

VnV s'engage au sein du collectif Alternatives en Vallée de Seine.



De nombreuses décisions, en effet, sont maintenant prises au niveau des communautés d'agglomérations et non de la commune. Il en est ainsi de l'élaboration d'un **plan climat air énergie (PCAET), obligation légale pour la GPS&O d'ici à la fin de l'année 2018.**

Le collectif *Alternatives en Vallée de Seine* réunit des associations de tout le territoire. Sa vocation est de devenir un **véritable interlocuteur local** pouvant encourager les pouvoirs publics à mettre en place une politique climatique territoriale ambitieuse, tout en étant créatrice d'emplois, porteuse de développement économique et catalyseur pour l'attractivité du territoire. En effet, selon le dernier rapport du GIEC*, **50 à 70 % des leviers d'action contre le dérèglement climatique se trouvent au niveau local !**

Or, le **Plan climat air énergie territorial (PCAET)** définira quelles solutions seront mises en place pour lutter contre le changement climatique et ses conséquences (précipitations et inondations plus fréquentes, vagues de chaleur...). C'est aujourd'hui une occasion politique qui s'offre à nous, nous permettant de faire plus que de donner notre avis sur ce que nos enfants devraient manger à la cantine, sur les routes que l'on prend à vélo, sur la qualité de l'air qu'on respire... Nous voulons contribuer à la politique climatique de GPS&O, non seulement pour vivre dans un environnement plus sain, mais aussi pour participer aux choix majeurs en matière d'urbanisme, de transport et de développement économique local.

Concrètement, le collectif Alternatives en Vallée de Seine appelle les habitants de GPS&O à donner leur avis sur le futur de leur territoire. 87 propositions de mesures pour le Plan Climat de la communauté urbaine sont proposées. Aujourd'hui en ligne, le « Sondage Plan Climat GPS&O » permet au public de voter pour les mesures qui lui paraissent les plus urgentes à mettre en œuvre sur le territoire.

Parmi les mesures proposées par le collectif : **des cuisines centrales intercommunales pour alimenter les cantines avec davantage de produits locaux et bio, des forêts sanctuarisées, la végétalisation des villes pour limiter les îlots de chaleur, une valorisation des bords de Seine avec notamment une piste cyclable continue...** Alors, n'hésitez pas à donner votre avis sur http://bit.ly/PCAET_GPSEO. **J.L.S.**

Vous pouvez bien entendu également poster vos propositions, témoignages, remarques sur le site internet de Vivons notre Ville, via le formulaire de contact.

*GIEC : Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat.

Un site à explorer et soutenir : Pollinis



Des pollueurs, dûment épaulés par l'industrie chimique, sont réticents à modifier leurs pratiques, les récents reculs du gouvernement sur divers pesticides le montrent. Dans ce contexte, l'action d'un groupe de passionnés de nature nommé POLLINIS nous interpelle.

Selon son site, POLLINIS est une association indépendante et sans but lucratif qui se bat pour la protection des abeilles et des pollinisateurs sauvages en militant notamment pour un modèle agricole sans pesticide en Europe. Voici quelques mois, l'association évoquait les lobbies à la manoeuvre en montrant que la Commission européenne proposait d'étendre le moratoire sur divers pesticides à l'ensemble des cultures en plein air et concluait sur : « *un petit pas dans la bonne direction pour la protection des abeilles, mais une politique globale largement insuffisante* ». Or, dans son bulletin d'avril 2018, le décor a changé. Voici ce que rapporte l'association : « *La Commission européenne propose d'interdire l'usage hors serres de trois molécules néonicotinoïdes sur les 7 existantes : la clothianidine, l'imidaclopride et le thiaméthoxame, déjà partiellement interdites depuis 2013 en raison de leur dangerosité avérée pour les abeilles et les pollinisateurs sauvages* ». Cependant, « *une étude de Greenpeace vient en effet de démontrer que les néonicotinoïdes sont dangereux pour les pollinisateurs, même lorsque leur usage est limité aux serres* ».

Alors que la Commission mixte paritaire s'apprête à voter une loi dangereuse pour le droit à l'information, notamment sur les données liées à la protection de l'environnement, POLLINIS remet au gouvernement la pétition « *Stop secret d'affaires* » qui a réuni près de 550 000 signatures.

Outre l'information et la protection des abeilles, POLLINIS se propose :

- d'assurer que l'interdiction totale et pérenne des néonicotinoïdes en France sera réellement appliquée dès le mois de septembre 2018 par le gouvernement actuel ;
- de lutter pied à pied à Bruxelles contre les lobbies de l'agrochimie pour étendre à l'ensemble des pays européens l'interdiction des néonicotinoïdes obtenue en France et enrayer à grande échelle le déclin des pollinisateurs ;
- de faire ressortir toutes les contradictions et les faiblesses du système européen d'homologation des pesticides pour pouvoir s'opposer efficacement aux nouveaux tueurs d'abeilles à venir ;
- de faire connaître et promouvoir les fermes qui ont déjà réussi à produire avec de bons rendements sans aucun pesticide, pour accélérer la transition vers une agriculture respectueuse de la nature et des pollinisateurs dont elle dépend. **S.J.**

Vous trouverez davantage d'informations sur le site Internet www.pollinis.org ou en écrivant à contact@pollinis.org

Tram 13 à Poissy : aiguillage forcé ?

