lesquels des espaces verts avaient été constitués pour accompagner les opérations urbaines. Il indique que dans les années 1970 chaque programme HLM était loti d'un parc (parc Provence pour LOGIREP et le parc de la Fosse pour la Demeure Familiale). Or, il constate que ces terrains, qui ont été achetés à l'époque, seront bientôt urbanisés dans le cadre de ce projet, alors qu'une délibération municipale de l'époque disait que seuls des équipements publics pouvaient y être aménagés. De plus, qu'en est-il du centre commercial Saint-Louis qui est au bord de l'abandon et qui risque de devenir une ruine commerciale. A propos des dessertes, il se demande pourquoi la gare de Chanteloup n'est pas citée dans ce programme. En ce qui concerne la Croisette, il se demande comment la Seine peut être récupérée après ce programme bétonné.

**Monsieur Aït** indique que les images présentées témoignent d'une proposition d'aménagement. Il est évident qu'en l'état cela signifierait que du logement serait construit sur le Centre de loisirs Yannick Noah qui vient d'être reconstruit... Ce ne sera évidemment pas le cas. Ce sont des îlots urbains qui vont être définis au fur et à mesure de la réalisation de la centralité. C'est un plan masse, une vision générale qui insiste plus sur ce qui fait Carrières et ce qui lui manque : une centralité et une ville qui relie l'ensemble. Concernant la gare de Chanteloup : elle n'est pas oubliée, le STIF réalise actuellement une étude pour étudier son avenir. Cependant, il est plus difficile de rejoindre Paris par la gare de Chanteloup. L'objectif n'est pas de renvoyer tous les Carriérois vers Poissy mais sur l'ensemble des pôles gares. Certains seront d'ailleurs renvoyés vers Conflans. A propos de la ZAC Saint-Louis : elle ne figure pas dans le périmètre de la centralité. Il dit travailler à relancer une étude de programmation avec un nouvel opérateur puisque depuis les années 90 les habitants ne sont pas pris en compte et rien n'a été fait, ni le budget ni la recherche de financement. Dès 2011, la municipalité devrait savoir ce qui sera aménagé avec quels financements et quel opérateur. La ZAC Saint-Louis pourra donc être lancée en parallèle de la ZAC centralité. C'est également la date de lancement de la ZAC des Trois Cèdres avec le parc d'éco-construction. C'est donc une globalité et non un projet isolé. Le développement urbain sur la commune est significatif.

**Monsieur Tautou** souhaite préciser quant à ses propos sur la commune dans les années 70 qu'ils correspondent à des constructions faites sans permis de construire. Le territoire a donc bien été martyrisé. Le SIAAP a pratiqué l'épandage pendant des années ce qui a engendré la pollution actuelle des terrains. Il est donc impossible de faire de la culture alimentaire aujourd'hui. Autrefois, à Triel les décharges étaient à ciel ouvert. Azalys, même si c'est un très beau bâtiment aujourd'hui, a tout de même été aménagé en plein cœur de la plaine sans aucune concertation. Ce territoire n'a pas été épargné. Les éco-constructions doivent pouvoir reconstruire un éco-quartier digne de ce nom.

**Monsieur Berthier** souligne que de nombreuses belles images ont été exposées, comme pour la ZAC Saint-Louis qui aurait dû être commencée en 2008.

**Monsieur Aït** précise qu'aucun argent n'était disponible pour faire ce projet. Il rappelle que le corridor écologique et ce parc central, qui ne jouxte pas un ensemble immobilier, doit pouvoir vivre en ville pour garantir la protection de la faune et la flore, comme à Londres. C'est un lieu vert et un



lieu de vie. Il y a, aujourd'hui, des grenouilles rieuses, même des grenouilles vertes à Carrières ainsi qu'un écureuil roux. De plus, le terrain de la Fosse n'est pas menacé.

**Monsieur Berthier** souligne que le projet annonce 23% de locatif social. Cela signifie que sur les 800 premiers logements, 200 seront intégrés au parc social locatif.

