



Concertation sur l'Aménagement de l'Avenue du Parisis
Compte-rendu intégral
de la réunion publique du mardi 27 mars 2012, à Garges-lès-Gonesse

Les intervenants à la tribune :

- **Philippe SUEUR**, Vice-Président du Conseil général du Val d'Oise en charge des Transports et des Infrastructures ;
- **Michel MONTALDO**, Vice-Président du Conseil général du Val d'Oise en charge du Grand Paris et des relations avec les collectivités territoriales
- **Xavier PERICAT**, Conseiller général du canton d'Argenteuil-Ouest – Membre de la Commission Transports et Infrastructures ;
- **Maurice LEFEVRE**, Maire de Garges-lès-Gonesse ;
- **Jean-Claude POUTOUX**, Directeur Général Adjoint en charge de l'Aménagement du territoire ;
- **Didier JUVENCE**, Directeur de la Programmation et des Études Routières du Conseil général du Val d'Oise ;
- **Alain SPIELMANN**, Architecte de l'Avenue du Parisis ;
- **François NAU**, Garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public.

Début de la réunion : 20h15 - Fin de la réunion : 23h00

Nombre de participants dans la salle : 72 personnes

I. Introduction

1) Rappel du thème et de l'ordre du jour

L'animatrice

Je vous propose de démarrer cette réunion. Bonsoir à toutes et à tous. Bienvenue à cette réunion organisée par le Conseil général du Val d'Oise. Ce soir, on vous propose de parler de l'aménagement de l'Avenue du Parisis qui est un projet, donc vous l'avez compris, qui est soumis à la concertation des Valdoisiens. On vous en dira plus dans quelques instants sur cette démarche de concertation.

Cette réunion est la troisième après deux réunions qui se sont tenues d'abord à Sarcelles et à Arnouville. Ça sera la dernière qui se tiendra sur cette partie du territoire. Ensuite, le Conseil général reprendra une série de réunions à la rentrée à partir de septembre.

Alors, avant de vous présenter les personnes qui sont à la tribune, juste quelques mots pour vous dire qu'on vous a remis à l'accueil un dossier dans lequel vous avez les explications détaillées du projet et vous avez à l'intérieur un questionnaire. Si vous avez quelques minutes pour y répondre et nous le remettre à la sortie, ça nous permettra d'analyser un petit peu plus l'avis qui est le vôtre sur ce projet. Et vous avez également la possibilité de poser vos questions par écrit, si jamais vous ne souhaitez pas prendre la parole ce soir. N'hésitez pas, vous posez votre question et vous pourrez la remettre à une de nos hôtes, qui la ramènera à ces

messieurs présents à la tribune, et on pourra ainsi y répondre. Évidemment après, vous aurez la parole librement.

Après quelques mots d'introduction de vos élus, je laisserai la parole à M. NAU, qui vous expliquera très rapidement le principe de la concertation. Il vous expliquera pourquoi ce projet est soumis à la concertation et comment vous pouvez participer, jusqu'à quand.

Ensuite, on vous présentera plus en détail le projet. Là, je laisserai la parole à M. JUVENCE, qui vous le présentera donc avec images à l'appui. Et puis ensuite, et ça sera la principale partie de notre réunion, vous pourrez évidemment prendre la parole, poser vos questions, donner votre avis et on y répondra jusqu'à si possible 23h, on va dire. En tout cas, l'idée c'est qu'on puisse au maximum... l'idée qu'on puisse répondre à toutes vos questions.

2) Présentation des intervenants à la tribune

Alors ce soir, on a donc :

- Monsieur le Maire de Garges-lès-Gonesse, M. LEFEVRE, qui prendra la parole tout à l'heure ;
- nous avons M. MONTALDO, qui est vice-président du Conseil général, conseiller général de Garges-lès-Gonesse et chargé, au Conseil général, du Grand Paris et des relations avec les collectivités territoriales ;
- nous avons M. PERICAT, qui est conseiller général... pardon... d'Argenteuil - excusez-moi, M. PERICAT, pourtant je devrais être rodée, après toute cette série de réunions - d'Argenteuil, et qui est membre de la Commission infrastructures routières au Conseil général ;
- M. POUTOUX, Directeur général adjoint du Conseil général, qui est en charge de l'aménagement du territoire ;
- M. JUVENCE, qui est le Directeur de la programmation routière et des études routières, également au Conseil général ;
- il y a donc M. SUEUR, qui va nous rejoindre, qui est également vice-président du Conseil général, en charge des infrastructures. Il a un tout petit peu de retard, il nous a demandé de l'excuser ;
- et puis M. SPIELMANN, qui est donc l'architecte en charge du projet et qui pourra peut-être répondre à des questions un peu précises que vous pouvez avoir sur l'aménagement.

Écoutez, voilà, je vous donne la parole, Monsieur le Maire, pour quelques mots d'accueil.

3) Mot d'introduction des élus

Maurice LEFEVRE

Très bien, merci pour cette introduction. Bon, simplement, je voulais vous souhaiter la bienvenue dans cet espace associatif des Doucettes. Vous voyez cette superbe salle qui est toute neuve, vous êtes parmi les premiers occupants. Et c'est une salle qui a été financée en partie par le Conseil général, donc elle avait toute sa place pour cette réunion de ce soir, dans cette salle.

Je dirais que l'Avenue du Paris, c'est un projet qui tient à cœur au maire de Garges et, je dirais, aux élus de Val de France, simplement parce que c'est un atout qui sera considérable pour le développement économique sur notre secteur. Et j'espère que la tenue de cette soirée sera une tenue exemplaire et que chacun pourra s'exprimer comme il le veut, mais avec toute la correction nécessaire pour ce faire. Voilà.

L'animatrice

Merci, Monsieur le Maire. M. MONTALDO, quelques mots ?

Michel MONTALDO

Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Donc effectivement, Monsieur le Maire a introduit cette réunion en mettant en valeur déjà la salle, c'est vrai qu'elle est superbe et j'avais eu le plaisir de venir l'inaugurer. Mais je ne suis pas là ce soir pour cela.

Je vais juste vous faire un petit rappel historique très rapidement. Rappeler qu'en fin de compte, les communes de Val de France ont bénéficié par années successives de décisions qui leur ont été profitables.

La première de ces décisions remonte à loin maintenant puisque ces communes-là ont vu une grande partie de leurs quartiers obtenir ce qu'on a appelé les « zones franches ». Le but était déjà de permettre qu'une partie des entreprises, des professionnels libéraux et bien entendu des artisans et des commerçants ne quittent pas des quartiers qui leur paraissaient en déshérence.

Puis dans un deuxième temps, il y a eu le grand projet de l'ANRU, l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine, qui a apporté des moyens considérables. Et grâce au travail de l'équipe municipale et de Monsieur le Maire, vous avez aujourd'hui une ville qui a complètement évolué.

Et donc on est dans une troisième phase, qui elle, est tout aussi fondamentale, qui est de permettre en fin de compte à une avenue, que l'on dit, nous, dans un jargon politique, « structurante ». Une Avenue du Parisis qui va permettre en fait de finaliser et de désenclaver toutes ces villes, de façon à ce qu'elles puissent bénéficier pleinement - et du moins nous l'espérons - des retombées économiques dans le cadre du dossier du Grand Paris. Voilà, vous le savez, il y a des projets là aussi qui vont être véritablement très structurants :

- le fameux dôme de Sarcelles, qui est porté à bout de bras par le Député-maire François PUPPONI ici présent ;
- de notre côté, un autre projet, lui aussi structurant, qui est le projet Europa City. On sait qu'il est controversé et en même temps, il a des partisans, qui sont des partisans farouches, tout aussi farouches que le sont les opposants.

