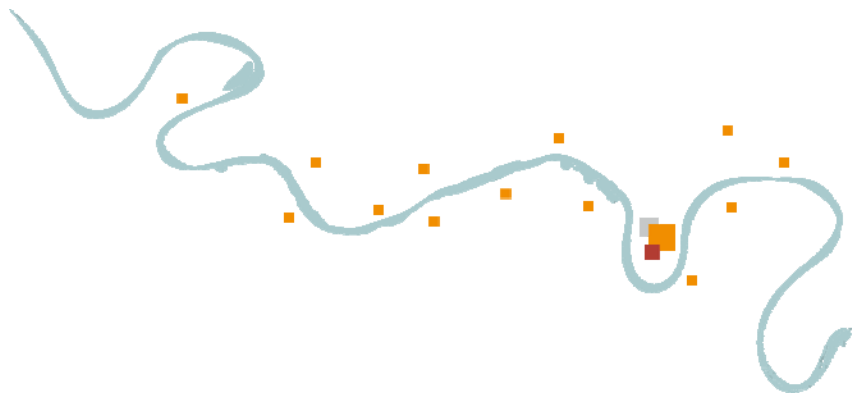




CARRIÈRES-SOUS-POISSY : ZAC « nouvelle centralité »

**COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DE CLÔTURE
DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CENTRALITÉ À CARRIÈRES SOUS POISSY**
(Réunion du 19 mai 2010)



SOMMAIRE

1. Retour sur les réunions précédentes.....	2
1.1. Accueil et ordre du jour	2
1.2. Synthèse des discussions des réunions précédentes.....	2
2. Un point sur la mise en œuvre du projet et sur l'aménagement	5
2.1. Précisions sur le parti d'aménagement	5
2.2. Echanges avec Nicolas Michelin	6
3. Une perspective sur la mise en œuvre opérationnelle du projet	11



1. RETOUR SUR LES RÉUNIONS PRÉCÉDENTES

1.1. ACCUEIL ET ORDRE DU JOUR

Eddie Aït, Maire de Carrières-sous-Poissy et Conseiller Régional d'Île de France, remercie l'ensemble des participants pour leur présence à cette troisième réunion publique concernant le projet de centralité à Carrières-sous-Poissy. Celle-ci vient clore la phase réglementaire de concertation. Ce n'est donc pas le dernier rendez-vous entre les acteurs du projet - l'Établissement Public d'Aménagement du Montois Seine Aval (EPAMSA) représenté par son Directeur Monsieur Morgant, la Communauté d'Agglomération Deux Rives de Seine (CA2RS) représenté par son Vice-président en charge de l'urbanisme Monsieur Tautou, l'Établissement Public Foncier des Yvelines (EPFY) représenté par son Directeur Général Aude Debreil et Monsieur Michelin, urbaniste du projet pour l'Agence Nicolas Michelin et Associés (ANMA) - et les Carriérois, la concertation locale se poursuivra au-delà de cette phase réglementaire.

1.2. SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS DES RÉUNIONS PRÉCÉDENTES


Les discussions ont été riches et les habitants nombreux aux ateliers. Le temps de l'échange aurait largement pu être prolongé. Les ateliers se sont tenus le 6 mai 2010.

3 thèmes ont été traités :

- Vivre dans le nouveau Carrières, autour de la centralité
- Se déplacer dans la ville et dans la CA2RS
- Habiter la ville durable

Ces ateliers ont eu lieu à la suite d'une réunion d'ouverture qui s'est tenue le 14 avril 2010. Elle visait à présenter les éléments de compréhension du projet et ouvrir un temps fort de dialogue et d'échanges sur un projet fondateur pour Carrières. La synthèse des discussions a été élaborée par le cabinet Res Publica que le Maire remercie pour son travail et sa manière innovante d'utiliser les outils de démocratie locale pour aller au-delà et transformer l'action politique.

Cette synthèse a mis clairement en lumière l'adhésion au projet, dès la cartographie des parties prenantes. Cette appréciation positive porte d'abord sur ce qui est le cœur du projet, un projet vert et durable et, à travers une expression qui a été utilisée : « Un projet qui tire Carrières vers le haut ». C'est également un projet qui efface la barrière constituée par la RD190 et qui prend appui sur les emplacements réservés à la A104, quelle que soit la position que l'on puisse avoir à ce sujet. Il offre des circulations douces et apporte de nouveaux équipements. La programmation a été présentée le 14 avril 2010. Ce projet permet également de renforcer l'offre commerciale, tout en confortant les pôles de proximité existants, comme cela a été présenté aux commerçants. Il est attendu et apprécié. Les appréhensions des Carriérois sont fortes. Ils souhaitent une « vraie



centralité ». Il ne s'agit pas de qualifier tel ou tel quartier de centre puisqu'aujourd'hui, il n'existe pas géographiquement un cœur de ville à Carrières.

A travers les propositions des Carriérois une double attente s'est exprimée.

Tout d'abord, l'attente d'une **ville attractive** pour, paradoxalement, défendre l'esprit « village » de Carrières. La ville doit être dotée d'équipements culturels et scolaires structurants. Le terme de « beau lycée » a été utilisé. Une étude d'opportunité va être lancée par la Région Ile-de-France pour l'implantation d'un lycée professionnel des éco-filières à Carrières. M. le Maire dit avoir eu l'occasion de s'entretenir avec la vice-présidente aux lycées à ce sujet et la CA2RS est sur le point de préparer la note technique avec des schémas. Carrières doit être dotée d'une trame verte accueillant des bâtiments durables avec des animations variées reliant les différents quartiers. L'agora a bien été perçue sur ce point. Ce n'est pas une « placette supplémentaire », ni un pôle d'animations ou de divertissements, mais bien un aménagement structurant pour la ville, un lieu de rencontre, comme le terme grec d'agora l'indique bien. La nécessité d'avoir une offre commerciale dynamique, ouverte le soir, voire la nuit est souvent revenue. Un marché couvert pourrait être aménagé, avec des horaires décalés pour prendre en compte les déplacements professionnels. Les Carriérois souhaitent des déplacements fluides, notamment sur la RD190.