**Monsieur Aït** précise que la programmation est faite sur les 2800 logements, sur une typologie définie et votée à l'unanimité du conseil municipal, qui fixe un minimum de 23% de locatif aidé avec différentes gammes. Bien évidemment, aujourd'hui, la municipalité travaille avec des constructeurs pour définir une typologie correspondant à la demande. Il n'est plus possible de refaire du logement aidé comme il a été fait, mais il faut répondre à une demande qui existe. Le parc privé reste inaccessible même à des gens qui disposent de revenus confortables. Depuis qu'il fait des permanences logements, il a rencontré 400 à 450 Carriérois qui sont rejetés par les agences immobilières, malgré des revenus qui ne feraient pas honte. Et lorsqu'on part de 38% de logement social, un taux de 23% permettra de retrouver un seuil plus confortable. Il ne suffit pas de construire du logement, il faut s'intéresser à la bonne typologie. C'est pour cela que la CA2RS s'est dotée d'un PLH qui a été voté à l'unanimité du conseil communautaire et du conseil municipal.

**Monsieur Berthier** voudrait savoir si les Carriérois seront prioritaires dans ces logements sociaux.

**Monsieur Aït** répond que 1000 dossiers sont en attente à Carrières. Il y a un ordre de priorité. Il n'y a aucun souci pour privilégier les Carriérois. Ils doivent par contre disposer du revenu correspondant au logement qu'ils souhaitent. Chaque îlot portera la mixité sociale sans stigmatisation et sans ghetto.

**Madame Réminiac** aimerait savoir ce qui va être fait au niveau de la Grande rue et dans le vieux Carrières. Elle craint que la construction d'un grand pôle commercial à cet emplacement isole un peu plus le vieux centre. Elle se demande pourquoi la rénovation du bord de Seine n'est réalisée que sur cette partie de Carrières et non de l'autre.

**Monsieur Aït** souligne que le centre ancien n'est pas prévu dans la ZAC. Il n'est pas non plus l'objet d'un désintéressement puisque son patrimoine sera rénové, rénovation qui était attendue depuis des années. Un programme de voirie est en cours avec la CA2RS pour refaire l'ensemble du tapis et des parkings de la Grande rue. Quant aux commerces, la municipalité indique avoir de grandes peines à les maintenir, notamment pour l'ancienne boulangerie. Il semblerait qu'un commerce d'assurance pourrait reprendre le local. La difficulté existe et est réelle. Monsieur Aparicio, délégué au commerce, passe des semaines à travailler sur ces dossiers. C'est une dure réalité, mais ils ne sont de toute façon pas en concurrence avec les commerces de destination du projet. Ces derniers visent à être une offre complémentaire sur l'alimentaire qui existe mais qui est saturée. A côté, seront implantés des restaurants familiaux, de la culture et du loisir. Ce ne sont pas les mêmes types d'enseignes. C'est un pôle de vie et d'échange. Ce sont des contraintes qui seront données à l'EPAMSA et à l'urbaniste. Ils devront intégrer le maillage qui dessert l'ensemble des pôles. C'est la raison pour laquelle sont relancés la ZAC Saint Louis et le programme de rénovation de la Grande rue.

Concernant les bords de Seine, la municipalité est en train de définir, avec Monsieur Gribaut et l'EPAMSA, de la même manière, une programmation de réaménagement sur toutes les berges de Seine. Cette programmation a déjà commencée puisque des tables, des poubelles, une signalétique ont déjà été installés. Il n'y a pas dans ce projet de centralité une logique d'opposition ou de confrontation, mais bien de complémentarité et de faire aboutir la ville. C'est bien l'objectif de ce parc « agrafe » et de cette centralité, c'est bien de ne plus penser séparément Carrières centre,



qui ne l'est pas, le quartier Saint-Louis, dont on ne connaît pas l'origine de son nom, et le quartier des bords de Seine dont les habitants ne savent pas s'ils sont à Carrières ou à Poissy. L'idée est bien de créer une identité de ville à travers une agora où tout s'assemble et s'harmonise, tout en maintenant une dynamique. Tout se tient et rien ne s'oppose.

**Une participante** se demande dans quelles conditions vont avoir lieu les démolitions des entrepôts, sa maison, comme celles d'autres personnes présentes dans la salle, étant à proximité de ceux-ci. Elle souhaiterait que l'EPFY puisse faire un point sur cette question.