Mais néanmoins, nous sommes effectivement au début d'une histoire qui va permettre à votre ville d'avoir justement un développement économique, et donc un développement humain, particulièrement importants. Et c'est pour cela aujourd'hui que l'on constate, en ce qui concerne les élus - quelle que soit leur tendance politique - une acceptation et un soutien total à ce projet qui, bien entendu, est un projet que va aussi porter le Conseil général.

Donc c'est pour cela ce soir qu'il y a cette réunion dite de « concertation publique ». Pour ceux qui vont, bien entendu, entendre les différents arguments et la présentation, pour ceux qui reconnaîtront le bien-fondé de cette Avenue, vous devez être par la force après des ambassadeurs auprès de la population, pour lui faire comprendre tout l'intérêt de cette infrastructure qui ne va pas se faire du jour au lendemain. Nous sommes sur un horizon de quelques années. Mais tout cela vous sera précisé tout à l'heure.

Voilà ce que je voulais vous dire dans le cadre de mes fonctions. Et pour bien vous faire comprendre que c'est un projet manifestement très important, et en même temps cohérent dans le cadre de ce fameux dossier Grand Paris dont va bénéficier pleinement Val de France puisque, vous le savez ou la plupart d'entre vous, ce projet-là se base aussi sur ce qu'on appelle un Contrat de Développement Territorial et donc qui a été dans le label du Grand Paris. Voilà, je vous remercie pour votre attention.

L'animatrice

Merci, M. MONTALDO. M. PERICAT ?

Xavier PERICAT

Oui, merci. Quelques mots également pour vous dire, Mesdames, Messieurs... saluer également les élus, Monsieur le Député-maire de Sarcelles, M. Hussein MOKHTARI, conseiller général qui vient de nous rejoindre. Pour vous dire qu'effectivement, cette réunion de ce soir fait suite à deux précédentes réunions qui ont été de très bonne tenue et qui ont permis à chacun des participants de prendre connaissance du projet et puis également de donner leur avis, mais aussi - et il faut le dire et vous êtes là pour ça - de faire part également de leurs craintes, de leurs inquiétudes ou tout simplement de leurs interrogations par rapport à un projet qui les concerne.

Très clairement, donc vous le savez, ce projet ne date pas d'hier mais c'est souvent le cas dans ce type de projets très importants. Le bouclage de cette Avenue du Parisis, c'est un projet vieux de plusieurs décennies. Et c'est effectivement aujourd'hui la première fois qu'une concertation, qu'une vague de concertations, est lancée sur ce projet. Après que nous avons consulté la Commission nationale du débat public, on a décidé d'associer le plus largement possible les Valdoisiens en amont du projet, puisqu'on est aujourd'hui bien en amont de ce projet. Et vous êtes donc les premiers concernés par cette nouvelle avenue et il était donc naturel qu'on vous consulte. Parce que j'ai coutume de dire - et c'est d'autant plus vrai que l'argent public devient de plus en plus rare - que si on dépense de l'argent, ça doit être pour satisfaire la population et non pas mécontenter l'ensemble des administrés.

Moi, je pars d'un constat assez simple. J'habite Argenteuil, je suis conseiller général d'Argenteuil Ouest et rien que pour venir ce soir, j'ai mesuré la difficulté qu'il y avait, cher Maurice, à traverser le département d'Est en Ouest. Et j'avais l'œil rivé sur la montre pour savoir si j'allais arriver à l'heure à cette réunion, tant il est difficile finalement de repasser par l'A86 et Saint-Denis en revenant d'Argenteuil, donc d'arriver sur les Hauts-de-Seine, de repartir sur les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis pour rejoindre le Val d'Oise, alors qu'un bouclage par l'Avenue du Parisis permettrait d'y être beaucoup plus facilement. On voit bien donc qu'il est nécessaire de fluidifier la circulation entre l'Est et l'Ouest du département, au niveau de la vallée de Montmorency. Et il y a un axe qui manque entre l'autoroute A1 d'un côté à l'Est, plus près de chez vous, et puis l'autoroute A15 à l'Ouest, plus près de chez moi, qui permette de créer véritablement un désenclavement de l'Est et de l'Ouest du département.

Si je suis là aussi ce soir, c'est parce que Garges, à bien des égards, ressemble beaucoup à notre ville d'Argenteuil que je connais bien. Elle lui ressemble de par son histoire, sa sociologie. Elle lui ressemble par l'importance des projets ANRU qui sont sur ce territoire, et j'ai pu en prendre connaissance en venant ici. Je crois que l'Avenue du Parisis, et au-delà de la fluidification de la circulation, au-delà de l'ensemble des aménagements, des circulations douces, des aménagements en transports en commun, l'intérêt de cette avenue pour des quartiers, pour des villes comme Garges, comme Argenteuil, comme Sarcelles, on l'a vu dans d'autres réunions, c'est véritablement le désenclavement des quartiers, de permettre que finalement il n'y ait plus de quartiers qui soient désertés ou en déshérence, comme le disait Michel MONTALDO tout de suite. Mais que véritablement, on puisse se rendre facilement, entrer et sortir de ces quartiers, de manière à ce qu'il n'y ait pas une espèce de ville dans la ville ou de quartiers dans la ville où personne n'irait. Moi ça me semble très important, compte tenu encore une fois de l'argent public qui est investi. On le voit ici, on le voit... Nous avons la chance d'être dans une salle complètement neuve. On voit autour de nous des quartiers, des rues entières qui se rénovent, des appartements qui se construisent, de bonne facture d'ailleurs, Monsieur le Maire. Et tout cela, il ne faut pas que ça soit fait pour rien, il faut que ça soit fait dans la durée, il faut que les gens s'y sentent bien, il faut qu'ils aient envie d'y aller, d'en sortir, d'y assurer donc leur vie personnelle et professionnelle. Et pour ça, on a besoin véritablement d'un désenclavement de ces quartiers. Donc moi, j'insisterais là-dessus.

Ce que je peux vous dire également, c'est que je suis tout à fait prêt, et on le verra dans la séance de questions, à recevoir toutes vos interrogations, toutes vos craintes, toutes vos inquiétudes. Et je n'ai aucun a priori puisque moi, ce territoire, je ne le connais pas, je vous le dis clairement. Je ne le connais pas du tout, c'est vraiment l'Est du département. Donc je n'aurai pas d'a priori par rapport à votre sentiment sur telle ou telle portion du tracé que d'ailleurs M. JUVENCE vous présentera par la suite en détail. Donc voilà, le maître mot de ce soir, comme dans les deux réunions précédentes, c'est : n'hésitez pas à faire part de vos interrogations. Il n'y a pas de questions stupides, je vous prie de le croire. Merci.

L'animatrice

Merci, M. PERICAT. Alors avant de rentrer dans le vif du sujet, quelques mots de M. François NAU, donc qui est le garant de la concertation. Il va vous expliquer précisément en quoi consiste son rôle.

4) Rappel du principe de la concertation publique

François NAU

Merci. Bonsoir à tous. Je constate que, parmi vous, il y a un public relativement nouveau par rapport à celui qui a assisté aux deux premières réunions. Donc il ne me paraît pas inutile de vous rappeler quel est le sens, l'objectif et les modalités de cette concertation.

1. Principes et objectifs de la concertation

Donc la concertation, je rappelle que c'est déjà un droit. C'est un droit à l'information et à la participation aux projets de décision sur les grands aménagements, les projets qui ont une incidence importante sur l'aménagement du territoire, sur l'environnement, et qui présentent des enjeux économiques importants. Donc c'est le cas du présent projet qui est présenté ce soir, qui est un projet d'infrastructure dont le montant dépasse les 300 millions qui imposent la saisine de la Commission nationale du débat public.