Enfin, sur l'habitat, a été rappelée la nécessité d'avoir des bâtiments d'un certain standing, assurant la mixité sociale. Aujourd'hui Carrières compte 38% de logements sociaux. En dépit de ce constat, entre 950 et 960 ménages sont en recherche d'un logement social. Des réponses vont être apportées. Un outil technique a été élaboré et voté à l'unanimité du conseil d'agglomération : le PLH (Programme Local de l'Habitat) qui définit des typologies de logements et la nécessité de maintenir une mixité dans la construction et un taux de logements sociaux qui ne dépasserait pas 23% dans chaque programme de construction. Ce projet permettra donc d'équilibrer l'ensemble de la ville en baissant la moyenne et en renouvelant l'offre de logements pour les jeunes Carriérois et les retraités qui ne peuvent plus faire face aux loyers avec les retraites actuelles. Cela permettra aux Carriérois de rester dans leur commune.

En second lieu l'attente d'une **ville sécurisée et tranquille**. « Il n'y a pas de justice sociale sans justice environnementale ». Cela se ressent à travers l'urbanisation et l'architecture. De nombreuses discussions ont eu lieu sur la hauteur des bâtiments. Il faudrait donc garantir une bonne approche architecturale mixant les pavillons et l'habitat collectif, en prenant en compte le tissu pavillonnaire qui compose en grande partie Carrières et qui intègre également des perspectives sur les franges, de façon à permettre de renouveler le tissu urbain de Carrières-sous-Poissy. Il a été exprimé la nécessité de réaliser des nouveaux appartements en accession à la propriété, pour que les habitants prennent soin de leur appartement et de leur balcon. Il faut recréer des règles de vivre ensemble et un rapport à l'habitat respectueux. L'offre de transport devrait être renouvelée avec des bus de petite taille pour rejoindre la gare et qui circuleraient toute la nuit. C'est une attente qui a été exprimée, avec toutes les contraintes que cela peut imposer.

Les diverses propositions des habitants ont révélé quelques divergences, notamment sur les constructions. Certains réclament des bâtiments avec des hauteurs diversifiées jusqu'à R+5 et d'autres souhaitent des hauteurs homogènes. De plus, une divergence existe entre ceux qui veulent des pavillons et ceux qui attendent des immeubles. Cela sera le travail de l'aménageur avec l'urbaniste qui définira des règles urbaines et l'habitat type de cette ZAC d'État.

Des points contradictoires existent sur les déplacements qui reflètent des vécus forts. Certains soulignent le problème de sécurité routière et souhaitent réduire la vitesse à 30Km/h, rendre le stationnement payant et créer des parkings relais, en développant les liaisons douces. D'autres



veulent se déplacer vite sans contrainte, en enfouissant la RD190 ou en créant des passerelles, limiter le stationnement sur la voirie en le rendant payant, créer 2 places de parkings par habitation et faire en sorte que les visiteurs ne provoquent pas d'encombres supplémentaires.

Ce sont des préoccupations qui peuvent être divergentes ou contradictoires mais qui reflètent des vécus locaux. Cela montre que, tout en souhaitant adhérer à un projet, chacun veut que toutes les leçons soient prises sur ce qui ne va pas ou sur ce qui fonctionne bien pour avoir un vrai développement maîtrisé de l'urbanisme de la ville, grâce à un projet qui offre l'opportunité de réfléchir sur la ville à dix ans.

Une inquiétude est particulièrement forte concernant les commerces avec la crainte d'une accélération de la disparition des commerces du quartier Centre, mais également sur le quartier Saint-Louis. Malgré ce qui est dit ici ou là, des échanges ont eu lieu avec les commerçants pour rappeler ce que serait cette place commerçante, pôle de destination qui ne viendra en aucun cas concurrencer les 2 pôles d'activités commerçants qui existent aujourd'hui. Ce qui existe sera renforcé, aidé, accompagné et cette agora qui accueillera 25000m² de SHON de commerces avec de la surface alimentaire créera automatiquement une synergie et une diversité des besoins. L'étude est lancée avec l'EPAMSA et un cabinet conseil, Clipperton, pour définir une véritable programmation qui permettra de mêler restaurants familiaux, équipements culturels et de loisir. L'objectif n'est pas de retrouver ce qui existe aujourd'hui et fait déjà la richesse du quartier : sur la place Saint-Exupéry, la Grande Rue qui va connaître fin juin la réouverture de 2 nouveaux commerces et la ZAC Saint-Louis qui est en cours de restructuration et pour laquelle un appel à projet a été lancé. Il a été prévu d'intégrer au « futur centre commercial » de vrais métiers de bouche. Carrières connaît une désertification de commerces de bouche de rue. Sur ce point, Poissy connaît aujourd'hui ce qu'a connu la ville de Carrières il y a 10-15 ans avec la fermeture d'un traiteur et de deux cafés. Cela annonce une reconversion des centres-villes et de leur destination commerciale qui n'est pas simple à gérer pour les élus locaux. Les habitants réclament que les commerçants à venir ne soient concurrencés ni par des activités en doublon, ni par celles qui existent, ni par celles qui pourraient exister à Poissy. C'est bien une mise en complémentarité de l'offre et une mise en synergie des dynamiques économiques du territoire. Relier Carrières à la forêt de l'Hautil ou faire de Carrières le cœur de l'agglomération des deux rives de Seine a du sens.