**Madame Debreil** indique que l'EPFY prépare les cahiers des charges pour choisir les opérateurs. Evidemment, le souci de produire le moins de nuisances possible pour les riverains et les personnes situées à proximité, sera pris en compte. Cependant, ce sera une très grande surface et donc un gros chantier. Ce chantier sera conduit avec toutes les précautions incontournables. Plusieurs chantiers ont été réalisés dans ces conditions, notamment à Gargenville, et il n'y a eu aucune difficulté ni aucune plainte. Elle souligne l'extrême vigilance qui doit être prise dans ce type de chantier.

**Monsieur Aït** rappelle la possibilité de remplir des fiches d'échanges pour pouvoir s'exprimer plus précisément sur certains points et pour obtenir des réponses plus détaillées.

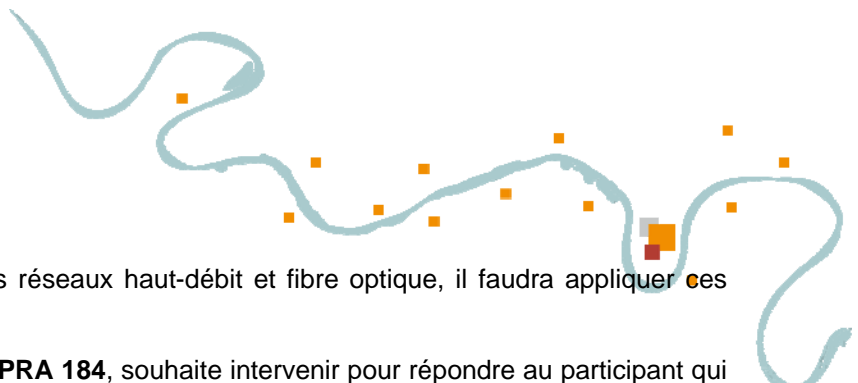
**Un participant** dit avoir des questions très concrètes concernant les nouveaux îlots urbains. Il souhaite savoir si les architectes ont déjà été choisis. Il s'inquiète du choix qu'ils pourront faire concernant la hauteur des immeubles et la présence ou non de pavillons. De plus, concernant les 2800 logements supplémentaires au centre de Carrières, il voudrait savoir si un accès à internet est prévu pour les futurs habitants, en particulier par la fibre optique, Carrières étant très mal desservie car raccordée soit à 5 Km du NRA (Nœud de Raccordement des Abonnés- Central téléphonique) de Chanteloup, soit à Poissy. Un autre NRA vient d'être installé à Carrières, ne comportant que 1000 lignes. Il ne sera certainement pas suffisant pour l'ensemble des Carriérois.

**Monsieur Michelin**, concernant les îlots, indique que les architectes n'ont pas encore été choisis puisque le plan de référence (plan-guide ou plan-masse) n'a pas encore été dessiné. Il faudra ensuite faire des îlots, puis des appels d'offres pour trouver des investisseurs ou des promoteurs intéressés. Ensuite, les architectes travailleront sur ces îlots. Il souhaite que l'architecture soit différenciée. Chaque sous-lot pourrait être réalisé par un architecte différent. Le choix des architectes pourrait être fait sous forme d'atelier. Cela permettrait de choisir le maître d'œuvre avec eux. Cette idée serait garante d'une qualité. Ce sont des propositions à étudier.

A propos des pavillons, il souhaiterait que soit travaillée la question des rez-de-chaussée dans les immeubles pour qu'ils soient aménagés avec des espaces verts ou des terrasses afin de les traiter comme des typologies de maison (2 étages avec un jardin devant). C'est une typologie de maison de ville. Cela permet de structurer des sentes piétonnes. C'est une idée qu'il aimerait défendre.

Concernant le nombre d'étages, il rappelle que l'époque des tours est définitivement révolue. Il y aura un épannelage, définissant les volumes et les hauteurs pour avoir une fourchette de hauteur autour de quelques étages (parfois plus bas, parfois plus haut).

**Monsieur Morgant** précise qu'il n'est pas l'heure du choix des architectes puisque c'est le temps de la conception, mais la pratique de l'EPAMSA lors des consultations des promoteurs est d'observer très significativement la qualité du projet, l'aspect technique et la cohérence, au-delà du coût annoncé. Sur l'aspect des communications, cela fait partie des études techniques de vérifier quels moyens de communication sont mis à disposition. La législation a beaucoup évolué ces



derniers temps sur les questions des réseaux haut-débit et fibre optique, il faudra appliquer ces règles sur le secteur du projet.

