



MOTIONS POUR ASSEMBLEE GENERALE DU 3 FEVRIER 2018

Pour que la CASGBS intègre les propositions du Cadeb dans son projet de territoire (Jacques Perdereau)

La Communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine (CASGBS) vient d'adopter son projet de territoire. Un document qui explicite ses orientations stratégiques pour les trois années à venir. Le Cadeb ne peut qu'approuver cette démarche qui vise à renforcer la cohésion du territoire autour d'un projet commun.

Le Cadeb a été amené à contribuer à ce projet à la demande de la CASGBS. Il a proposé que soient abordés ou approfondis des thèmes essentiels pour le territoire et ses habitants, tels que la qualité de l'air, la maîtrise de l'énergie, la biodiversité, la sanctuarisation des espaces naturels et agricoles périurbains, les enjeux climatiques et la santé. Si nos propositions ont été bien appréciées par plusieurs élus de la communauté d'agglomération, il n'en demeure pas moins vrai qu'elles ne figurent pas dans le projet de territoire adopté par la CASGBS.

Le Cadeb demande donc à ce que la CASGBS prenne en compte ses propositions dans son projet de territoire et qu'il puisse participer à l'élaboration des futurs plans d'action du projet.

Opposition à l'ouverture d'un échangeur sur l'A14 dans la plaine de Montesson (M-F Darras)

Le 7 décembre 2017, lors du dernier Conseil Communautaire, a été voté la signature d'un partenariat tripartite entre Grand Paris Aménagement, la Ville de Carrières sur Seine et la CASGBS, portant sur la conduite d'un projet d'aménagement à Carrières sur Seine

Il s'agit d'une étude préalable à l'aménagement d'une ZAC à Carrières sur Seine. Il est clairement indiqué dans le document que l'opportunité d'un nouvel échangeur sur l'A14 à Montesson, souhaité par la ville de Carrières-sur-Seine devra être étudié.

Un échangeur sur l'A14 à Montesson compromettra très sérieusement le reste de territoire agri-urbain de cette commune, sans compter les nuisances occasionnées par l'afflux de circulation. On y voit déjà actuellement les ravages engendrés par les travaux de la nouvelle route RD121.

Le Cadeb est profondément engagé dans la défense de ce territoire agri-urbain. Il s'opposera de toutes ses forces comme il l'a toujours fait à tout projet d'ouverture d'un échangeur dans la plaine de Montesson. Le Cadeb émet également de grosses réserves sur l'aménagement de la ZAC, dont l'opportunité ne va pas dans le sens de la préservation de l'environnement.

Pour la protection de la forêt de Saint-Germain (François Arlabosse)

Le Cadeb s'associe aux Amis de la Forêt de Saint Germain pour demander son classement dans son intégralité.

En effet le projet du Tram 13 qui coupe à travers la forêt risque de l'amputer d'une zone non classée.

Le Cadeb, d'autre part s'oppose à ce projet, de virgule du tram 13 qui a déjà dénaturé la forêt par des abattages conséquents.

Selon le site des Amis de la Forêt, une nouvelle bande de 15 à 20 m de largeur va de nouveau être défrichée.

Quand cessera-t-on ce grignotage progressif de la forêt pour un couteux projet inutile ?



Digue de Croissy : pour la sauvegarde du cadre naturel et la réouverture au public du chemin de haut de digue (Jean-Jacques Legrand)

La digue de Croissy est un ouvrage artificiel, associé aux barrages de Bougival et Chatou, qui sépare deux bras de la Seine. Pour éviter des infiltrations, VNF, établissement public qui a la responsabilité de la digue, a décidé le confortement des deux rives. Coté Rueil celui-ci a été effectué en 2007. Coté Croissy il doit l'être dans un proche avenir.

Le cadre naturel de la digue fait tout le charme des promenades en bord de Seine coté Croissy, coté Rueil ou via les Îles. Ses paysages ont été magnifiés par les Impressionnistes.

Le CADEB ainsi que Seine Vivante et Réseau Vélo 78 demandent à VNF et aux autres entités publiques concernées (communes de Croissy et Chatou, CASGBS, Département, Région, Etat) :

- que le confortement à venir concilie robustesse du dispositif et maintien d'un cadre naturel arboré. Les travaux réalisés en urgence fin 2016 sur quatre portions de la digue et constitués d'enrochements ne doivent pas préfigurer le confortement global car ce serait défigurer les paysages et tourner le dos au passé impressionniste.
- que le chemin de haut de digue, fréquenté jusqu'en 2016 par promeneurs et cyclistes, soit réouvert au public. VNF en a accepté le principe mais conditionne cette ouverture à une participation financière des collectivités locales. Cette implication des collectivités locales doit concerner aussi la route aval d'accès à la digue, fermée du fait de dégradations de berges. L'objectif étant de retrouver une continuité de circulation douce entre les ponts de Bougival et Chatou via la digue de Croissy, pour le bonheur des habitants comme des touristes.

Relance de la Tangentielle Nord -Ligne 11 Express du tramway d'Île-de-France (Gérard Moulin)

Alors que le tronçon central Epinay-le Bourget a été mis en service en juin 2017, le prolongement vers Sartrouville de cette liaison ferrée par train léger n'est pas envisagé avant 2027-28, au mieux, soit un retard de près de dix ans sur le calendrier prévu lors de la déclaration d'utilité publique de mai 2009.

De plus, il apparaît que compte-tenu du cout estimé du prolongement vers Sartrouville (840 M€) Ile-De-France Mobilités envisage de réétudier une variante qui réutiliserait les voies actuelles de grande ceinture vu le faible trafic fret actuel.

Le Collectif n'est pas opposé à l'étude de cette variante si la station de Val Notre Dame à Sartrouville est maintenue et si le délai de réalisation est raccourci par rapport au projet initial.

Toutefois, compte-tenu des difficultés techniques liées à la réutilisation des voies de grande ceinture (voir Lettre du Cadeb de janvier 2018), revenir au projet initial de voies dédiées au T11 paraît être la meilleure solution.

C'est la position que nous défendons auprès de nos élus et des décisionnaires d'IDF Mobilités.