La mairie de Poissy, le département, la région ont axé leur communication sur le tracé urbain, laissant entendre qu'il était acté. La commission d'enquête « Tram 13 express phase 2 », par son existence-même, a montré qu'il n'en est rien. Des contributions favorables ou défavorables à ce tracé ont été apportées par des personnes ou des institutions. Ainsi la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, par l'intermédiaire de son président Philippe Tautou, s'est-elle prononcée en faveur du tracé passant dans Poissy.

Or, le maire de Lainville-en-Vexin, conseiller communal, a écrit au préfet pour lui indiquer que cette assemblée n'a jamais été amenée à débattre de ce sujet, et encore moins à choisir l'une des variantes proposées.

Pourtant, mobilité et voirie relèvent de ses compétences. L'édile se préoccupe notamment de l'aspect financier, donnée majeure de la décision ; en effet, il souhaite que la GPS&O maintienne ses investissements prioritaires, en l'occurrence le développement économique et l'arrivée d'Eole.

On ne peut que s'étonner de tels procédés... **J.L.S.**

Directeur de la publication : Salvador Juan.

Comité de rédaction : Philippe Couzinou, Jeannine Danlou, Françoise Duclos, Eric Falzon, Jean Langelier, Juliette Le Sciellour, Jeanne Pothier, Nicole Requier.

Graphiste : Jeanne Pothier. Relectrice : Nicole Requier.

Ont collaboré à ce numéro : Bruno Requier, Max Calabro et Jean-Paul Hédrich. Photos de Poissy © Bruno / VnV et dessins © VnV

VivreSaVille ISSN : 1297- 688



BULLETIN D'ADHÉSION, D'ABONNEMENT ET DE SOUTIEN

- OUI je désire adhérer à *Vivons notre Ville* et recevoir les numéros annuels du journal de l'association pour 20 €*.
- Je souhaite m'abonner ou renouveler mon abonnement pour 15 €*.
- Je souhaite soutenir l'association et je joins un chèque de __ €*.

Ce bulletin est à compléter et à renvoyer ou à déposer à l'Association *Vivons notre Ville*, Philippe Couzinou, 42 Av. du Maréchal Foch 78300 Poissy. Merci de joindre votre règlement : chèque bancaire ou postal libellé à l'ordre de *Vivons notre Ville*. (cochez votre choix)

Nom	Prénom	Adresse
Code postal	Ville	Tél
Email		



Vivonsnotreville

POISSY

CONSTRUIRE ENSEMBLE UNE CITÉ PLUS SOLIDAIRE, PLUS ÉCOLOGIQUE ET PLUS HUMAINE

→ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

Salvador Juan



L'urbanisme de la municipalité : contradictions et inconséquences

L'affaire est entendue : Poissy serait devenue une ville écologique grâce à la politique actuelle de la municipalité. Des arbres replantés, un nettoyage des berges, un puits de carbone, des fleurs partout et une « fête de la nature », une conscience écologique subite à Rouget-de-Lisle, plus récemment des camions bloqués une journée à l'entrée de la ville... **Belle opération de communication, en vérité ! Mais la réalité résiste aux déclarations médiatiques.**

La nature des choix actuels et anciens de ceux qui dirigent la ville n'est pas vraiment écoresponsable : un domaine pour le PSG qui va polariser la circulation, une maison de retraite loin de tout, aucune volonté municipale de dynamiser les commerces de proximité, rien de sérieux envisagé sur les berges de Seine, de nombreux chantiers de logements sans véritable prise en compte des besoins de vie quotidienne des futurs habitants, un Tram-train qui va augmenter les embouteillages et donc la pollution, les vertus d'un écoquartier tardivement découvertes après des oppositions au vrai projet écologique de la municipalité précédente, etc.

Pour couronner le tout, la solution aux désagréments des Pisciacais gênés par les camions se trouverait dans le contournement de Poissy, par la Francilienne à boucler sans doute... **On est là au cœur de la « courte vue », car si moins de camions passeraient dans un premier temps par Poissy avec une A104 terminée, la fonction crée toujours l'organe en matière d'urbanisme et, à moyen terme, des nouveaux pôles d'entreprises et de nouveaux lotissements surgiraient de terre en périphérie de Poissy augmentant la circulation par attrait urbain.**

Les causes réelles de la pollution s'inscrivent dans le territoire. C'est pourquoi *Vivons notre Ville* préconise depuis plus de 20 ans des réformes structurelles pour un urbanisme plus écologique : **une véritable politique de la vie quotidienne qui fera diminuer les déplacements contraints et le trafic de transit.** Ce journal présente quelques-unes de ces propositions mais c'est sur notre site que les lecteurs trouveront ce qui pourrait véritablement améliorer la qualité de la vie à Poissy. **▲ S. J.**

N°47 Été 2018 [email contact@vivonsnotreville.com](mailto:email.contact@vivonsnotreville.com) [site www.vivonsnotreville.com](http://www.vivonsnotreville.com)

Le présent journal est conçu par les membres de l'association *Vivons notre Ville* pour informer les Pisciacais et pour apporter des analyses approfondies sur les phénomènes concernant la vie en général et la vie dans la ville de Poissy. Depuis la création de notre association, et autour de la charte élaborée en 1995, nous tendons tous vers le même but : développer une harmonie et une cohésion sociale, indispensables pour faire face aux défis économiques, sociaux et écologiques qui se posent à Poissy. Notre mouvement reste indépendant de toute appartenance à un parti politique et se veut respectueux des sensibilités diverses de ses membres et sympathisants.