2. Rôle du garant

Cette commission décide s'il y a lieu ou non de faire un débat public, un grand débat public comme celui du Grand Paris, par exemple. Compte tenu des caractéristiques de ce projet, la Commission nationale du débat public a estimé que la concertation devait avoir lieu donc sous l'égide du garant que je suis, c'est-à-dire un garant chargé, à tout moment, de vérifier que la concertation se tient correctement, donc avec un bon niveau d'information et une capacité d'expression du public suffisante. Donc ceci est mon rôle. En tant que garant de la concertation, indépendant du maître d'ouvrage, donc qui doit rester neutre pendant toute la durée de la concertation, ce qui veut dire que je ne me prononcerai jamais, au cours de la concertation, sur le projet et je ne donnerai donc pas d'avis.

3. Modalités de participation

Donc s'agissant des modalités de la concertation, elles sont rappelées sur la diapo qui est présentée. Elles comportent, en matière d'information, la mise à disposition d'un dossier de concertation que vous avez tous en main. Et pour aller plus loin dans l'information, donc sur le site du Conseil général, vous trouverez tous les éléments d'études qui ont servi à la conception et l'élaboration du projet. Donc vous avez :

- des études en matière d'environnement, donc un repérage environnemental ;
- vous avez des études sur l'air ;
- sur la circulation ;

- sur le Transport en Commun en Site Propre qui est intégré au projet ;
- et puis des études socio-économiques qui intègrent elles-mêmes un certain nombre de données en ce qui concerne l'environnement ;
- l'incidence du projet ;
- et l'appréciation du projet.

Alors les réunions publiques ont pour objet aussi de compléter votre information, donc de répondre à toutes les questions qui sont posées sur le projet. Et elles ont surtout aussi pour objet de vous exprimer, c'est-à-dire donner votre avis, aussi bien sur l'opportunité du projet, ses caractéristiques et ses impacts. Donc toute question peut être posée sur l'ensemble des aspects du projet, ceci pour permettre effectivement de vous exprimer complètement, soit en tant que citoyen, soit en tant que riverain ou en tant qu'usager potentiel du projet. Et généralement donc, cette expression permet d'enrichir les projets, les améliorer, et de présenter éventuellement ou même des contre-propositions par rapport au projet soumis à la concertation.

Donc ce qui est souhaité au cours de cette concertation, c'est que votre expression soit suffisamment riche pour traduire effectivement, comme l'a rappelé à l'instant M. PERICAT, l'avis de la population. Donc il s'agit d'un exercice de démocratie collective, et donc ce qui permet aussi en même temps de vérifier l'acceptabilité sociale du projet. Donc surtout, n'hésitez pas à vous exprimer. Sur le site du Conseil général, vous trouverez déjà trois contributions importantes :

- la contribution de « Vivre sans BIP », qui est présente dans la salle ;
- la contribution du groupe VOUS, c'est-à-dire Val d'Oise Utile et Solidaire ;
- et puis la contribution récente de la communauté d'agglomérations Val de France, puisqu'elle date du 22 mars dernier.

Voilà. Donc je pense que vous êtes en mesure maintenant de bien apprécier le projet et de poser vos questions.

Rappeler, avant de terminer, que l'ensemble de la concertation donne lieu à des enregistrements des réunions publiques. Donc vous trouvez déjà sur le site du Conseil général les comptes-rendus des deux premières réunions. Et puis, à la fin de la concertation, il y aura l'établissement d'un compte-rendu de la concertation par le Conseil général maître d'ouvrage, et puis je ferai moi-même un rapport sur la concertation, qui sera aussi rendu public, présenté à la Commission nationale du débat public. Ces deux documents publics seront donc consultables par tous, ce qui permettra à chacun d'entre vous de vérifier que tous les points importants qui ont été apportés et dits au cours de la concertation sont bien traduits dans ces documents qui, ensuite, seront à prendre en compte par le maître d'ouvrage au moment de prendre sa décision sur le projet.

L'animatrice

Merci, M. NAU. M. SUEUR nous a rejoints, vice-président du Conseil général en charge des transports et des infrastructures. Vous voulez dire quelques mots en complément ?

Philippe SUEUR

Surtout pour saluer l'auditoire, pour évidemment saluer Maurice LEFEVRE, votre Maire. M'excuser de ce retard qui était un peu programmé parce que je devais absolument être dans un conseil d'école, parce qu'il y a aussi le fonctionnement local, et nous le conjuguons du mieux possible.

Bon, je pense que Michel MONTALDO comme Monsieur le Maire vous ont introduit largement, et le principe de la concertation vient d'être rappelé savamment et précisément par M. NAU, le garant. Moi, je vais simplement redire... et j'interviendrai et nous interviendrons au fur et à mesure de la présentation très détaillée, très technique mais d'une technique pédagogique pour que nous puissions tous, non hommes de l'art, l'apprécier.

Mais on a tous en tête qu'on avait un projet ancestral, et le 132 le premier qui, dans ces dernières années, s'est appelé longtemps le BIP. C'était une autoroute, qui avait sans doute une pertinence il y a encore 50 ans et encore, qui a diabolisé la question. La conception, c'est-à-dire la nouvelle forme, c'est-à-dire on a revisité, c'est pour ça que j'ai hésité, on a revisité ce dossier. Nous l'appelons maintenant d'ailleurs « Avenue du Parisis », parce qu'une avenue a une connotation, en quelque sorte, d'appropriation dans sa ville. On ne va pas, évidemment... ce n'est pas une avenue de promenade, mais c'est une nouvelle voie. Ce n'est pas une autoroute, on va vous la présenter.

2x2 voies, certes, 70 km/h de limitation de vitesse, un site propre pour qu'il y ait, au moins dans un premier temps, un BHNS - un Bus à Haut Niveau de Service -, c'est-à-dire qui pourra joindre Argenteuil à Roissy en, évidemment, empruntant cette voie. Un site propre, c'est aussi la promesse d'un autre transport possible, des voies de circulation douce, voies cyclables, pistes cyclables. Et surtout, c'est une infrastructure de développement. C'est une infrastructure au service de tout le monde, aussi bien des locaux... et nous avons bien pris conscience, dans des communes voisines, qu'on allait enfin les libérer d'une thrombose locale. Quand vous avez, dans des voies qui font 10 mètres d'emprise, des 38 tonnes qui sillonnent, qui font vibrer les maisons et qui n'ont plus leur place là-dedans, il nous faut y répondre par une autre capacité, une autre desserte.

Mais il n'y a pas que l'intérêt local, il y a un intérêt régional. Toute voie structurante met en relation des richesses, c'est-à-dire qui invitent des investisseurs, des entreprises à s'installer. Vous avez dans votre secteur, dans celui de Sarcelles... et nous pensons qu'il y a véritablement une urgence à traiter cette section, c'est-à-dire vraiment de ce qui a été réalisé, de ce qu'on appelle le BIP Est, jusqu'à la RN301, c'est-à-dire Sarcelles.

Les enjeux en nouvelles infrastructures sont considérables. Le dôme, dont on va vous parler vraisemblablement. Également, nous pensons que les déplacements des salariés sont au cœur de l'enjeu, pour aller sur Roissy, pour aller sur les entreprises locales, et que cet élan conduira à repenser le territoire, à le vivifier. Le Grand Paris a dû être évoqué, vous reprendrez sans doute quelques interrogations là-dessus. Mais nous sommes là dans une anticipation de ce que ce territoire doit devenir. On a une chance folle, je crois, c'est avoir enfin renversé - ce n'est pas une chance, c'est le travail des élus, c'est la concertation des populations -, c'est d'avoir renversé l'inertie, qui jusque maintenant, avait desservi l'Est de ce département. Et les deux agglos, le Grand Paris dans ses effets secondaires, vont transformer ces territoires, nous l'espérons, dans des territoires de richesses. On pense que la Seine-Saint-Denis sera ce couloir Nord Europe qui sera un couloir d'une dynamique fantastique. On voit déjà comment cela s'amorce. Et les Contrats de Développement Territoriaux qui se signent, dont celui qui concerne Val de France et tout ce secteur, sont absolument prometteurs d'avenir. La preuve, c'est que bien sûr l'État s'y implique largement, la région, le département. Merci de votre écoute.