Il faut maintenant remettre en perspective cette synthèse des discussions. Cela représente un défi. Les Carriérois sont assez exigeants, bien que finalement modérés dans ce qu'ils ont pu exprimer dans les ateliers. L'attente est forte, il ne faut pas décevoir. La responsabilité de chacun des partenaires est engagée. Pour certains la responsabilité financière est plus forte que d'autres, notamment pour l'EPAMSA. Aujourd'hui une belle aventure démarre. M. le Maire se dit fier d'ouvrir ce projet au débat. Le centre-ville de Carrières est attendu depuis des années. Cela fait des années que l'on construit en marge de ce centre. L'action, souvent précipitée des promoteurs est beaucoup plus facile que la réflexion sur un aménagement équilibré qui prend du temps et nécessite de négocier des contreparties. Ce projet est une chance pour Carrières de devenir une ville transformée, une ville aboutie. Le partenariat et l'apport de chacun est plus que déterminant.



2. UN POINT SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET ET SUR L'AMÉNAGEMENT

2.1. PRECISIONS SUR LE PARTI D'AMENAGEMENT

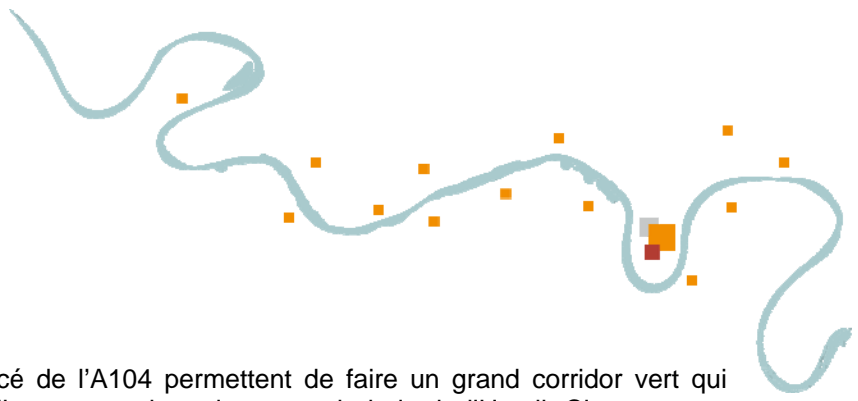
Monsieur Michelin souhaite centrer sa présentation autour de la question : « Comment habiter un éco-quartier ? », c'est-à-dire comment habiter ensemble, partager un espace public, partager des cours, des espaces publics ou privés ? Qu'est-ce que la densité ?...

Il prend l'exemple d'un projet de l'agence ANMA mêlant des maisons et des immeubles collectifs, du logement social et de l'accession, des rez-de-chaussée d'immeubles en véranda, des cours intérieures partagées,...

Le projet traite également de la question: « Comment se déplacer en ville ? ». Il s'agit aussi de donner de la qualité aux déplacements. Il prend l'exemple d'une passerelle, à Rueil-Malmaison, sous laquelle un bar et une association se sont installés. C'est devenu un lieu de vie où les gens viennent pique-niquer. Une autre image de boulevard urbain décrit la manière dont le passage des voitures peut être contrôlé et apaisé tout en gardant une certaine sécurité. C'est une possibilité pour la RD190.

Le plan n'est pas figé. C'est le début d'un travail, le plan guide. Tout peut encore arriver, même s'il y a quelques invariants au projet. L'esprit du projet est défini : une ville aimable, mixte, sans uniformité des programmes, sans promoteurs libres. Il s'agit de créer un atelier de travail avec tous les acteurs autour du projet. Il souhaite prendre l'exemple de Bordeaux pour expliquer la démarche. L'ANMA a défendu l'idée de grands lofts avec des petites maisons au rez-de-chaussée. Il y a au-dessus des petits immeubles intermédiaires et une sente qui longe ces bâtiments. Un petit garage a été conservé ainsi qu'un bâtiment qui a été transformé en épicerie bio. Sans échange au sein des ateliers, ce type de plan ne peut pas se faire. Ce projet peut alors être mieux accaparé par les gens. L'intérieur de ces immeubles est constitué d'une dalle végétalisée pour récolter l'eau de pluie. C'est un atrium, sous lequel les voitures peuvent se garer. Ce type de structure est sûrement une première en France. Il y a un partage qualitatif de l'espace. Une autre référence, dessinée par d'autres urbanistes, illustre un jardin intérieur qui permet de récupérer l'eau de pluie, avec des rez-de-chaussée à double ou triple étage, avec des balcons, et des petites maisons sur le toit.

Monsieur Michelin présente deux coupes transversales permettant de décrire le fonctionnement des noues récupérant les eaux de pluie. 80% des Français souhaitent vivre dans une maison avec un jardin : c'est impossible à réaliser, d'autant plus avec la pression foncière des villes ; mais des immeubles peuvent être construits avec des typologies de maison et conserver un certain confort. Il présente également quelques typologies intérieures de haut standing en précisant qu'il fera son possible pour que les promoteurs n'imposent pas une typologie « standard » aux surfaces trop petites en voulant privilégier la basse consommation qui ne permet pas un vrai confort de vie. Ces appartements pourraient être prolongés par des terrasses. En tant qu'urbaniste, il affirme ne pas vouloir s'arrêter au plan masse mais souhaite accompagner la ville, les architectes et les promoteurs.