Ne pas jeter sur la voie publique / Imprimé sur papier recyclé par Saxoprint RCS Nanterre 501 516 645

SOMMAIRE

SPÉCIAL URBANISME



● **Le centre-ville aux piétons !**

Page 2

● **Un après-midi à La Coudraie**

Page 3



● **La morphologie globale d'un quartier à vivre**

Pages 4/5

● **Enquête publique relative au projet immobilier sur le site Maurice Clerc**

Page 6

● **L'accès très limité aux berges de Seine**

Page 7



● **Flash Niuses : Tram 13 ; Alternatives Val de Seine ; Un site à explorer et à soutenir : Pollinis**

Page 8

Le centre-ville aux piétons !



D'après Sébastien Bourdin*, enseignant-chercheur en géographie-économie, il faut en finir avec le *no parking, no business*. Non, la voiture n'est pas essentielle à la bonne santé économique des centres-villes.

**Juliette
Le Sciellour**

Qu'il fait bon flâner et aller de commerce en commerce dans le centre-ville de Poissy le week-end ! Pas de voitures dans la rue du Général de Gaulle !

Alors, pourquoi ne pas étendre la zone piétonne dans l'espace et dans le temps ? Telle est la préconisation du CODES (Conseil de développement économique et social) dans sa note d'orientation du 17 juillet 2017 : transformer la zone de rencontre, peu efficace dans sa configuration actuelle, en zone piétonne uniquement accessible aux riverains et aux livraisons. Déjà une réu-

Aujourd'hui, les habitants ont un besoin de déambulation, d'espaces publics sécurisés et agrémentés.

nion avec les services et les élus de la mairie le 10 mars 2017 devait acter le lancement d'une période de test, avec comptage des voitures circulant à proximité. Pourtant en juin 2018, les lignes n'ont toujours pas bougé... Quels sont les arguments en faveur d'une telle réorganisation de l'espace ?

Une attractivité et un dynamisme commercial renforcés

Contrairement à ce qui est souvent avancé, le premier objectif des villes s'engageant dans une démarche de restitution du centre-ville aux piétons n'est pas la protection de l'environnement, mais bel et bien l'augmentation de l'attractivité et de l'activité économique. D'après Sébastien Bourdin, enseignant-chercheur en géographie-économie, « il faut en finir avec le *no parking, no business*. Aujourd'hui, les habitants ont un besoin de déambulation, d'espaces publics sécurisés et agrémentés ».

Une étude du Groupement des autorités responsables de transport montre que les consommateurs des commerces de centre-ville viennent majoritairement faire leurs achats à pied ou à vélo. Et si l'on ajoute les usagers des transports publics, la proportion de consommateurs qui ne viennent pas en voiture atteint même 80%. Au total, les automobilistes-consommateurs ne représentent donc qu'une petite minorité, une réalité qui est d'ailleurs systématiquement sous-estimée par



les commerçants interrogés. De plus, les clients qui recourent à la marche, au vélo ou aux transports en commun, sont des clients plus réguliers. S'ils consomment et achètent moins par visite, ils reviennent plus souvent et dépensent plus au total. Plus précisément : un automobiliste dépense 27% de moins qu'un piéton, 12% de moins qu'un cycliste et 3% de moins qu'un usager des transports en commun.

Une meilleure qualité de vie dans un cadre sécurisé

Le centre-ville s'inscrit dans l'histoire locale, il forme un ensemble architectural ancien, cohérent et bien plus agréable qu'un centre commercial excentré ; il est donc plaisant de s'y promener, on a plus envie d'y passer du temps. On peut ainsi s'y donner rendez-vous ou s'attarder à discuter avec des connaissances rencontrées sur place, sans subir les nuisances sonores et polluantes des voitures. Des animations peuvent être mises en place facilement

par la mairie ou les commerçants, visant à renforcer le lien social ou à développer le dynamisme commercial. On s'y sent en sécurité.

Des prémices encourageants à Poissy ?

La ville de Poissy a commencé à agrémenter le centre-ville en y installant des bancs publics, des arbres dans de grands pots, sans oublier des installations pour garer les vélos. Seulement, hormis le week-end, qui a envie de s'installer pour entendre rouler les voitures sur les pavés et inhaler les gaz des tuyaux d'échappement ? Il est temps de passer à l'échelle supérieure !

Et vous, quel est votre avis ?

Rendez-vous sur notre site pour le déposer et nous en dire un peu plus sur votre pratique si vous le souhaitez ! www.vivonsnotreville.com

▲ J.L.S.

* Sébastien Bourdin est enseignant-chercheur à l'École de Management de Normandie et chercheur associé à l'UMR IDEES - CNRS. Docteur en géographie il est spécialiste de développement économique et territorial et de l'évaluation des politiques publiques.

EN BREF

Polluez, c'est compensé !

Oubliez les changements climatiques : les sorciers de la haute technologie se chargent de faire des miracles pour la survie de la planète et de ses habitants !

La commune coupe des arbres afin de dégager le panorama aux caméras de vidéosurveillance, bétonne à tout va, souhaite l'autoroute A104 avec la pollution qui sera rabattue sur la commune par les vents dominants, n'encourage aucun moyen de transport doux, alternative à la sainte auto.

Ce n'est pas grave : un puits de carbone va être expérimenté à Poissy. Les micro-algues seront missionnées pour bouffer la pollution. Et comme elles ne font pas grève, leur force d'absorption du CO₂ sera équivalente à celle de cent arbres, nous promet-on. C'est bien connu qu'un puits de carbone encourage la nidification des oiseaux et c'est pratique pour bénéficier d'ombre quand la canicule est là !

