

La contestation contre le pont d'Achères gagne le Val-d'Oise

L'agglomération de Cergy-Pontoise demande la prise en compte des conséquences de la réalisation du pont d'Achères par le département des Yvelines sur le trafic routier des communes voisines. Des élus ont manifesté contre le projet le week-end dernier.



Eragny est l'une des communes les plus touchées par le projet. (Franck PETITON)

Par **Hugo Robert**

Publié le 6 mars 2024 à 18:10 Mis à jour le 11 mars 2024 à 16:08

La contestation contre le pont d'Achères s'élargit au Val-d'Oise. Plusieurs centaines de personnes se sont mobilisées ce week-end à Carrières-sous-Poissy (Yvelines), dont des élus valoisien, une première. Aux côtés de riverains et de militants écologistes, ces derniers dénoncent [les conséquences de la hausse du trafic routier](#) sur le quotidien des riverains de cette deux fois deux voies sur 6 km et d'un viaduc de 700 mètres au-dessus de la Seine entre Achères et Carrières-sous-Poissy.

Ce projet de liaison entre la D 30 et la D 190, porté par le département des Yvelines avec le soutien de la région Ile-de-France, pour un montant total de 200 millions d'euros, n'est pas sans conséquences pour les communes de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Lors du conseil communautaire du mardi 5 mars, les élus ont adopté une motion exigeant des études plus poussées sur l'impact du tracé sur les populations.

Etudes incomplètes

« Nous demandons que les impacts de cette liaison sur les territoires voisinant et singulièrement sur le territoire cergypontain fassent l'objet d'une étude sérieuse et d'actualité en termes de trafic, de nuisance sonore et en terme environnemental », a exposé Hervé Florczak, maire de Jouy-le-Moutier et vice-président de l'intercommunalité chargé de l'aménagement durable. En effet, les études qui ont conduit à déclarer ce projet d'utilité publique datent de 2013 et portent sur l'état du trafic en 2006, sans prendre en compte les conséquences sur le Val-d'Oise.

Selon les élus, ce nouveau tronçon, qui va faciliter la fonction entre l'A 13 et l'A 15, va considérablement augmenter une circulation déjà encombrée. « Nous voyons d'un très mauvais oeil de projet. Aujourd'hui, il n'y a même plus d'heure de pointe sur l'A 184, c'est toujours saturé avec 77.000 véhicules par jour », pointe Thibaut Humbert, le maire (Libres !) d'Eragny, l'une des communes les plus touchées par le projet. Une motion similaire a déjà été adoptée par sa municipalité.

Transports alternatifs

Pour les conseillers communautaires, l'impact de la hausse du trafic routier sur la population du Val-d'Oise doit amener des compensations sur les aménagements pour réduire le bruit. Ils ont notamment adressé leurs remarques au président du département des Yvelines, à la présidente du département du Val-d'Oise et au préfet de la région Ile-de-France.

Plus largement, les élus de Cergy appellent à privilégier les investissements dans les transports en commun pour développer les alternatives à la voiture entre l'ancienne ville-nouvelle et les Yvelines. Cela passe notamment par l'intégration dans le contrat de plan Etat-Région (CPER) des études préalables au prolongement de la ligne T13 jusqu'à Cergy préfecture. « Nous sommes face à un projet d'un autre temps qui répond à des logiques de développement routier auquel il faut mettre un terme », ajoute Eric Nicollet, vice-président de l'agglomération chargé des mobilités.