L'animatrice

Merci. Écoutez, on va rentrer dans le vif du sujet. M. JUVENCE, M. SUEUR l'a dit, une présentation technique mais pédagogique. Donc on compte sur vous pour expliciter tous les mots techniques et barbares.

Je vous propose de laisser la parole à M. JUVENCE pour qu'il vous le présente. Vous aurez vraiment tout le temps ensuite de prendre la parole. Sauf s'il emploie un mot technique que vous ne comprenez pas, n'hésitez pas à vous manifester. L'idée, c'est vraiment que tout soit le plus clair possible.

II. Présentation du projet

Didier JUVENCE

Merci. Donc je vais effectivement être assez vigilant sur la terminologie, mais tout d'abord vous dire tout ce que vous allez voir et en quelques mots, en quelques moments. On va vous faire une présentation en trois parties :

- la première partie, ce sont un peu les éléments de contexte, les généralités ;
- la deuxième partie, je passerai la parole à M. SPIELMANN pour tout ce qui est en termes d'aménagements. M. SPIELMANN, c'est l'architecte en charge du projet, qui est intégré à l'équipe projet ;
- et puis la troisième partie, si vous le souhaitez, on fera un zoom vraiment sur cette section, telle que l'a décrite M. SUEUR, entre la RD301 à Sarcelles et puis la RD84 en limite d'Arnouville et Garges.

Je vais volontairement aller un petit peu vite mais pas trop, de façon à ce qu'on laisse pas mal de temps après aux questions/réponses. Et on pourra de toute façon revenir sur les vues, notamment sur celles qui sont des vues aériennes, où on arrive à bien situer le projet. Sachant que vous pouvez trouver sur notre site Internet tout ce que vous allez voir ce soir, mais aussi plein d'autres documents techniques - on y reviendra -, des documents qui sont consultables en ligne, des documents qui sont téléchargeables. Et pour ceux qui n'ont pas Internet, bien évidemment, des documents que vous pourrez vous procurer soit directement à la mairie, soit en nous faisant la demande. Mais aujourd'hui on s'est plutôt organisé avec un rapprochement des usagers et des riverains qui le souhaitent auprès de leur municipalité.

1. Présentation générale

a) *Le contexte*

Donc l'historique, M. SUEUR en a déjà dit quelques mots. C'est un très vieux projet puisqu'il a commencé dans les années trente. Ce qu'il faut noter, c'est qu'en 2006, le projet d'aménagement de l'Avenue du Paris a été transféré au département, qui l'a approuvé dès septembre 2007.

En 2012, comme ça a été dit, depuis début 2012, nous sommes en phase de concertation. Donc c'est une première phase de concertation qui va s'achever pour la partie Est du département, mais la concertation elle-même ne s'achève pas, pour deux raisons. La première : on va, avec toute l'équipe projet, aller voir toutes les municipalités sur l'ensemble du tracé, pour recueillir l'avis direct des élus mais aussi l'avis indirect par les observations qu'auront pu faire tous les riverains, tous les usagers et toutes les personnes concernées. Et puis on reprendra sur la partie Ouest du projet à partir de septembre jusqu'à novembre. Pourquoi cette interruption entre les deux ? Simplement pour des raisons électorales puisqu'il y a toute la période qui est consacrée aux élections, tout d'abord présidentielles et ensuite législatives, pendant lesquelles on ne peut pas faire de concertation publique. Mais ça ne nous empêchera pas de travailler, et on aura beaucoup de travail puisque cette concertation, on la fait ce qu'on appelle « en phase amont », c'est-à-dire, le projet n'est pas ficelé. On est là pour écouter, pour recevoir vos observations, les intégrer, que ça soit les observations des riverains - je l'ai déjà dit - ou les observations des élus, et modifier notre projet s'il doit l'être, de façon à vous proposer dans une seconde partie, en vue d'aboutir sur une Déclaration d'Utilité Publique dans quelques mois, dans quelque temps, sur un projet qui fera consensus et qui répondra à tous ces objectifs.

Aujourd'hui, malheureusement, comme ça a été dit aussi, le Val d'Oise souffre d'un certain nombre de handicaps en matière d'infrastructures :

- notre réseau est essentiellement orienté vers Paris. Dans le secteur, on a notamment la RD301, la RD316 (ex RN1, ex RN16). Ex RN17 aussi, qui s'appelle maintenant la RD317 ;

- et le réseau de transports en commun surtout est lui aussi orienté Nord-Sud ;
- nous n'avons pas, malheureusement, dans ce secteur du Val d'Oise un réseau cyclable, j'allais dire digne de ce nom, et en matière de circulation douce, puisque ce sont des opérations discontinues ;
- et de ce fait, les pôles de population et les pôles d'emplois sont difficilement accessibles.

b) Le tracé de l'Avenue du Parisis

Le tracé de l'Avenue du Parisis, donc c'est un tracé qui se décompose en quatre parties :

- d'Ouest en Est, vous avez la première section, qui a été réalisée et qui a été mise en service en partie en 1999 et en partie en 2003 ;
- de l'autoroute A15, je vais caricaturer en disant de l'autoroute A15 jusqu'au champ de courses d'Enghien Soisy ;
- puis, si je repars vers l'Est, vous avez actuellement une partie qui est en travaux au niveau de la commune de Bonneuil, au niveau de la RD47 à Bonneuil, qui rejoint la partie qui a été réalisée en 1995, ce qu'on appelait le BIP Est, et qui permet de rejoindre l'autoroute A1 ;
- entre ces deux parties, 11 kilomètres qui concernent sept communes : Soisy, Montmorency, Deuil, Groslay, Arnouville, Sarcelles et Garges. Donc c'est là le cœur du sujet de la réunion de ce soir, et c'est le cœur du sujet de l'Avenue du Parisis.

c) Les objectifs du projet

Les objectifs du projet, vous l'avez bien évidemment deviné, c'est de :

- créer une liaison Ouest-Est dans cette partie Sud du département, à la fois pour assurer une liaison qui n'existe pas aujourd'hui pour les pôles de population et les pôles d'emplois ;
- désenclaver et surtout désengorger et améliorer l'accessibilité dans cette partie du territoire ;
- et puis intégrer à ce projet, qui est avant tout un projet d'aménagement... ce n'est pas un projet routier « pur et dur », c'est un projet d'aménagement, dans lequel on va intégrer des liaisons douces pour les cycles, pour les piétons, surtout des liaisons pour les transports en commun mais on va aussi - comme l'a dit M. SUEUR -, par une infrastructure à 2X2 voies à vitesse apaisée, accepter les véhicules automobiles sur l'ensemble de ce tracé.

d) Les caractéristiques du territoire

Notre territoire concerné a fait l'objet de quatre grandes séries d'études, qui sont aujourd'hui disponibles ou qui seront disponibles prochainement sur le site Internet www.valdoise.fr :

- des études environnementales, qui traitent de l'acoustique, de la qualité de l'air, mais aussi de l'hydrologie ;
- des études de circulation et de trafic. Je vais vous présenter quelques vues, qui sont des vues à l'instant T notamment en matière de simulation de trafic, et notamment sur les conséquences du projet sur les voiries ;
- des études surtout portant sur l'insertion d'un Transport en Commun en Site Propre. J'éviterai d'employer le sigle TCSP ;

- et puis bien évidemment des études socio-économiques.