Stop à ce genre de gadget ! Ayons la lucidité de remettre en cause un modèle de développement insoutenable ! **Ph. C.**

Un après-midi à La Coudraie



Philippe Couzinou

Les grandes barres datant de la fin des années 60 et destinées aux cadres puis aux ouvriers de l'industrie automobile ont été remplacées par de nouveaux immeubles et de nouveaux équipements. La Coudraie n'est plus seulement composée de logements sociaux : un tiers de l'immobilier est en accession à la propriété de maisons de ville et d'appartements.

La Coudraie en 2023 ce sera : 900 logements, 12 hectares, 3 promoteurs immobiliers.

Lors de notre promenade dans le quartier, nous avons recueilli le point de vue de quelques habitants aux profils variés.

Une maman de cinq enfants a quitté le quartier en 99 effrayée par les problèmes d'insécurité. Elle y habite à nouveau depuis un an, dans un logement attribué aux agents municipaux (son mari travaille pour la commune). Elle apprécie le calme du quartier et la proximité de l'école (100 m !). Elle regrette l'absence de commerces.

Plus loin, devant une tranche de bâtiments en construction, un jeune couple nous explique qu'il a acheté sur plan. Leur appartement devrait être livré dans deux ans. Ils habitent actuellement à Bougival. Leur choix s'est porté sur La Coudraie pour le cadre (un bois est tout proche) et le prix du logement imbattable.

En face du terrain de football, six garçons et filles discutent autour d'une voiture en stationnement. Ils ont grandi dans le quartier et sont étudiants. Ils ne citent que des améliorations : le quartier est calme, mieux desservi par les bus (jusqu'à minuit au lieu de 20h auparavant). Ils sont heureux et certains souhaitent rester vivre ici plus tard.

Seul bémol : les nouveaux arrivants sont très souvent de jeunes couples comme les personnes rencontrées juste avant eux. Il n'y a pas de jeunes de leur âge.

Un habitant présent depuis de nombreuses années et père de deux enfants apprécie



ce lui aussi le changement. Il ne peut pas nous renseigner sur l'école du quartier : il a fait le choix de scolariser ses filles dans le privé il y a quelques années.

Les mauvaises habitudes ont la vie dure

Un autre papa d'une fillette sera le seul à évoquer des difficultés : il est locataire dans un bâtiment réhabilité par France Habitation. Il signale des problèmes récurrents que le bailleur tarde à régler : le portail qui permet de privatiser le parking est en panne et des voitures occupent les places réservées aux locataires de l'immeuble ; il faut faire couler plusieurs litres d'eau avant qu'elle arrive chaude aux robinets, ce qui entraîne des factures d'eau élevées ; les charges des parties communes se sont envolées (passant de 400 à 2 600 €) ; France habitation n'a toujours pas installé la fibre optique alors que le maire l'avait annoncée pour tous pour le mois de décembre 2017. Depuis, elle a été installée dans les nouvelles constructions seulement. Face à ces manquements du bailleur, les locataires ont engagé un avocat pour faire

36 % de logements en locatif, 60 % en accession à la propriété ou locatif privé et 4 % en accession sociale.

valoir leurs droits. Selon cet homme, la mairie est active lorsque les habitants la sollicitent face à la trop grande inertie de France Habitation.

LA COUDRAIE, UNE RÉUSSITE POUR QUI ?

Dans un récent discours, le président Macron a souligné l'exemplarité de la rénovation de La Coudraie. Le mérite en reviendrait à la ville de Poissy qui « a porté et a réussi à inclure le quartier dans un ensemble plus large, et propulsé les choses... ».

En réalité cette réussite est à mettre principalement au compte des habitants du quartier qui ont résisté à la volonté de démolition du maire de l'époque Masdeu-Arus. Il a failli réussir car à la fin de son mandat seuls 100 logements étaient encore occupés sur les 608 existants. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) révisé en 2007, n'autorisait que la construction d'un hôpital sur le site !

En 2008, la nouvelle équipe municipale, Vivons notre Ville en faisait partie, s'est engagée à recréer un quartier mixte en le désenclavant et lui apportant commerces et services dans une perspective de développement durable. La tâche fut longue et ardue. À cet égard, le président de la République a évoqué la lenteur désespérante du parcours réglementaire. Il a fallu :

- concevoir le projet avec des urbanistes en concertation avec les habitants,
- lancer les études environnementales, urbaines, économiques,
- réviser le PLU pour pouvoir construire des logements,
- mettre en place la charte de relogement,
- contracter avec l'ANRU*, la région, le département pour le financement,
- créer une ZAC,
- sélectionner un aménageur et des promoteurs.

Entre temps la ville a rénové l'école du quartier qui fut en 2014 la plus moderne de Poissy.

Lorsque Karl Olive a été élu maire, le projet était sur des rails. Aujourd'hui, il se félicite de cette réussite en oubliant que son équipe, alors dans l'opposition, était contre ce projet et n'a voté aucune délibération en faveur de La Coudraie... ▲ Jean-Paul Hédrich

* Agence Nationale de Rénovation Urbaine.

Bientôt le retour des commerces ?