Les invariants du projet

- Les emprises foncières du tracé de l'A104 permettent de faire un grand corridor vert qui traverse la ville, qui rencontre l'agora et qui continue vers le bois de l'Hautil. C'est un parc habité, sans voiture, le Leclerc trouve une nouvelle implantation, ou est transformé sur place. C'est un équipement commercial sur une place qui ouvre vers le lointain.
- Toutes les rues et ruelles seront prolongées dans le parc habité, comme une couture ; elles permettront de relier un quartier à l'autre en voiture de manière lente ou en mode doux. La centralité de Carrières se situe sur les bords de ce parc avec des hauteurs pas trop élevées qui permettent à chacun de profiter de la lumière, de l'horizon,...
- Le dernier point serait de reprendre tracé de l'ancien pont de la Reine Blanche. Mais peut-être que cela ne sera pas possible Ce pont permettrait d'entrer dans la gare de Poissy par ce chemin, de manière douce.

Monsieur Michelin, avant de débiter sa mission d'élaboration du plan guide, souhaite présenter quelques idées de dessins sur des îlots qui pourraient être aménagés à Carrières.

2.2. ECHANGES AVEC NICOLAS MICHELIN

Un participant souhaiterait avoir des précisions quant au centre commercial qui sera modifié. Il indique qu'une remarque intéressante a été apposée sur le livre de commentaires : « Comment cette transformation aura-t-elle lieu ? Le Leclerc devra-t-il fermer un certain temps ? ».

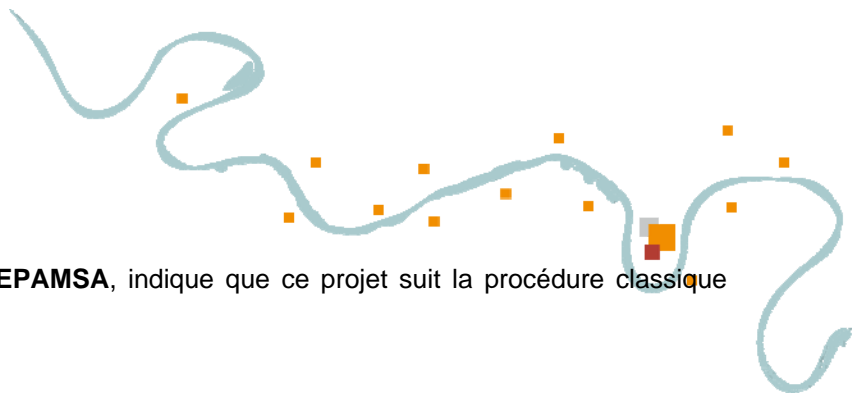
Monsieur Michelin indique que rien n'a été décidé et que les discussions sont en cours. En tant qu'urbaniste, aucune idée n'est arrêtée sur la manière avec laquelle ce sera réalisé. Le projet vise à ce que le Leclerc soit plus ouvert sur la ville, à éviter les grands espaces de parkings, syndrome des années 70. Il est possible de le laisser fonctionner le temps des travaux et qu'il soit réaménagé ailleurs ensuite, il est possible de reconstruire dessus. Ce qui est certain, c'est qu'il n'existera plus ce type de parkings.

Monsieur Aït précise qu'il n'a jamais été question de fermer le Leclerc. Personne ne s'est plaint de ne pas être associé, il y a même une lettre dans le registre. Les réunions sont donc ouvertes à tous. Les discussions ont été nombreuses avec le PDG des centres Leclerc et n'ont abouti en aucun cas à l'idée d'une fermeture mais plutôt à une transformation. Le Directeur des centres Leclerc a même proposé des délocalisations permettant des travaux. La question est, aujourd'hui, de définir la programmation... La prochaine phase est une phase de définition plus précise, qui permettra de savoir où l'agora va précisément être située,... Des réponses seront prochainement apportées sur ce point.

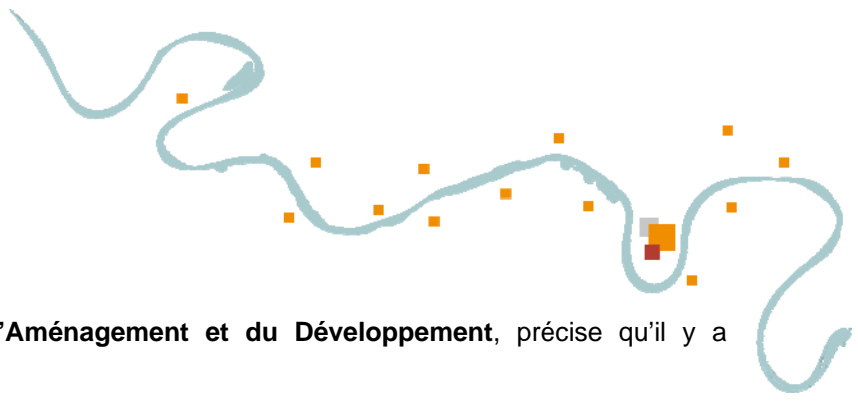
Un participant souhaiterait connaître le coût de l'étude et qui paye la facture.

Monsieur Michelin indique qu'il vaudrait mieux consulter l'EPAMSA qui est l'aménageur du projet et pour lequel il travaille. Le cabinet ANMA a été retenu sur concours auquel trois équipes ont participé et c'est l'étude présentée lors du concours qui est utilisée lors de cette troisième réunion publique.

Le participant demande si cela doit rester secret.



Monsieur Morgant, Directeur de l'EPAMSA, indique que ce projet suit la procédure classique d'appel d'offre.



Monsieur Courtot, Directeur de l'Aménagement et du Développement, précise qu'il y a différentes phases :

1. Une phase « étude amont » dans le cadre d'un concours qui a permis de choisir l'urbaniste
2. La phase « étude de réalisation » avec l'aide de l'urbaniste en chef
3. La phase « réalisation des espaces publics », dont la maîtrise d'œuvre sera assurée également par Monsieur Michelin.