Vous les trouverez sur le site www.valdoise.fr, sous format électronique bien évidemment.

e) Les caractéristiques générales du projet

Donc on l'a déjà dit, l'Avenue du Parisis, c'est 11 kilomètres, sept communes traversées, 2x2 voies, une vitesse limitée en section courante. Ce qu'on appelle la section courante, c'est entre les lieux d'échanges, entre les carrefours à 70 km/h, mais avec bien évidemment des abaissements de vitesse au moment où on arrive sur les carrefours. Vous verrez qu'on vous présentera deux types de carrefours, deux types d'échanges :

- des échanges qui sont soit à niveau, donc au même niveau que la circulation locale, sous forme de carrefours à feux, sous forme de carrefours giratoires eux aussi à feux ;
- ou des carrefours dénivelés, c'est-à-dire que le projet de l'Avenue du Parisis passe en dessous du terrain naturel. Dans notre jargon, il passe en déblai par rapport au terrain naturel, de quelques mètres (entre trois et cinq mètres), de façon à pouvoir concilier une circulation de transit avec la circulation locale.

Les trafics prévisionnels, j'y reviendrai tout à l'heure. Ils sont globalement compris entre 28 000 véhicules jour et 58 000 véhicules jour. La zone dans laquelle on a 58 000 véhicules jour, c'est ce qu'on appelle un tronçon commun, c'est-à-dire là où vous allez rencontrer le trafic de l'Avenue du Parisis qui viendra se superposer au trafic existant, c'est sur la RD316.

À cette occasion, pour l'Avenue du Parisis, c'est l'occasion de créer une nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service - ce qu'on appelle aussi un BHNS, Bus à Haut Niveau de Service -, entre Argenteuil et Roissy, qui pourrait emprunter cette Avenue du Parisis. Il l'empruntera comment ? Non pas dans la circulation, non pas mêlé à la circulation, mais ce qu'on appelle en site propre. Ce site propre, vous verrez après qu'il peut être soit dans l'axe du projet, au milieu, soit en rive, de façon à être implanté de façon latérale. Suivant les cas, je détaillerai un tout petit peu plus tard.

L'idée aussi, c'est sur l'ensemble de ce trajet d'avoir à peu près 15 stations de bus, dont 10 sur l'Avenue du Parisis - les autres sont à l'extérieur et aux deux extrémités -, qui permettront d'avoir des correspondances pour faire ce qu'on appelle du rabattement, de façon à ce que les gens viennent par d'autres moyens mais toujours en transports en commun, emprunter cette ligne de Bus à Haut Niveau de Service, et faire avoir aussi quelques... enfin de nombreuses correspondances avec les gares et des lignes de transports en commun qui, à cette occasion, pourront être réorganisées.

Enfin, et ce n'est pas des moindres, je vous avais dit au début qu'il n'y avait pas de cheminements, de liaisons douces. Le projet fait 11 kilomètres, il est prévu de chaque côté du projet de créer des liaisons douces. Donc on aura un total de 22 kilomètres de ces liaisons douces, qui seront essentiellement des pistes cyclables et qui seront végétalisées.

Je vais me permettre de passer la parole pour la deuxième partie à M. SPIELMANN.

2. Zoom sur le secteur de Garges-lès-Gonesse

Alain SPIELMANN

Merci bien. Merci beaucoup de me passer la parole effectivement, et c'est la première fois que j'ai l'occasion de m'exprimer en public sur ce projet. Je pense remercier aussi le Conseil général de m'avoir fait travailler sur ce sujet depuis maintenant cinq ou six ans, ou sept ans. Et je vais vous donner la manière dont nous avons travaillé pour aborder ce sujet.

Il a été dit que, par rapport au BIP, au Boulevard Intercommunal, on a changé de nom et on l'a appelé Avenue. M. SUEUR a rappelé ça et c'était volontairement qu'on a changé de nom parce qu'on a voulu avoir une approche un petit peu différente, pas uniquement - si je puis dire - fonctionnaliste, pas uniquement quantitative, mais d'abord qualitative. Et on a voulu donner un nouvel esprit dans les relations entre les hommes, dans les relations dans le Val d'Oise, dans les relations entre les communes. Et cette nouvelle recherche nécessitait des nouveaux termes, le nom d'avenue, comme ça a été dit, mais aussi des nouveaux moyens d'expression. Et ces moyens d'expression, je vais vous les montrer rapidement, pour ne pas être non plus trop bavard, dans la forme.

Alors nous avons commencé bien sûr par faire des visites nombreuses et détaillées de chaque commune, de chaque site. Précédemment, on a fait des croquis, on a regardé par des photos, on a regardé par des plans, des plans anciens, l'histoire de vos diverses communes, leurs interrelations, ce qu'était Garges autrefois, ce qu'était Sarcelles autrefois, etc., comment on communiquait avec Paris, quelles étaient les relations, si vous voulez, entre le Val d'Oise et la capitale. Ici, vous voyez des exemples de photos et également, nous avons cherché à montrer un petit peu des images différentes. Par exemple vous voyez, ces images, ce sont des photos aériennes. On a voulu volontairement montrer des vues différentes, pour voir comment on pouvait amener de nouvelles relations, c'est ce que je voulais dire, et de nouvelles routes, avenues, voiries.

Il ne s'agit pas ici de faire que du trafic, il s'agit aussi de permettre aux habitants d'aller d'une commune à l'autre, de faire du cabotage ou d'avoir justement, que le département crée en lui-même, si vous voulez, une route interne qui favorise les interrelations. Par exemple, aller faire ses commissions, ses courses dans une autre commune, de façon rapide.

Voilà par exemple une autre vue où l'on voit Sarcelles, et où également, dans cette recherche que nous avons faite, nous n'avons pas repris qu'immédiatement, si je puis dire, les emprises allouées au projet, mais nous avons par exemple ici pris l'ancienne A16 et nous avons contourné, de manière à libérer des terrains qui pourraient être, comment dirais-je, utiles pour, par exemple dans ce cas-là, Sarcelles. Donc la réflexion a dépassé, si vous voulez, une réflexion purement routière, mais également engage une réflexion urbanistique d'ensemble.

La photo suivante. Ici, par exemple, vous avez une autre vue sur Garges le long des ensembles commerciaux, qui montrent cette vue aérienne de la chose. Et, je dis encore autre chose, c'est que cette voie sera également une nouvelle entrée de commune. Donc on peut repenser ces communes, comment y entrer, comment y sortir. Voilà. Autre vue, qui montre ce sujet.

J'ai voulu montrer ces vues aussi parce que comme vous voyez par exemple le rôle que peuvent jouer les relations à pied, c'est extrêmement important. Et tout à l'heure, il a été dit qu'on va faire un certain nombre de kilomètres de routes, mais ces routes, nous allons les mettre également en réseau, avec le réseau existant. Il faut qu'on puisse mailler tout ça, que les circulations douces puissent être maillées avec les circulations existantes, qu'on puisse aller par exemple de la forêt de Montmorency au parc d'Argenteuil, qu'on connecte ces ensembles. Donc nous nous sommes inspirés de ce qui existe, et à partir de ce qui existe, nous avons tenté d'intégrer dans le projet ces éléments.

Didier JUVENCE

Je pense qu'on reviendra et qu'on re-sollicitera M. SPIELMANN un petit peu plus tard, notamment sur vos questions en matière d'aménagement et aussi de liaisons inter-quartiers par rapport à l'Avenue du Parisis.

Je vous propose maintenant qu'on fasse un rapide survol de l'Avenue du Parisis, entre Sarcelles et Bonneuil, en partant de la vue aérienne. Sachant que vous avez ici la RD301 (ex RN1), la RD316 (ex RN16), et puis ici la RD125 et là, la ligne TGV, pour ceux qui visualisent bien. Vous avez aussi là le projet du dôme à Sarcelles, on a la ferme Lemoine qui est juste ici à Arnouville et puis la zone de la Muette qui est ici à Garges, avec le rond-point du

Christ qui est juste ici. Et là, ce qu'on voit - mais on y reviendra tout à l'heure -, on a le raccordement sur la zone qui est aujourd'hui en travaux, au niveau de Bonneuil-en-France.