Ces quelques avis donnent une tonalité positive à ce site. Nous observons la présence de grands trottoirs, de bornes enterrées de collecte de tri sélectif, de trois parcs de jeux, d'un terrain de football, de parcelles de jardins partagés. L'unité architecturale est flagrante, les arbres ajoutent une note verte au béton. Les grues ne quitteront pas le quartier avant cinq ans mais la mixité des logements a d'ores et déjà entraîné une mixité sociale. Le retour des commerces de bouche sera la touche manquante au tableau final. Durant ces deux heures, une voiture de police municipale a fait une ronde : les habitants ne sont pas oubliés. Un bus de la ligne 50 attendait des passagers : l'amplitude horaire en place participe à l'ouverture du quartier. Autrefois ghetto enclavé, La Coudraie est devenu un quartier calme où il fait bon vivre. Les barres crasseuses qui ont servi de décor à Dheepan, le film de Jacques Audiard, font partie du passé. Le pari du renouveau, engagé par la municipalité précédente, semble bien gagné..

▲ Ph. C.



Salvador Juan

La morphologie globale d'un quartier à vivre

Le maire et son équipe, après l'avoir refusé, semblent découvrir dans Le Pisciacais n°161, les vertus du label « écoquartier » du secteur Robespierre (Rouget-de-Lisle). On ne peut que s'en réjouir – mieux vaut tard que jamais – mais *Vivons notre Ville* avait, dès 2012, étudié cet écoquartier et proposé une réflexion sensiblement plus écologique que celle du maire.

Si des mesures ne sont pas prises, ce quartier proche de sources importantes de bruit et en marge de l'urbanisation pisciacaise court un risque important de périphérisation et donc de paupérisation.

Les immeubles les plus grands seront en bordure de quartier de manière à faire écran aux bruits des boulevards et de la voie ferrée. En périphérie également, des parkings en silo (aux façades extérieures végétalisées) seront situés près du boulevard de l'Europe. Ils permettront l'accès direct aux axes de circulation motorisés tout en clôturant visuellement et phoniquement l'espace du côté de la source de bruit, ils contribueront à constituer la rue.

La circulation et la mobilité dans le quartier

La voirie doit permettre de limiter la circulation motorisée (par exemple à l'aide de bornes rétractables). Cette dernière ne sera autorisée que pour les livraisons des commerces (à certaines heures) et pour les déménagements. Le quartier sera traversé d'une ou deux voies longitudinales centrales et de quatre à cinq voies transversales en sens unique, de trois mètres de large au maximum et sans trottoir. À l'intersection des deux voies principales mais aussi accessibles à partir d'autres voies transversales, une place ovale centrale constituera un lieu à la fois de

convivialité, de promenade et d'animation rendant possibles des événements collectifs (stands) aux beaux jours.

Un minimum de diversité des fonctions et des populations d'un espace urbain sera donc la condition première d'une certaine qualité de vie comparable à l'équilibre écologique des milieux naturels, à la biodiversité. On songe d'abord à la diversité visuelle : aux paysages urbains, aux végétaux mêlés à la minéralité inhérente au bâti, à l'hétérogénéité relative des formes et des couleurs...

Nous préconisons une mixité dans le type de logements (en location et en accession à la propriété, en immeubles (R+5) ou maison de ville (R+2)). On songe aussi à la diversité sociale (30% de logements sociaux rééquilibreraient la répartition sur Poissy) et statutaire inter-âges, à la fois de personnes jeunes et âgées (du type de la maison des *Babayagas* de Montreuil (www.lamaisondesbabayagas.fr)). L'orientation sud des constructions est à privilégier, avec des terrasses côté cour intérieure. Les immeubles devront être accessibles aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite.

La place des activités économiques et celle des associations

Les bureaux seront plutôt situés sur les bordures du quartier (surtout côté voie ferrée) afin de constituer un rempart contre le bruit.

L'orientation sud des constructions est à privilégier, avec des terrasses côté cour intérieure. Les immeubles devront être accessibles aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite.

LE LABEL ÉCOQUARTIER AUJOURD'HUI

● ÉTAPE 1 : PROJET

- Signature de la charte ÉcoQuartier par les élus et leurs partenaires pour le projet concerné. Cette étape correspond au démarrage de la phase d'étude du projet.
- Dès cette étape, les acteurs du projet sont invités à l'identifier avec le label et le projet est répertorié comme « Label ÉcoQuartier – étape 1 » dans la communication nationale.

● ÉTAPE 2 : CHANTIER

- Une fois les études achevées et le chantier engagé, une expertise du projet est réalisée pour vérifier le respect des engagements de la charte ÉcoQuartier.
- Le label ÉcoQuartier – étape 2 est délivré par la Commission nationale ÉcoQuartier sur proposition de la Commission régionale, après présentation des conclusions des experts.

● ÉTAPE 3 : LIVRÉ

- Lorsque l'ÉcoQuartier est livré (ou quasi livré), une expertise est réalisée pour l'obtention du label ÉcoQuartier – étape 3.
- Le label ÉcoQuartier – étape 3 est délivré par la Commission nationale ÉcoQuartier sur proposition de la Commission régionale, après présentation des conclusions des experts.

● ÉTAPE 4 : CONFIRMÉ

- Trois ans après la livraison de l'ÉcoQuartier, la collectivité évalue le suivi de ses engagements dans le temps et la façon dont les aménagements projetés sont appropriés par les usagers du quartier. Elle présente également la façon dont les pratiques d'aménagement ont évolué au sein de la collectivité, au-delà du périmètre du quartier.
- Cette étape s'appuie sur la mise en place d'une démarche d'auto-évaluation et d'amélioration continue associant les habitants et les usagers du territoire.
- Le label ÉcoQuartier – étape 4 est délivré par la Commission nationale ÉcoQuartier sur proposition de la Commission régionale, après présentation des conclusions des experts.