Il y aura des marchés subséquents où seront définis point à point les éléments des missions de l'urbaniste.

Concernant les financements, c'est l'opération qui paye. Dans un bilan d'aménagement, il y a un poste de dépenses (dépenses d'acquisition foncière, de travaux, de maître d'œuvre, etc.), un poste de recettes (ventes des charges foncières). Il faut ensuite équilibrer ces deux postes. C'est l'aménageur qui assume la responsabilité de cet équilibre.

Monsieur Aït précise qu'au départ de ce projet la ville devait assumer 50% du financement de l'étude amont. Finalement l'EPAMSA assume 50% de l'opération, la CA2RS prend en charge 25% du coût et la ville de Carrières également 25%. L'ensemble de cette étude amont a coûté 210 000€.

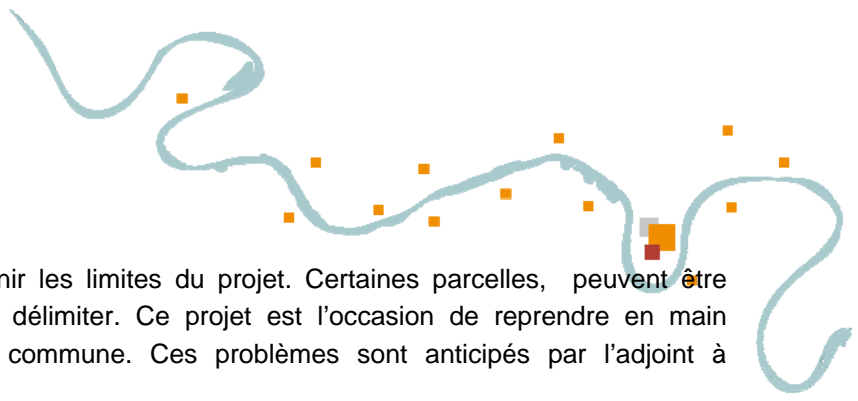
Une participante aimerait savoir ce qu'il adviendra sur les terrains en face du quartier « Arpent du prieur ». Elle dit craindre de voir des immeubles face à son jardin. Le PLU ne semble pas protéger suffisamment le terrain.

Monsieur Michelin explique que rien n'est arrêté. L'objectif est qu'en pareil cas, face à des maisons, il y ait des volumétries correspondantes à une typologie de maison et des gabarits bas en vis-à-vis et quelques bâtiments un peu plus grands derrière. Il faut éviter d'obscurcir les jardins et les pavillons qui existent déjà.

Monsieur Aït souligne les faiblesses du PLU actuel qui contraint très peu la typologie des bâtiments. Il a été fait de telle manière que le « bétonnage » était possible. La différence entre ce PLU et les règles urbaines qui seront définies dans le cadre de ce projet est que les logements construits par les promoteurs seront accompagnés d'équipements ou de contreparties publiques.

Monsieur le Maire indique que les services de la Ville s'attachent actuellement, « morceau par morceau », à réajuster le PLU pour éviter ce qui a été fait précédemment. Il serait possible, aujourd'hui, avec ce plan de réaliser un immeuble en zone pavillonnaire. L'intérêt d'avoir une triple reprise en main, foncière par l'EPFY, technique et financière par l'EPAMSA et politique par l'agglomération et la Ville et le savoir-faire de l'architecte Monsieur Michelin, c'est que ces règles urbaines vont être remises à plat. Quand Monsieur Michelin dit que rien n'est défini, ce n'est pas pour dire qu'il n'y a pas de réponses : c'est que le projet se dessine aujourd'hui. La concertation réglementaire se termine à cette réunion parce que les textes le décident ainsi, mais l'équipe et les acteurs sont toujours présents et disponibles. Concernant les régulations de limites de propriété, notamment le quartier évoqué - « Arpent du prieur », c'est un sujet technique sur lequel le maire-adjoint Monsieur Barron travaille avec l'EPFY. Une solution doit être trouvée. Certains occupent des terrains qui ne sont pas à eux, il faut absolument trouver une solution.

La participante précise que ce terrain a été payé, même s'il n'y a pas d'acte de propriété.



Monsieur Aït indique qu'il faut définir les limites du projet. Certaines parcelles, peuvent être incluses, d'autres non ; cela reste à délimiter. Ce projet est l'occasion de reprendre en main l'aménagement d'une partie de la commune. Ces problèmes sont anticipés par l'adjoint à l'urbanisme.

Une participante souhaiterait savoir ce qui a été décidé pour le passage de la RD190, notamment sur un choix entre passerelle, souterrain ou apaisement de la circulation, afin que les piétons puissent traverser cette voie sans problème.

Monsieur Michelin indique que la circulation de la RD190 sera effectivement apaisée et calmée. Les franchissements piétons seront très sécurisés avec des trottoirs plus larges. Il y a une place conséquente sur cette voie qui permettra de traiter la RD190 en boulevard urbain. Un certain nombre de traversées seront aménagées. Cela demande des feux et une grande sécurisation. Il n'y aura ni passerelle ni souterrain. L'ensemble doit pouvoir cohabiter, ce n'est qu'une question de gestion des différents flux et d'aménagement de l'espace public.

Monsieur Aït précise, sur ce point, qu'en parallèle de la requalification de la RD190 qui sera une voie structurante pour la ville, Monsieur Thauvin, maire-adjoint délégué à la voirie, ainsi que les services techniques de l'agglomération, ont rencontré le Conseil Général. Celui-ci a décidé de faire d'ores et déjà des opérations de sécurisation : un radar à feux a été retenu par la DDEA et sera installé prochainement, un carrefour à feux au niveau de la rue Ernest Jolly, les travaux commençant dans 10 à 15 jours ; un carrefour à feux au niveau de la maison de retraite et d'autres ronds-points sont prévus au niveau de la ZAC des Trois Cèdres et d'Azalys dans les projets d'aménagement.