Donc ce que je vous propose, c'est qu'on parte de la 316 et de la 301. Donc bien évidemment, le projet vient de l'Ouest, notamment depuis Soisy. Et c'est un projet qui présente une caractéristique puisqu'on a un Transport en Commun en Site Propre - voilà, je n'ai pas dit TCSP -, on a un Transport en Commun en Site Propre qui est soit dans l'axe, soit en rive, en latéral, soit à partir de ce point-là de la 316 qui est carrément sorti du tracé des 2x2 voies. Pourquoi ? Alors il est dans l'axe sur ce support visuel qui est le support de la solution 1. Vous verrez tout à l'heure qu'on a quatre solutions, mais on a choisi de faire sur le support de la solution 1. Il est dans l'axe puisque, quand on vient de l'Ouest, c'est une zone dans laquelle il y a très peu d'échanges, donc ça permet au TCSP - Transport en Commun en Site Propre -, au bus de circuler librement et de façon ininterrompue par rapport au flot des véhicules. Par contre, dans ces secteurs-là, on va avoir besoin d'avoir un arrêt, une station. Et donc l'idée, c'est de sortir le transport en commun de son axe et de l'amener de façon à ce qu'il soit accessible aux populations qui vont vouloir prendre le bus, en le protégeant, en protégeant cette population par des carrefours à feux et des passages piétons protégés.

Ensuite, nous restons en rive et puis, au niveau de la 316, nous allons sortir du tracé. Vous allez comprendre pourquoi puisque le tracé, lui, va continuer sur l'actuelle 316, et c'est là où nous aurons le plus de trafic puisqu'on conjuguera le trafic qui est dans un mouvement Sud-Nord et le trafic qui va faire un mouvement Ouest-Est en continuant le tracé. Le fait de sortir le Transport en Commun en Site Propre, ça permettra de desservir tous les quartiers qui vont se trouver au Sud et, du coup, de permettre une accessibilité aux transports en commun aux populations.

Si je continue un peu plus vers l'Est, on retrouve ici la RD125. Vous avez ici une particularité dans cette solution, c'est qu'on a une partie du tracé qui est à niveau, au niveau du terrain naturel, et puis la section courante qui est dénivelée. Pourquoi ? Parce que dans cette zone, nous allons avoir pas mal d'échanges avec le tissu urbain et avec les voies existantes, la RD316, je l'ai dit, et la RD125. Et on a une partie du tracé - du tracé et du trafic, donc - qui va filer - ce qu'on appelle la section courante, la section filante - en souterrain, de façon à ne pas être pénalisé par le trafic à niveau mais aussi de façon à ne pas pénaliser le trafic à niveau.

Nous retrouvons un peu plus au Sud notre ligne de bus qui chemine et qui va retrouver à l'est de cette planche la section courante. Et ce que vous voyez en vert, ce sont des aménagements paysagers. Et on verra après que dans certains endroits, il y a en plus des aménagements par rapport aux protections phoniques puisque, bien évidemment, c'est à la fois une obligation réglementaire mais c'est aussi une obligation que se donne le Conseil général, c'est d'apporter des protections phoniques de façon à ce que les seuils réglementaires ne soient, bien évidemment, pas dépassés, ni même atteints.

On le voit beaucoup plus précisément ici, avec notre terre-plein central, pardon, notre Transport en Commun en Site Propre, notre TCSP, qui rejoint l'axe du projet, à nouveau en permettant aux usagers éventuellement de venir dans l'hypothèse d'une station de bus ici, de venir accéder au bus de façon protégée par un carrefour à feux. Et là, nous restons dans l'axe. On est là au niveau du projet du dôme à Sarcelles. Vous retrouvez ici la ligne ferrée, mais l'ouvrage est existant, il est aujourd'hui, il a été réalisé dans le cadre de la ligne TGV. Il faudra qu'on vienne, excusez-moi de l'expression, travailler en sous-œuvre, c'est-à-dire se mettre au gabarit et enfoncer le tracé, mais le gros du travail est déjà réalisé.

Nous sommes ici dans des zones dans lesquelles nous avons des populations à protéger. Nous avons donc prévu des isolations phoniques, sous des formes qui ne sont pas encore complètement arrêtées. Ça pourrait être des buttes paysagères, j'allais dire des merlons acoustiques, mais des buttes paysagères plantées. Ça pourrait être aussi, dans certains cas, des merlons acoustiques ou des écrans phoniques qui, eux, sont verticaux.

Je poursuis. Voilà, on arrive aussi ici dans le... une possibilité étant... alors là vous avez la ferme Lemoine, on retrouve la voie ferrée, la ferme Lemoine sur Arnouville. On est vraiment en limite d'Arnouville et de Garges. Et ici, une possibilité, non pas d'échangeur, mais d'échanges avec la ville, par la création d'un nouveau carrefour au niveau de Garges permettant une entrée de ville. Pour ceux qui le connaissent, vous avez ici l'ancien tracé de l'A16, mais on est ce soir dans le cadre de l'Avenue du Parisis et l'on voit bien qu'on dessert la ville via l'Avenue du Parisis et que le tracé de l'A16 n'existe plus.

On poursuit le long de la zone d'activité, sur les emprises existantes. Les emprises avaient été prévues dans les documents d'urbanisme, les terrains ont été, pour une grande partie, acquis par l'État et l'État les a transférés au Conseil général en 2006, en même temps qu'il transférait le projet de l'Avenue du Parisis. Donc nous longeons la zone d'activité des Doucettes et nous allons arriver, ici pour ceux qui le connaissent, vous avez le rond-point du Christ...

Un intervenant

La Muette.

Didier JUVENCE

La zone d'activité de la Muette, excusez-moi. Merci, je vois qu'il y a beaucoup de monde qui suit, c'est sympa.

Nous arrivons ici au niveau du rond-point du Christ sur la RD84 à Garges. Vous avez le centre commercial Cora, vous avez la RD47 qui est la rue d'entrée dans Bonneuil, et vous avez ici la préfiguration du raccordement des travaux qui sont en cours aujourd'hui un petit peu plus à l'Est, il y a un ouvrage d'art qui est en train de se finir. Il y aura un autre ouvrage d'art qui sera fait ici à partir de l'année prochaine sur la RD47, avec un raccordement vers le Sud par la déviation de la RD84, mais aussi un raccordement vers l'Ouest pour rejoindre l'Avenue du Parisis.

Ce qu'il faut noter, c'est que nous avons toujours notre Transport en Commun en Site Propre qui est, dans cette solution, dans l'axe, avec à nouveau la possibilité d'avoir une station pour permettre aux usagers d'emprunter le Bus à Haut Niveau de Service. Et il ne s'arrête pas là, ce Bus à Haut Niveau de Service, il poursuit sa course, j'allais dire, jusqu'à l'Est, jusqu'à Roissy-en-France, en empruntant la section qui est aujourd'hui en travaux, la section qui se réalisera plus tard, et en empruntant aussi la section qui a déjà été réalisée.