**Madame Paravy, Présidente du COPRA 184**, souhaite intervenir pour répondre au participant qui a mis en avant les avantages que présenteraient le passage de la A104 dans le futur et sur le plan qui est présenté et ses possibilités. Elle pense que ce plan est une chance pour développer la région de manière harmonieuse. C'est une raison supplémentaire pour ne pas aller dans le sens de la mise en place de l'autoroute. Il y a clairement incompatibilité entre ce projet qui a des aspects sensationnels avec la coulée verte qui sera un plus pour Carrières pour retrouver des liaisons avec la Seine. C'est une opportunité à saisir, en complète contradiction avec les nuisances que pourrait apporter l'autoroute A104. Il est vrai qu'elle pourrait répondre à une certaine attente de mobilité pour rejoindre l'A13 facilement en particulier, mais à quel prix en termes de nuisances et de destructions. Ce qui n'a pas été dit, c'est qu'il y aura un échangeur sur la plaine de Chanteloup. Elle explique ne pas comprendre la mise en place d' « éco » quartier et d' « éco » habitats avec celle d'un échangeur qui ne peut être enterré, il est nécessairement en voie libre. Le passage de l'A104 sur la plaine de Chanteloup est en tranchée ouverte.

Sur l'étang de la Galliotte, deux viaducs sont prévus (un aller, un retour). Il est inadmissible de faire de ce lieu un lieu de promenade, un lieu de détente, alors que l'autoroute passerait à proximité. 65db en permanence, même la nuit, c'est insupportable. Elle profite de cette réunion de présentation pour éveiller les Carriérois qui pensent que l'autoroute est une bonne opportunité. Elle souhaite que ce projet puisse être saisi par les Carriérois pour développer leur ville de manière harmonieuse, sans l'autoroute A104. Elle souhaite donc que les habitants se mettent tous contre le projet de l'A104, avec les élus, avec le conseil régional qui ne financera pas cette autoroute. L'autoroute coûterait 3 milliards d'euros au plus bas prix et avec des protections minimales.

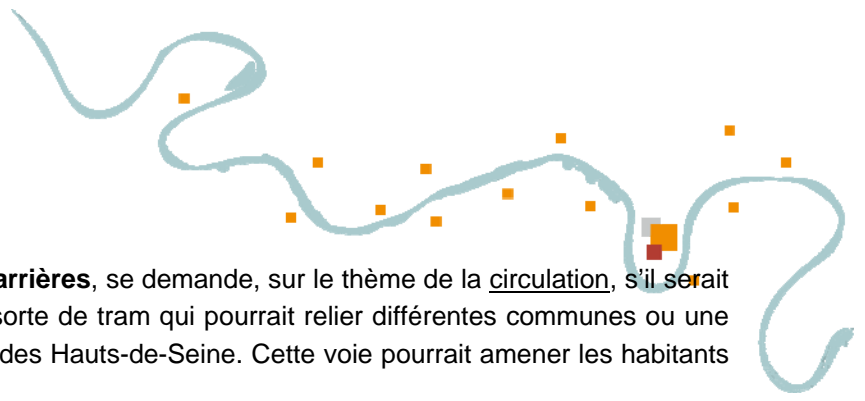
**Monsieur Berthier** se demande si la déclaration d'utilité publique du projet a été prononcée.

**Monsieur Morgant** explique que, dans la procédure de DUP foncière, il y a une déclaration d'utilité publique qui fait l'objet d'enquête publique et de procédures menées par Madame la Préfète. Cette DUP permet de finaliser l'acquisition foncière.

**Un participant** souligne le fait que le projet a matérialisé le passage de l'A104 par la zone verte. Il souhaite savoir si la possibilité que l'autoroute passe en souterrain à ce niveau (comme à Saint Germain en Laye) a bien été prise en compte au cas où l'Etat impose son passage.