Cet été sera étudiée la manière dont pourraient être sécurisés certains « spots » avec du mobilier urbain, de la signalétique, des barrières. Toutes les transformations sur la route départementale dépendent de l'agglomération et non du département. Ce coût n'est pas négligeable. Tous les marquages qui sont à refaire sur la RD190, comme deux autres sur la ville, doivent être assumés par la ville et l'agglomération en attendant la requalification complète.

Une programmation démarre cet été et se prolongera jusqu'à la fin 2010 pour sécuriser les points de passage provisoirement pour lancer une requalification plus large. Le département, sous la pression des habitants de la Senette, a accepté une requalification d'un des deux trottoirs avec, au moins, une barrière. Cela avance, bien que ce soit du provisoire, car il est nécessaire d'agir compte tenu de l'état de la route. La route vers Triel est également particulièrement sinistrée. Il y a encore eu un mort cette semaine, il y en a plusieurs par mois sur cette route. Il faut déjà assurer ces premiers points de passage.

Un participant indique qu'il habite dans la marina Port Saint-Louis, il aimerait savoir ce qui se passe sur ce territoire. Indiquant qu'il vit sur ce port, il craint d'être expulsé de Carrières.

Monsieur Tautou, Vice-président de la CA2RS, voudrait, avant de répondre à cette question, mettre en perspective le projet de centralité à Carrières avec le projet de la marina. Dans la programmation faite pour le territoire de la communauté d'agglomération, le port de Triel doit avoir une autre vocation qu'il a aujourd'hui. Dans le plan d'aménagement prévu, il est nécessaire qu'il y ait un accès à la Seine sécurisé et qui permette d'entrevoir un développement harmonieux du port et des zones d'activité. De ce fait, une réflexion est portée sur la double vocation de ce port : une vocation économique et une vocation de loisir.

Un accord doit être trouvé entre le propriétaire GSM et l'exploitant pour trouver un emplacement à ceux qui vivent sur le port. Des autorisations ont été données pour des bateaux-logements. C'est



un sujet très particulier puisqu'il n'y avait pas d'autorisation pour faire du logement à cet endroit. Cependant, des gens y habitent et des solutions doivent être trouvées pour ces personnes. La crainte est légitime, mais une solution sera trouvée.

Monsieur Aït souligne que « l'esprit village peut aussi être celui de Clochemerle ». Il est nécessaire de pouvoir dire les choses. Les courriers sont partis et des solutions seront trouvées. Il n'est pas question de laisser cette situation en l'état.

Monsieur Aït souhaite repasser la parole à Monsieur Tautou pour rappeler dans quel projet de développement s'inscrit le projet de centralité à Carrières et comment celui-ci est le prochain cœur de vie pour l'agglomération des deux rives de Seine. C'est ainsi que la démographie à Carrières sera maîtrisée. Carrières-sous-Poissy dépasse aujourd'hui les 15 500 habitants, même si le dernier recensement fait état de 14 116 habitants, ne tenant pas compte des nouveaux habitants de la Senette, des futurs résidents d'Omnium ni le projet de la Grande Rue. Une réelle dynamique de territoire va se créer autour du cœur de ville et de vie, à Carrières. C'est toute l'agglomération, dans ce cadre, qui va être restructurée et développée.



3. UNE PERSPECTIVE SUR LA MISE EN ŒUVRE OPÉRATIONNELLE DU PROJET

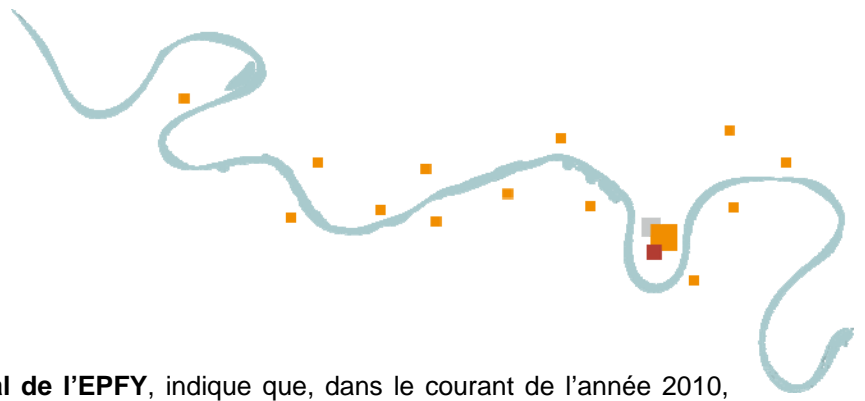
Monsieur Tautou précise qu'il y a 5 grands projets, actuellement, au sein de l'agglomération. Le projet de centralité est important pour l'agglomération. Personne n'avait, auparavant, imaginé l'organisation du territoire de la CA2RS, tout comme à Carrières où il était difficilement imaginable que les deux quartiers principaux soient un jour réunis pour donner un vrai quartier Centre, une vraie ville. Pendant des années, dans la boucle de Chanteloup, ont été déversées des tas de produits. Les aléas de l'histoire ont fait qu'une usine qui n'était pas désirée a été installée au cœur de la boucle de Chanteloup. Chaque ville s'est ensuite repliée sur elle-même pour « tourner le dos » au cœur de boucle. Les habitants de la boucle n'ont donc, finalement, pas une bonne image de ce territoire. L'image de la décharge à ciel ouvert à Triel reste marquée dans les esprits.