Par rapport à ce projet, je vous ai dit qu'il y avait plusieurs solutions. Alors ce ne sont pas des solutions qui sont géographiquement dispersées dans l'espace parce que le tracé, ce qu'on appelle le faisceau des tracés, est connu depuis maintenant longtemps. Ce sont des solutions qui se distinguent par deux caractéristiques :

- soit par l'emplacement du Bus à Haut Niveau de Service, qui est toujours en site propre, c'est bien un Transport en Commun en Site Propre. Dans le cas présent, il est excentré par rapport à la voirie : vous avez vos 2x2 voies, vous avez votre bus en site propre, mais nous avons surtout, de part et d'autre, des circulations douces qui, elles, sont à niveau. On est là dans ce qu'on appelle une coupe type d'un projet dénivelé, puisque le niveau du terrain naturel est ici et la 2x2 voies passe un peu en dessous, de l'ordre de deux à trois mètres dans la section que nous voyons ici ;
- à l'inverse, on peut avoir à d'autres endroits un projet qui est à niveau, c'est-à-dire au niveau du terrain naturel, et, c'est les extrêmes dont les principes sont les suivants : on conserve bien évidemment nos circulations douces de chaque côté, on conserve nos 2x2 voies et ici, le Bus à Haut Niveau de Service est dans l'axe du projet.

a) Les quatre solutions soumises à la concertation

On a donc étudié quatre solutions qui sont soumises à la concertation. C'est ces solutions que vous retrouverez sur le site Internet www.valdoise.fr, que vous retrouverez aussi sur les documents qui vous ont été remis ou qui sont à votre disposition, et qui sont aussi découpés par planches au format A3 disponibles dans les mairies.

La première solution 1, j'y reviendrai juste après. Je vais commencer par la solution 2. C'est une solution où on a maximisé la longueur d'aménagement en déblai, c'est-à-dire la solution où on a cherché à être le plus possible enterré, en déblai, décaissé par rapport au terrain naturel, de façon à pouvoir recréer un tissu urbain sous forme de place, sous forme d'ouvrage passant au-dessus du projet. Alors cette solution, elle a des avantages, elle a des inconvénients. Dans ces avantages, on a un temps de parcours qui est faible puisqu'il y a peu d'interactions avec la circulation sur le tissu urbain existant. Le TCSP, le Transport en Commun en Site Propre, il est très lisible puisque dans cette solution, il est dans l'axe. Il est moins accessible par les usagers puisqu'il faut passer par le dessus et venir par des solutions techniques un petit peu compliquées - c'est des ascenseurs, c'est des escaliers - prendre le bus qui est dans l'axe du projet. Le coût, il est de l'ordre de 547 millions d'euros. C'est une solution qu'on a trouvée chère mais performante, notamment en matière de temps de parcours.

La solution 3, c'est pratiquement la même. Vous voyez qu'on a aussi maximisé la longueur en déblai. Le temps de parcours est donc du même ordre. Par contre, le TCSP, lui, est excentré, il est en rive par rapport au tracé. Donc c'est plus facile d'aller chercher son bus puisqu'on n'est pas obligé de traverser d'une façon ou d'une autre les voies. Ça permet une meilleure intégration urbaine, mais c'est encore plus cher parce qu'il nous faut un peu plus d'espace.

C'est là où je vais revenir à la solution 1, si vous le permettez, puisque la solution 1, c'est une solution qu'on peut qualifier d'optimisée, qu'on peut qualifier de mixte, puisque la longueur de ce qu'on appelle en déblai, c'est-à-dire avec le tracé qui est en-dessous du niveau du terrain naturel, qui est plus faible que dans les solutions 2 et 3. Le temps de parcours est un petit peu augmenté, on est passé de 17 minutes à 20 minutes. Ça nous paraît quand même largement acceptable. C'est pour nous le meilleur compromis entre l'insertion, l'intégration urbaine et l'accessibilité pour le Transport en Commun en Site Propre. Et puis elle a un autre avantage, c'est qu'elle est, en plus, un peu moins onéreuse puisqu'on est dans l'ordre de 500 millions d'euros, on est à 498 millions d'euros. Et pour nous, c'est celle qui représente le meilleur compromis performances et coûts.

Reste une quatrième solution qui, elle, était une solution pour laquelle on a cherché à minimiser la longueur du tracé en déblai. Donc celle-ci, elle a un certain nombre d'inconvénients, notamment en termes de temps de parcours puisque là, le temps de parcours est très largement augmenté. Rappelez-vous, solutions 2 et 3 : 17 minutes. Solution 1 : 20 minutes. Ici, on a 25 minutes de temps de parcours. Il faut avoir en tête que ce temps de parcours, il n'est que pour les 11 kilomètres, ce qui donne une idée un peu de l'accroissement du temps de parcours. Il est un bon compromis, à l'inverse, en termes d'intégration urbaine et pour l'accessibilité pour le Transport en Commun en Site Propre. Et c'est aussi une solution qui, du coup, est moins chère, mais qui est la moins performante, je le rappelle, performante notamment en termes de temps de parcours pour les usagers.

b) Le financement du projet

Le financement du projet, on a vu que c'était un projet qui allait globalement tourner aux alentours de 500 millions d'euros. Le Conseil général, pour ce financement, viendra solliciter ses partenaires traditionnels, ses partenaires habituels, pardon : la région, l'État, le Syndicat des Transports en Île-de-France (le STIF), de façon à pouvoir chercher, obtenir des subventions pour obtenir un financement qui serait de l'ordre d'au moins 50 %.

c) Le trafic

Je vous avais annoncé quelques chiffres en matière de trafic et de circulation. Alors cette première diapositive, elle est un petit peu nue puisque l'Avenue du Parisis, elle n'existe pas. Juste avoir en tête que quand vous venez de l'autoroute A15 et que vous sortez au niveau du champ de courses d'Enghien à Soisy-sous-Montmorency à la station BP, vous êtes à peu près 35 300 par jour à effectuer ce mouvement. Et puis à l'inverse, quand vous venez de l'autre côté au niveau de la RD170, en limite de la RD84 et de la RD370, il y a déjà aujourd'hui plus de 39 000 usagers qui font ce parcours.

Pour la solution 1 qui est la solution qui est, pour nous, celle qui présente le meilleur compromis, je vous ai mis un certain nombre de chiffres. Il faut avoir en tête que nous sommes dans cette section-là, entre la 301 et la RD84, et que sur ce qu'on appelle le tronç commun, c'est-à-dire la section comprise entre la 316 et la RD125, on a un trafic de l'ordre de 44 000 véhicules jour.

Sur les solutions 2 et 3, alors 2, on est à 58 000 véhicules jour à cet endroit-là. C'est compréhensible puisqu'on cumule le trafic des deux voiries - Avenue du Parisis et la 316 - sur les solutions 2 et 3. Et sur la solution 4, on a un trafic qui est inférieur puisque là, on est tout à niveau, et on a un trafic uniquement de l'ordre de 38 000 véhicules jour. Alors attention aux fausses bonnes nouvelles, puisqu'on pourrait se dire : 38 000 véhicules jour, c'est quand même mieux que 44 000, voire 58 000 véhicules jour. Ce que je me permets juste de vous signaler, Messieurs dames, c'est que c'est une vue à l'instant T, vous avez des documents en matière d'études de trafic. Les usagers que vous ne retrouverez pas sur l'Avenue du Parisis, vous allez les retrouver comme aujourd'hui sur les voiries existantes, sur la voirie locale. Donc l'idée de ce *slide*, de cette série de *slides*, c'est effectivement de faire voir le nombre de véhicules qui vont emprunter l'Avenue du Parisis, mais ce ne sont pas forcément des véhicules en plus, c'est une autre répartition dans l'espace par rapport à ce qui se passe aujourd'hui sur les voiries locales.

d) Les temps de parcours

En termes de temps de parcours, on l'avait dit tout à l'heure, nous sommes ici à nouveau dans la partie est, avec des temps qui sont par sous-section, section:

- solution 1, la solution « mixte » qui semble nous présenter le plus d'avantages : 11 minutes ;
- la solution 2 et la solution 3, que je regroupe puisque ce sont les deux mêmes solutions avec un tracé dénivelé : 9 minutes ;
- et la solution 4 : 15 minutes.

Ce qui nous donne bien les temps de parcours totaux que je vous ai énoncés tout à l'heure. Il faut savoir qu'aujourd'hui, on met pratiquement une heure pour faire le même trajet en empruntant la voirie locale, entre 45 et 55 minutes donc pratiquement une heure.