**Monsieur Aït** répond que c'est une prescription, une obligation de l'Etat d'intégrer l'autoroute dans le cadre de l'OIN. De la même façon, même si la Région n'en veut pas, elle doit la faire figurer dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF). Il rappelle que la délibération municipale sur ce point a été unanime moins 6 voix contre cette autoroute dans la ville, même en tranchée couverte. La CA2RS, qui n'est pas hostile au principe du bouclage de la francilienne, a elle-même adopté une délibération demandant la réalisation d'un nouveau tracé, un tracé blanc, qui ne passe pas en zone urbanisée. C'est à l'Etat de savoir ce qu'il décidera de faire ou pas. L'étude de centralité démarre, les acteurs sont en marche et l'opérationnalité est définie, ce qui n'est pas le cas de l'autoroute.

**Monsieur Michelin** explique que le participant a raison d'indiquer que la coulée verte dans la ville correspond au tracé de l'autoroute, mais qu'il faut le voir, justement, comme l'opportunité de rendre cette zone inconstructible et de faire un parc. Sans cela, le Maire aurait peut-être été tenté de construire sur cette partie.



**Un participant, nouvel arrivant à Carrières**, se demande, sur le thème de la circulation, s'il serait possible d'étudier le passage d'une sorte de tram qui pourrait relier différentes communes ou une voie cyclable comme la coulée verte des Hauts-de-Seine. Cette voie pourrait amener les habitants au pont hypothétique.

A propos des quartiers des bords de Seine, où il sera, enfin, installé une crèche, une école, il se demande s'il y aura des commerces de proximité et est-il prévu, au niveau de l'agora par exemple, un marché couvert.

**Monsieur Aït** indique qu'il est bien question de ce que deviendrait la route de la Reine Blanche qui serait requalifiée et qui accueillerait un Transport en Commun en Site Propre. L'étude de faisabilité est en cours, malgré un léger retard du STIF.

Concernant les bords de Seine, en ZAC privée, la Municipalité actuelle est opposée à la manière dont elle est gérée : circulation, stationnement, équipement public. Il faut prendre en compte, actuellement une situation de fait qui n'est plus gérable par la mairie. Il y a 700 logements sans aucun équipement public, avec seulement 300m<sup>2</sup> de surface commerciale. C'est Bouygues qui décide des implantations. Bouygues refuse certaines demandes de commerces : boulangerie,... La crèche doit sortir bientôt car la Ville a négocié avec Bouygues une contrepartie à la réalisation d'une centaine de logements supplémentaires avec des normes environnementales contraignantes. Ceci permettra d'obtenir la livraison d'un local de 450m<sup>2</sup>, ce qui laissera la possibilité d'installer une crèche. Le programme OMNIUM est une opération du même type que celles menées auparavant, la ville essaye de rattraper les choses comme elle peut. Ces constructions vont conduire à mener une réflexion rapide sur ce que doit être l'aménagement de la voirie, et notamment au croisement de la Senette, carrefour qui devient dangereux.

**Un participant** souhaite savoir, pour les petits bâtiments dessinés devant Omnium, devant l'étang de la Galliotte, quels types de bâtiment seraient construits.

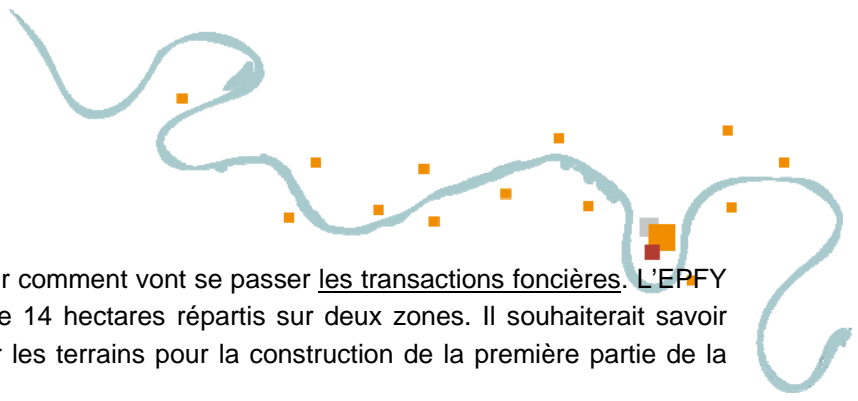
**Monsieur Michelin** explique que ces bâtiments ne se réaliseront pas car c'est en zone inondable. Ce sera seulement un quai.