L'objectif est de prendre en main l'aménagement du territoire pour décider de son évolution. Il faut transformer l'ensemble des handicaps du territoire pour en faire des atouts. Tous les partenaires se sont réunis autour de ce projet fédérateur. Dans ce schéma présentant les 5 grands projets de la boucle, Carrières a clairement un rôle central à jouer, que ce soit en termes de transports, de logements,... L'agglomération s'est dotée d'un PLH et a choisi de porter une attention particulière à la problématique du logement social. Une étude a donc été réalisée pour analyser sur quel territoire il était préférable de concrétiser quel projet et comment trouver un équilibre sur le territoire.

Le projet de centralité est important pour l'ensemble des communes et l'ensemble de la boucle de Chanteloup. C'est l'opportunité pour Carrières de développer des programmes utiles pour la ville mais également pour la CA2RS. Il faut bien comprendre que cette communauté d'agglomération est jeune. Les communes ont décidé de s'unir dans une communauté de communes en 2006. Celle-ci compte aujourd'hui plus de 60 000 habitants. De ce fait, le choix s'est porté sur une communauté d'agglomération. Il a ensuite fallu décrire les atouts de ce territoire. Quand Monsieur Michelin parle de parc habité, des étangs de la Galliotte et de la Vieille Ferme, ces sites seront des espaces privilégiés qui profiteront aux Carriérois comme à l'ensemble des habitants de la boucle. C'est pour cela que la CA2RS, avec le Maire, a choisi de voter en faveur de la création d'un espace naturel sensible. L'objectif est que ces sites profitent au plus grand nombre.

La boucle doit devenir attractive, pour Poissy par exemple, avec le nouveau pont, avec le TCSP qui sera construit sur Carrières. L'arrivée d'Eole est également une chance pour le Nord de Carrières et de la boucle. Le cœur vert viendra valoriser la ville, mais également la vie dans la boucle. C'est aussi l'intérêt de ce projet de centralité.

La CA2RS est donc garante des enjeux. Le rôle de l'agglomération est de veiller à ce que le territoire puisse se développer d'une manière harmonieuse en accompagnant la volonté politique d'une ville. C'est ce qui se passe à Carrières, mais également à Andrésy, à Triel, à Verneuil, à Chanteloup les vignes ou à Chapet. C'est, aujourd'hui, le lancement de la phase opérationnelle.



Madame Debreil, Directeur Général de l'EPFY, indique que, dans le courant de l'année 2010, l'EPFY, qui assure la maîtrise du foncier, assurera l'acquisition des terrains nécessaires au projet dans un cadre amiable. Il commencera les travaux de remise en état des sols. Cela signifie que devront être lancées des études géotechniques. Le projet se situe sur les terrains d'anciennes carrières qui ont fait l'objet de traitements et de remblais qui devront être analysés pour bien connaître les conditions dans lesquelles sera aménagé et construit le site demain.

Par ailleurs, un premier chantier de remise en état va démarrer en 2010 avec la démolition des entrepôts David ayant pour objectif d'assurer un chantier conforme au développement durable et de respecter une charte que l'établissement a adoptée. Il y aura donc des exigences dans l'appel d'offres, à propos du déroulement du chantier, pour que les entreprises suivent elles-mêmes les émissions de gaz à effets de serre (GES) qu'elles vont produire et qu'elles soient les plus exigeantes possible dans le choix des matériaux, dans le traitement des déchets, dans le suivi du chantier, afin que celui-ci soit exemplaire pour la commune, pour l'établissement et pour les habitants.

Monsieur Morgant, Directeur de l'EPAMSA, indique que l'Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval est, pour cette opération, le maître d'ouvrage et l'aménageur de la ZAC (Zone d'Aménagement Concertée). C'est l'Etablissement qui réalise cette opération d'aménagement. L'EPAMSA rachète les terrains à l'EPFY, fait intervenir l'urbaniste en chef, fait réaliser les travaux d'aménagement, d'espace publics, de voirie et réseaux et vend du foncier aux promoteurs, qui suivant des règles bien définies, devront réaliser les logements, les équipements et les commerces, tels que seront prévus dans le projet. L'établissement n'est pas seul pour réaliser cette opération, mais il le fait en collaboration avec la CA2RS et avec la Commune et les objectifs qu'elles portent. C'est également une réalisation qui s'inscrit dans une opération plus large : l'OIN (Opération d'Intérêt National), décidée par l'Etat pour développer ce secteur que ce soit au niveau du logement, du développement économique ou du transport.

Réaliser cette opération consiste d'abord à suivre des procédures ; la réunion actuelle se déroule au cœur de la procédure de concertation prévue par les textes. C'est une concertation préalable. L'EPAMSA est donc chargée d'en faire le bilan. Monsieur Morgant souhaite remercier, sur ce point, les riches échanges de la première réunion et le travail très intéressant des ateliers. Le bilan sera ensuite présenté au conseil d'administration de l'établissement. Il s'agira de décrire les différents points d'attention pour conjuguer la réalisation de l'opération par rapport aux attentes et aux préoccupations qui auront été exprimées. Il faut ensuite réaliser un dossier de création qui consiste en la définition du périmètre de l'opération, des règles urbaines et du programme en termes de logements, de commerces et d'équipements. Une étude d'impact sera alors réalisée, évaluée par un organisme extérieur : le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, organisme national. Ensuite sera approuvé le dossier de réalisation qui définira les équipements à prévoir et portera un regard attentif sur le bilan financier. A partir de là, l'équipe réalisera l'opération.