La place à l'intersection des voies principales sera un lieu de convivialité. Elle comportera une fontaine sur un de ses côtés afin de ne pas gêner un usage diversifié du site. Elle doit accueillir l'entrée de l'équipement scolaire mais aussi des cafés, restaurants, marchands de journaux, etc. Dans un quartier de fait périphérique aux dimensions assez modestes, l'animation commerciale doit se concen-

trer soit à la charnière des voies menant au centre ville, soit dans une centralité créée sur place (sous peine de non-rentabilité des commerces) ; en revanche des activités à vocation associative peuvent être spatialement disséminées. Nous préconisons par exemple, de réhabiliter le hangar actuellement en bordure de voie ferrée (sous réserve de dépollution possible) pour en faire un

« Hangar à mémoire ». Du côté du centre ville, un beau mur est à conserver. Nous suggérons de passer un contrat avec les commerçants de quotidien (boulangier-pâtisseries, supérette, café-tabac-presse, restaurant, boutique de vêtements, etc.) de la place centrale qui acceptent d'intégrer à leur commerce une autre fonction de vie sociale (service public postal, salle de réunion, dépôt de journaux ou de matériels associatifs, etc.) en échange d'une subvention et sous réserve du respect d'un cahier des charges.

Le bien vivre ensemble

La dimension esthétique et audacieuse du quartier doit être évidente dans l'ensemble des infrastructures, afin de procurer au quartier une identité forte, lui donner ainsi une valeur ajoutée et l'inscrire dans le temps. L'allée centrale rythmera la vitalité des lieux en répondant aux besoins culturels.

On peut imaginer un théâtre libre : pour permettre aux enfants et adultes de s'épanouir ; trois conciergeries réparties tout au long de l'allée centrale (occupées par des gardiens aux multiples fonctions et médiateurs pour le lien social) ; une salle de

projection de films (cinéma, vidéo) et de débats (petite capacité) ; des salles-ateliers autofinancées dotées de scènes et équipées, réparties dans le quartier, destinées à des usages culturels et artistiques multiples (répétitions, musique, associations, clubs etc.) dont une dédiée à la musique et deux autres à des ateliers de cuisine entre les habitants du quartier et leurs hôtes. En retrait de l'allée centrale, dans le sillage de la coulée verte : une « allée du recyclage et du compostage » favorisera l'éducation de tous et particulièrement des jeunes au respect de la nature. De petits jardins d'enfants sensibiliseront de même les plus petits à la nature et à l'agriculture. Pour sauvegarder la biodiversité dans le quartier, pour renforcer le lien entre les habitants et la réalité de la nature, des ruches pourront être installées en toiture (ateliers d'apiculture) avec production de miel du quartier ; une vingtaine de potagers seront disséminés pour apprendre à cultiver des légumes biologiques.

Les espaces verts et les immeubles en chantier

Sans attendre que les bâtiments sortent de terre, des arbres de grande taille de-

ront être plantés tout autour du quartier. On peut, par exemple, conserver les peupliers le long de la rue Saint-Sébastien pour commencer cette « ceinture » verte ; puis la poursuivre en choisissant les essences présentes dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Le quartier sera ainsi vu de l'extérieur comme un îlot de verdure.

L'ouverture du quartier se matérialisera par les quelques rues qui le traversent et seront traitées en pavés non jointifs mais plats pour être confortables tant pour les piétons que pour les poussettes et les fauteuils des handicapés ou les vélos.

Cheminement, trame verte et matériaux

À terme, les espaces de circulation (sans voiture sauf exception pour déménagement) ressembleront à des rues jardin. Reliés aux autres espaces verts du quartier (publics ou privés) ils traceront une trame verte irriguant l'ensemble du site. Il sera intéressant de travailler en collaboration avec une école d'architecture et de paysage, afin de faire le lien entre les jardins intégrés aux cours intérieures des habitats privés et la trame verte extérieure.

Ces jardins peuvent prendre la forme d'une noue plantée :

LES ÉCOQUARTIERS EN CHIFFRES

- 506** EcoQuartiers sont en projet ou réalisés ;
- 65** EcoQuartiers sont en étape 3 et 4 ;
- 141** opérations en cours sont reconnues étape 2 ;
- 75 %** des EcoQuartiers sont des rénovations de renouvellement du tissu urbain ;
- 25 %** sont en extension urbaine ;
- 30 %** des projets sont réalisés en milieu rural ;
- 38 %** des projets portent sur des logements sociaux.

Le chantier de construction devra être pensé pour rentrer dans un processus d'économie circulaire : les déchets issus de la construction devront être valorisés pour à leur tour être utilisés comme produits utiles si possible.

un fossé peu profond et végétalisé qui recueille et retient les eaux de pluie. En installant des dispositifs de ce type, on limite le ruissellement, on augmente les volumes d'eaux pluviales recyclables tout en favorisant la biodiversité tant végétale qu'animale.

Le chantier de construction devra être pensé pour rentrer dans un processus d'économie circulaire : les déchets issus de la construction devront être valorisés pour à leur tour être utilisés comme produits utiles si possible.

Pour des raisons écologiques et économiques, nous proposons de construire des logements avec des matériaux sains, de proximité et possédant les meilleures performances énergétiques. À l'usage, la copropriété doit être pensée pour permettre l'autonomie maximale en terme d'énergie et de traitement des déchets.