**Monsieur Aït** précise qu'il n'est pas question de construire sur ce secteur. Bouygues Immobilier est sorti de 10 ans de contentieux juridique pour arriver à construire et il avait le soutien de la municipalité de l'époque. Le dessin permettait de réfléchir au prolongement du parc habité vers l'étang de la Galliotte. Cependant, ce périmètre est hors ZAC et les impératifs ne sont pas sur ce secteur, seulement une mise en cohérence de la voirie.

**Madame Labat** souhaiterait savoir dans quel secteur aura lieu l'aménagement des premiers logements. Pour le quartier de la Senette, elle se demande comment il serait possible de relier la centralité à la Senette qui se tourne vers Poissy avec Veolia derrière la ZAC.

**Madame Veras, de l'EPAMSA** explique que le phasage n'est pas complètement arrêté, mais l'EPAMSA travaillera sur les terrains qu'ils possèdent déjà grâce à l'EPFY (les entrepôts David) et travaillera rapidement sur l'agora (logements et espaces publics).

**Monsieur Aït**, à propos de CSO Veolia, explique que dans le cahier des charges de la ZAC, une zone d'activité était réservée à Veolia. C'est une réalité juridique à laquelle il n'est pas possible de se soustraire. Si dans le plan-masse il y a des logements à cet endroit, c'est pour étudier avec eux les différentes hypothèses dans des phasages très lointains. Il dit connaître les nuisances que cela peut poser.



**Monsieur Berthier** aurait voulu savoir comment vont se passer les transactions foncières. L'EPFY est, à l'heure actuelle, propriétaire de 14 hectares répartis sur deux zones. Il souhaiterait savoir comment l'EPFY compte se procurer les terrains pour la construction de la première partie de la centralité.

**Monsieur Aït** explique que l'EPFY dispose déjà d'une certaine quantité de foncier. De plus, la ville a défini une méthode de travail avec l'APEA et son représentant Monsieur Huet qui s'excuse de son absence. L'objectif est de trouver une solution à l'amiable, même si le désaccord peut exister.

**Madame Pelletier** demande des précisions sur la future requalification de la RD190, compte tenu des études de franchissement et de circulation qui seront réalisées.

**Monsieur Aït** indique que le principe de requalification, défini avec l'EPAMSA et le Conseil Général des Yvelines est de transformer la RD en boulevard urbain.

**Monsieur Michelin** explique que les piétons pourront longer le boulevard sans avoir l'impression d'être sur l'autoroute, la vitesse sera ralentie, les traversées piétonnes sont surélevées pour traverser en toute sécurité, ainsi que les personnes à mobilité réduite, il y aura des alignements d'arbres,...

**Un participant** souhaite savoir si sera traitée la question des bouillons.

**Monsieur Michelin** répond que oui, cette question sera étudiée.

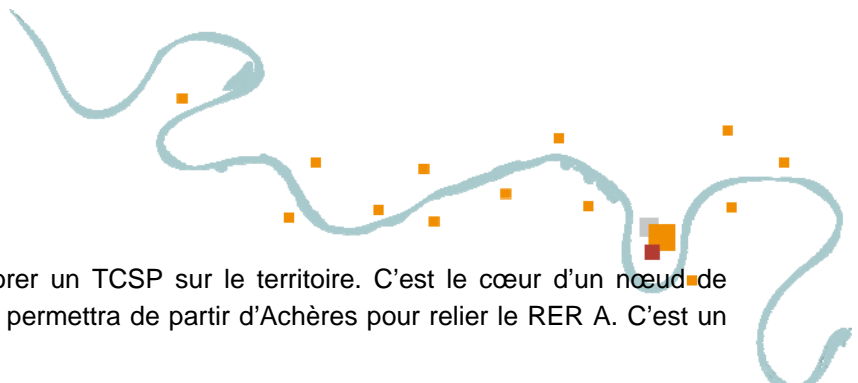
**Un participant**, au sujet de la requalification des voies, souhaiterait savoir s'il y a une vraie volonté de supprimer la voiture dans la ville. Sur l'avenue de l'Europe il n'y a, à première vue, pas de TCSP alors que c'est l'une des voies qui reprend une partie des bus qui desservent Carrières-sous-Poissy. Puisqu'au niveau du pont il y a un site propre, il veut savoir si l'objectif est d'élargir le pont ou de réduire la place de la voiture sur celui-ci.