Le fond du travail reste de piloter la suite des études notamment urbaine avec Monsieur Michelin qui est également missionné par l'EPAMSA pour la maîtrise d'œuvre de la réalisation des travaux, ce qui permet d'assurer une cohérence entre ce qui est conçu et ce qui est réalisé. Cela permet de contrôler la qualité de cette opération. L'EPAMSA va également travailler avec les promoteurs. L'objectif n'est pas de vendre au plus offrant, mais de vendre à des promoteurs qui vont comprendre le sens de l'opération et vont faire des ouvrages de qualité qui correspondront aux objectifs définis, dans le cadre du PLH de la collectivité par exemple, mais également à travers l'OIN. Cela garantit une cohérence entre ce que fait l'opérateur privé et ce que souhaite l'opérateur public.

Le dernier point est la question financière. En tant qu'opérateur et aménageur, l'EPAMSA porte le risque financier. C'est donc l'Etat qui porte ce risque. C'est à l'EPAMSA de trouver les équilibres. L'établissement est aidé par l'Etat, la Région, le Département, par les politiques de l'agglomération et de la commune. Des aides existent pour ce genre d'opérations, mais in fine, c'est l'EPAMSA qui supporte le poids financier de l'opération.

La prochaine étape est de tirer le bilan de cette concertation et de mettre en ligne les débats et les comptes-rendus de ces débats. Ensuite viendra le temps du dossier de création. Enfin, ces échanges continueront lors de chaque étape clé de cette réalisation ou des choix à faire.

Monsieur Aït explique que, pour poursuivre dans cette logique partenariale, le format des ateliers proposés par Res Publica, qui étaient une première du genre à Carrières, a répondu pleinement aux attentes et a prouvé son efficacité. Ils pourront être renouvelés, repensés, élargis, peut-être dans le cadre d'une Maison de projet, si les partenaires arrivent à porter un lieu identifié au sein duquel les Carriérois pourraient rencontrer les équipes, découvrir les matériaux et s'approprier de façon concrète cette destinée territoriale. Le 31 mai seront mis en ligne les comptes-rendus de la concertation. Des tableaux reprenant, atelier par atelier, les remarques et apports des Carriérois seront disponibles.

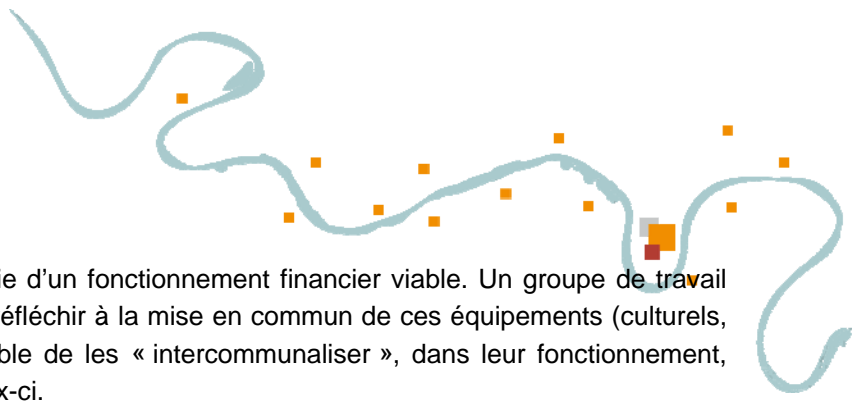
L'équipe travaillera cet été pour élaborer un plan guide.

Monsieur Michelin précise que l'élaboration de ce plan guide commencera à partir du moment où la création est faite. Le plan étant en devenir, la concertation doit se prolonger.

Monsieur Aït explique que plusieurs rendez-vous auront lieu, dès l'automne 2010, avec les Carriérois. Plusieurs rendez-vous ont été pris : carrefours citoyens, rencontres de quartiers, etc. Les outils de démocratie locale seront mobilisés. Les élus, chacun dans leur secteur, travailleront par réunions thématiques : scolaire, voirie, environnement, urbanisme, petite enfance, agenda 21... Ces sujets seront donc traités à travers des carrefours citoyens et des réunions à l'échelle du quartier. L'une des premières réunions sera celle du quartier « Arpent du prieur », bien évidemment, puisque si la démolition de l'EPFY a lieu cette année, une réunion d'information et de présentation avec les riverains aura lieu bien en amont de cette opération.

Sur le site internet de la ville existera une rubrique plus spécifique. Un site thématique pourrait être créé. D'ores et déjà, l'EPAMSA a mis en ligne un site portail qui rappelle les essentiels de la compréhension de ce projet. Ensuite, on pourra interpeller par mail (centralite@carrieres-sous-poissey.fr), rencontrer les élus, participer à la vie locale et citoyenne ; cela commence par participer au Conseil municipal, par venir aux réunions publiques et vivre pleinement sa citoyenneté dans sa commune.

Des garanties financières de réalisation de l'opération sont apportées par l'EPAMSA. Les équipements avancés ne seront envisagés que si la ville trouve une réponse aux attentes des



Carriérois, mais également la garantie d'un fonctionnement financier viable. Un groupe de travail va être monté avec la CA2RS, pour réfléchir à la mise en commun de ces équipements (culturels, piscine,...) et comment il sera possible de les « intercommunaliser », dans leur fonctionnement, sans se focaliser uniquement sur ceux-ci.

Le projet a besoin d'être accompagné de personnalités politiques mais également d'un savoir-faire et d'une expérience technique à travers une démarche responsable et concertée. Derrière la volonté politique, il y a la faisabilité et la réalité technique des moyens à disposition : l'EPAMSA, l'EPFY, l'agglomération, le cabinet Res Publica qui aide l'équipe dans la consultation des citoyens, sans parler du savoir-faire de Monsieur Michelin, tellement elle est reconnue et emblématique de ce qui est souhaité à Carrières.

Il souhaite remercier tous les participants et les acteurs présents à la réunion et souligne l'assiduité et la très bonne participation des Carriérois à ces trois réunions publiques qui les concernent personnellement.