Vivre ensemble : une charte sera élaborée avec et pour les habitants afin de les responsabiliser (démocratie participative ou autogestion, respect mutuel, sobriété, chasse au "gasp"). ▲ S. J.

En bordure de quartier, des parkings en silo (aux façades extérieures végétalisées) seront situés près du boulevard de l'Europe.

UN CAHIER DES CHARGES QUI PRÉCONISE LA RÉDUCTION :

- des effets sur l'environnement tout au long de la « vie » des matériaux : lors de leur production (énergie grise minimale), robustesse à l'usage, recyclage en fin de vie ou revalorisation par production d'énergie propre ;
- des nuisances en tout genre : sonores, olfactives, visuelles ;
- de la consommation d'énergie et des ressources naturelles limitées (eau, matériaux rares non renouvelables) par l'anticipation des futures réglementations et l'utilisation de technologies innovantes (capteurs de mouvements, réducteurs de pression...);
- des effets nocifs (potentiels) sur la santé ; ondes électromagnétiques, air pollué (climatisation, PVC...);
- des déchets ; purification de l'eau usée par bassins, de l'air par aération naturelle, des toilettes à l'eau de pluie et/ou sèches.

En revanche, ce cahier des charges préconisera l'augmentation du confort des habitants (luminosité par orientation appropriée du bâti, puits canadiens, pergolas, toitures végétalisées) et la production d'énergie (photovoltaïque, solaire, éolienne, biomasse, déchets ménagers).

Contribution de *Vivons notre Ville* à l'enquête publique relative au projet immobilier sur le site Maurice Clerc

C'est en contrebas de La Coudraie, sur le site du centre Maurice Clerc, pôle sportif et culturel de PSA, qu'un projet immobilier d'urbanisation doit voir le jour en 2020 : 450 logements, plus 120 appartements destinés à accueillir une population de seniors autonomes à partir de 70 ans. Ci-dessous le texte intégral de l'intervention de notre association.

Vivons notre Ville, association citoyenne de Poissy, a pris connaissance du projet immobilier prévu sur le site Maurice Clerc.

Des promoteurs ont acquis les terrains appartenant initialement au constructeur automobile PSA, d'une superficie globale de 4,4 ha et comprenant un édifice important appelé le château. Les Pisciacais sont attachés à ce site et sa valorisation par une opération d'urbanisation qui protège le bâtiment principal est une opération positive. *Vivons notre Ville* approuve donc le principe d'urbanisation de ce site.

Ceci étant posé, *Vivons notre Ville* tient à formuler diverses observations sur des points qui lui paraissent importants.

Implantation d'une résidence pour personnes âgées non dépendantes

120 logements sont prévus dans cette résidence, ce qui est conséquent.

Pour les porteurs du projet, "la résidence services, dédiée aux seniors non dépendants, répondra à un véritable besoin et renforcera la mixité générationnelle au sein du futur quartier".

Vivons notre Ville ne partage pas cette affirmation. **Une véritable mixité générationnelle ne peut pas se concrétiser dans des bâtiments dédiés à telle ou telle catégorie de population (jeunes, âgés, femmes), mais dans une mixité au sein même**



de chaque immeuble. Les nombreuses expériences conduites dans ce sens dans d'autres villes ont prouvé leur efficacité et ont renforcé le bien-être des habitants en rompant la solitude et l'ennui et en renforçant le sentiment de sécurité, notamment chez les personnes âgées.

Par ailleurs, le site Maurice Clerc est très éloigné du centre-ville, de ses commerces et services, des lieux culturels (théâtre, médiathèque, musée), loin aussi de la gare.

Installer sur ce site des personnes âgées, c'est les tenir à l'écart de la vie urbaine, de toutes les animations qui s'y déroulent, à l'écart de la vie. *Vivons notre Ville* est totalement opposée à la réalisation

Une véritable mixité ne peut pas se concrétiser dans des bâtiments dédiés à telle ou telle catégorie de population (jeunes, âgés, femmes), mais dans une mixité au sein même de chaque immeuble.

de cet équipement sur le site Maurice Clerc pour les deux raisons majeures évoquées ci-dessus.

La construction de logement

L'offre de 450 logements, à laquelle s'ajoutent les 120 logements de la résidence pour personnes âgées, est présentée comme s'inscrivant dans "la réalisation de parcours résidentiels complets sur la commune."

Si on note une diversification dans la typologie des bâtiments (pavillons, petits immeubles et immeubles allant jusqu'à R+5, rien n'est précisé sur les types de famille qui pourront y accéder. Quelle est la part de logements sociaux ? Y-aura-t-il des

logements et/ou pavillons en accession sociale ? Est-ce que la programmation est une simple application de la réglementation en la matière ou bien un effort particulier sera-t-il réalisé en faveur du logement social afin de répondre aux besoins de la population ?

Vivons notre Ville demande que le quota de logements sociaux (location et accession sociale) soit égal à 25 % pour cette opération.

La desserte du site

Le site Maurice Clerc n'offre pas la facilité d'accès que les porteurs du projet mettent en avant. La rue de Migneaux est très étroite, bordée de hauts murs qui masquent la visibilité.