**Monsieur Aït** explique qu'il y a un parti pris avec la vue générale du projet, c'est de mettre l'avenue de la Reine Blanche en TCSP. Cependant cela reste le parti pris d'aujourd'hui. Une étude de faisabilité est en cours pour savoir si le travail se portera sur la RD ou sur la route de la Reine Blanche. Il faut réfléchir à la solution technique la plus efficace avec un coût maîtrisé. C'est un projet de plusieurs dizaines de millions d'euros avec des financements croisés. Le Conseil Général a, notamment dans le cadre de l'amélioration des dessertes en transport, 43 millions d'euros à débloquer avant 2013, pour l'OIN. Si la ville est prête rapidement pour présenter un projet, elle peut prétendre à être éligible à cette aide. C'est la raison pour laquelle le président du département est venu il y a un mois pour visiter la Senette et la zone de projet. De même le STIF est également sensibilisé, Monsieur le Président Huchon a prévu, le mois prochain, une visite pour réfléchir avec les équipes pour savoir comment il serait possible de travailler sur cette nouvelle passerelle. C'est également l'intérêt des réflexions à mener lors des ateliers qui viendront nourrir celles de l'urbaniste et de son équipe, mais aussi celles des partenaires, EPFY, EPAMSA et municipalité.

**Une participante** souhaiterait savoir ce que pense la municipalité de Poissy du projet.

**Monsieur Aït** indique que la municipalité de Poissy a été rencontrée en septembre 2009 et le Maire est favorable à ce nouveau franchissement de la Seine, bien évidemment.

Monsieur Tautou explique qu'il est logique d'exposer aux différents maires de la Boucle le projet de centralité. La seule remarque du Maire de Poissy portait sur les transports en commun pour envisager le transfert de la boucle vers Poissy. Le problème n'est pas tant le pont que l'arrivée à Poissy. Aujourd'hui, il n'y a aucun transport en site propre. Le STIF travaille pour savoir dans



quelle mesure il est possible d'élaborer un TCSP sur le territoire. C'est le cœur d'un nœud de communication qui se construit. Cela permettra de partir d'Achères pour relier le RER A. C'est un atout considérable.

**Un participant** souhaite savoir, à propos des transports, si un moyen est étudié pour rejoindre Saint-Germain, voire au-delà.

**Monsieur Morgant** explique que, dans le cadre de l'OIN, la Tangentielle Ouest est prévue : Achères-Poissy-Saint Germain en Laye-Saint Cyr L'école.

**Un participant** souhaite souligner le déficit de places en crèche qui va s'alourdir avec la hausse de la population sur Carrières du fait de ce projet. Il explique qu'il manque 300 places. 40 places sont attendues sur la Croisette. Or, avec les 10 000 personnes potentielles supplémentaires à horizon 2020, il manquera de plus en plus de crèches, sachant que la croisette se compose de près de 80 à 90% de jeunes couples. Il souhaiterait savoir quelles mesures seront prises pour mettre la situation à l'équilibre.

**Monsieur Aït** précise qu'il manque exactement 150 places de crèche. Avec une démographie explosive à Carrières (une naissance tous les deux jours) et la hausse du taux d'activité féminin il peut être anticipé un déficit de 296 places (chiffres d'il y a 6 mois calculé par l'adjointe à la petite enfance). Aujourd'hui, 60 places de crèches sont prévues pour fin 2011, c'est considérable compte tenu de ce que coûte leur fonctionnement. La question est celle du financement des accueils et des modes de garde. Carrières compte environ une trentaine d'assistantes maternelles municipales et 86 assistantes maternelles libérales. Aujourd'hui, dans chaque discussion avec les promoteurs, la Ville pose la question des équipements publics. Puisqu'il n'y a pas assez de moyens pour faire les crèches, la municipalité a décidé de faire des économies sur le fonctionnement pour recruter des assistantes maternelles.

Il remercie la présence nombreuse des Carriérois à cette réunion d'ouverture de la concertation et l'implication de chacun. Il est heureux de constater ce qui était pressenti, c'est-à-dire un avis favorable et positif sur le projet. Cela n'est que le début : Ateliers, réunion le 19 mai, maison du projet, balades urbaines, échanges suivront cette première réunion.