La gare est loin. Le rapport précise qu'elle est à 35 mn à pied et à 10 mn à vélo. Il ajoute : "le site est aisément accessible à pied". Mais se déplacer à pied ou à vélo dans une rue étroite est dangereux, surtout pour des parcours aussi longs. L'élargissement des trottoirs ne suffira pas à sécuriser les piétons, et la voie cyclable créée sera difficile à respecter par les automobilistes et les bus empruntant la rue de Migneaux. Ce d'autant plus que la circulation automobile va mécaniquement s'accroître fortement dans ce secteur, du fait de l'arrivée de populations nouvelles à La Coudraie et sur le site Maurice Clerc.

Le projet veut privilégier les déplacements en mode doux,

par exemple en rendant obligatoire la construction de stationnements pour les véhicules deux roues non motorisés et en les incitant au sein du site. Il s'agit là de mesures à portée très faible au regard des enjeux.

Le rapport vante la proximité du site avec le centre commercial de Chambourcy, à laquelle s'ajoute l'offre commerciale de la zone des Quarante Sous d'Orgeval. La distance est telle qu'aucun résident du site, ou de La Coudraie ne s'y rendra à pied, mais en voiture. Les personnes âgées seront les premières à pâtir de cette situation géographique.

Vivons notre Ville regrette que la problématique des déplacements ne soit pas mieux prise en compte dans le secteur du site et dans une approche plus globale à l'échelle de la ville, elle déplore que les modes de déplacements doux ne soient pas mieux intégrés dans le projet.

Les contraintes et les nuisances liées au site Maurice Clerc

Aujourd'hui on note peu de nuisances sonores sur le site, mais demain l'afflux de nouvelles populations entraînera *ipso facto* des flux de circulation nettement plus importants, générant du bruit pour les riverains. Ces nuisances seront d'autant plus importantes que l'urbanisation du site est dense. De plus, le rapport évoque la construction du "barreau de l'A104" qui serait une source de nuisances sonores au nord du site.

Sur le plan environnemental, la construction des logements va provoquer une augmentation de la production de déchets et d'effluents à traiter, non seulement durant la phase des travaux mais aussi bien évidemment une fois les logements occupés.

Or, une zone humide existe au nord du site, avec une

flore et une faune intéressantes, notamment le triton palmé dont l'habitat se situe dans un rayon de 50 à 100 m autour de la mare. Cette zone doit être préservée et valorisée.

Si le problème semble bien identifié, les préconisations environnementales sont déclinées dans un mode "incertain", en n'étant pas affirmées comme devant être réalisées, mais seulement comme possiblement réalisables.

Le ru de Poncy traverse tout le site. Il est aujourd'hui busé et enterré. Une réouverture de ce ru, atout certain pour la valorisation du site, est avancée, mais elle est sous réserve de possibilité technique et seulement par tronçons.

Des risques de pollution du ru et d'atteinte de la nappe phréatique sont évoqués pendant les travaux de construction et ensuite du fait des habitations.

Vivons notre Ville exprime de vives inquiétudes sur les aspects environnementaux liés au projet et sur leur prise en compte par les opérateurs.

▲ V.n.V.

URBANISME

L'accès très limité aux berges de Seine

La Seine, patrimoine naturel d'exception, constitue un véritable atout pour notre cité. Il serait bien agréable de se promener tout au long des berges de Poissy. Malheureusement, leur accessibilité reste très limitée.

Pourtant, la reconquête des berges de Seine à Poissy favoriserait le développement de la biodiversité et permettrait aux promeneurs de découvrir la richesse écologique, patrimoniale et paysagère du fleuve.

L'aménagement des rives de Seine

De Rouen à la Seine-et-Marne, des actions ont été conduites ou sont programmées pour donner aux habitants un accès aux rives du fleuve par la création d'itinéraires de circulations douces. Près de chez nous, la commune des Mureaux a aménagé une voie douce de 8 km jusqu'à la base nautique. Ariane Group (AIRBUS), qui utilise la Seine pour faire transiter un étage de fusée, a créé le quai Magellan en laissant un passage libre dont l'accès

n'est fermé que lors des transports, soit huit fois par an environ.

À Poissy, le site PSA englobe les berges de la Seine. De ce fait, la servitude de "marchepied", chemin de 3,25 m de large, n'est pas respectée. Elle est pourtant obligatoire depuis la loi du 30 décembre 2006 qui accorde officiellement un passage aux piétons après l'avoir fait pour les pêcheurs. Rendre les berges accessibles aux promeneurs tendrait à restaurer la continuité de l'écosystème fluvial.

Aller jusqu'à Achères le long de la Seine

Pourquoi ne pas œuvrer pour ouvrir ce cheminement, aussi bien en amont (liaison avec Achères) qu'en aval, mettant ainsi en valeur des points de vue nouveaux sur la Seine ? Le peintre pisciacais Messonier n'a-t-il pas immortalisé les loisirs au fil et au bord de l'eau ? Il faut que la ville de Poissy et le syndicat mixte d'aménagement, de gestion et d'entretien des berges de la Seine (SMSO) mettent à profit la reconfiguration du site de PSA pour engager une réflexion sur la reconstitution de la continuité des berges de Seine.

Outre le plaisir de flâner le long de l'eau, l'accès à la berge permettrait aussi le développement d'activités de loisirs. La proximité de la ville et donc d'espaces habités denses assurerait une fréquentation élevée, pour le plus grand bonheur des Pisciacais et de tous nos visiteurs ! ▲ V.n.V.

À Poissy, le site PSA englobe les berges de la Seine. De ce fait, la servitude de "marchepied", chemin de 3,25 m de large, n'est pas respectée.