3. Projection du film 3D

Si on a encore deux petites minutes et si on peut nous lancer la petite simulation. C'est une simulation 3D mais statique, pour vous faire mieux visualiser ce que j'ai essayé de vous expliquer en termes de profil en travers.

Donc vous avez deux visions : un profil en travers, c'est-à-dire une coupe au niveau de la chaussée à niveau, et une coupe dénivelée. Je vous laisse regarder, ça ne dure qu'1mn30.

Projection du film 3D.

L'animatrice

Très bien. C'est terminé pour vous, M. JUVENCE.

Didier JUVENCE

Oui, sauf à ce qu'il y ait quelques questions, auxquelles on essaiera de répondre, bien évidemment.

L'animatrice

Oui, absolument. M. SUEUR ?

Philippe SUEUR

Pour signaler la pertinence de cette présentation en 3D. Parce que bon, on entend Bus à Haut Niveau de Service, BHNS. Et on a du mal à se l'imaginer parce que c'est un concept nouveau, mais en fait, il faut le rapprocher du concept tramway. C'est un tramway sur pneus, qui n'a effectivement pas de guidage au sens du tramway de Sarcelles qui s'achève, et pas de rails. Et le design qu'on a utilisé ici est encore assez simpliste mais on fait évoluer le concept. Donc il s'agit là d'un transport confortable, régulier, qui va prendre toute sa dimension à cause de son site propre. Il n'a pas de rails et il a son site propre. Et ça, on a du mal à se l'imaginer parce que des bus, un bus, c'est celui que vous connaissez, même les gros articulés qui ont du mal à faire leur giration, on se demande s'ils ne vont pas emporter un des vôtres, ça n'a rien à voir. Et je crois que ça, c'est un très grand progrès car vous imaginez Argenteuil-Roissy avec 15 arrêts, c'est un plus incroyable, ça. Et les vitesses de circulation, là, prennent du sens. Les vitesses de circulation des automobiles, on n'est pas là pour faire de la vitesse, bien entendu. D'ailleurs, on est très raisonnable sur des limitations, et d'ailleurs, ça change très nettement les conditions même économiques de réalisation. En revanche, c'est l'oxygénisation, c'est la respiration des territoires et c'est la capacité de désengorger les poids lourds.

L'animatrice

Merci. Une petite précision avant de vous donner la parole. La présentation qui a été faite est disponible ou sera disponible demain ou dans les prochains jours sur le site du Conseil général. Et également, la ville et le Conseil général tiennent à votre disposition un recueil de toutes les vues aériennes qui vous ont été, enfin dont une partie vous a été présentée, alors n'hésitez pas à aller les consulter.

Écoutez, j'ai vu qu'il y avait des personnes qui pointaient un peu les images pendant qu'on leur présentait, donc sans doute ont-elles des questions. Donc la parole est ouverte. Simplement, je vous demanderai de vous présenter rapidement, voilà, avant de prendre la parole.

a) Échanges avec la salle

Didier LEFEBVRE (collectif « Vivre sans BIP »)

Merci. Je me présente, je suis M. LEFEBVRE, je fais partie du collectif « Vivre sans BIP ». Le collectif « Vivre sans BIP » est un collectif qui représente, qui regroupe 18 associations réparties sur l'ensemble du tracé du boulevard, enfin de l'Avenue du Parisis puisque c'est maintenant comme ça qu'il faut l'appeler, et pour laquelle nous sommes opposés. Il s'agit de la troisième réunion à laquelle nous sommes amenés à participer, mais je voudrais tout d'abord rappeler ce soir que l'opposition qui se manifeste depuis longtemps contre le projet d'Avenue du Parisis n'est pas celle d'un groupe d'écologistes, comme a pu le dire M. BAZIN lors d'une réunion récente du Conseil général, mais celle de Valdoisiens qui sont soucieux de ne pas assister à la destruction de leur environnement, que ce soit à l'Est, au centre ou à l'Ouest. Mais simplement désireux de bénéficier d'une amélioration sensible de leurs modes de transports d'un point à un autre, à travers des transports en commun performants, et non à l'aide d'une route supplémentaire. Ces personnes, contrairement à ce que certains pourraient croire, sont également pleinement conscientes des enjeux socio-économiques du département du Val d'Oise, et plus particulièrement du secteur Est.

M. NAU, vous êtes le garant du bon déroulement de la concertation concernant le projet d'Avenue du Parisis. Vous dites que c'est un droit. De quelle concertation s'agit-il ? Je me suis permis de rechercher la définition du mot concertation. Concertation veut dire s'entendre pour décider de concert. Or, à l'heure actuelle, le Conseil général cherche à imposer son projet, alors que tout semble arrêté. Vous dites que ce projet n'est pas ficelé, mais quelles alternatives sont offertes aux populations ? Le Conseil général demande de choisir entre quatre sous-projets, sans qu'aucune alternative totalement différente de ces projets soit présentée. C'est uniquement ce projet et rien d'autre. Honnêtement, pensez-vous que les piétons iront se promener le long d'une route où passeront plusieurs milliers de camions et de voitures par jour ? Vous savez pertinemment que non. Vous arrivez à 28 000, à 58 000 voitures par jour, je vois mal les gens aller se promener ou faire du vélo, excusez-moi, mais pour être enfumés par les voitures et les camions.

Lors des deux dernières réunions, le groupe des élus de gauche a distribué un document faisant état d'une variante du projet qui n'avait jamais été présentée à ce jour. Envisagez-vous de l'étudier ? Et quelle est votre position vis-à-vis de cette alternative ?

Cette précipitation que vous manifestez pour lancer cette enquête de concertation est manifeste. Il a fallu que nous intervenions pour qu'elle soit repoussée pour l'autre partie après les grandes vacances. Ainsi par exemple, les études socio-économiques datent de 2008 et n'ont pas été réactualisées. Il est permis de s'interroger sur la qualité de certaines informations reprises dans ces études. Je ne citerai qu'un exemple : en page 78 du document relatif au TCSP, on peut lire que l'Avenue du Parisis répondra, je cite, « à la demande de déplacements émanant de Persan, de Beaumont, notamment ». Il serait intéressant de connaître le nombre d'habitants de ces deux villes, concernés par l'utilisation de l'Avenue du Parisis, et de comprendre ainsi comment les habitants de ces communes peuvent être concernés par l'emprunt de l'Avenue du Parisis.

Voilà quelques questions qui méritent, à nos yeux, réponse.

Actuellement, les pouvoirs publics demandent de réduire la vitesse de circulation sur les routes pour limiter les pics de pollution. Pourquoi chercher à construire de nouvelles routes, sources de pollution supplémentaire ? De plus, les études acoustiques ne sont pas encore disponibles. Comment se forger une opinion sans l'ensemble des éléments, d'autant plus que ce thème est très important pour les riverains concernés ? Cette concertation doit nous permettre de réfléchir sur l'utilité de la chose. Nous gardons espoir que vous saurez vous remettre en question. Votre document TCSP mis en ligne s'intitule « *Étude d'opportunité d'une ligne de transport en commun* ». On pourrait espérer - et on espère - que vous vous interrogez encore sur le bien-fondé de ce projet.

Cela nous rassure, car il faut que vous sachiez que ce projet ne passera pas en force. Merci de votre attention.

L'animatrice

Merci. Alors on avait un avis, on avait aussi quelques questions dans l'intervention, M. JUVENCE.

Didier JUVENCE

Alors moi, j'ai trouvé deux questions. Vous me direz, M. LEFEBVRE, si j'en ai oublié. Une, enfin deux familles de questions, excusez-moi. Une sur les études qui sont aujourd'hui disponibles sur le site www.valdoise.fr, que ça soit les études socio-économiques ou les études acoustiques. Alors j'ai dit tout à l'heure mais je n'ai sans doute pas détaillé, vous avez tout à fait raison, que les études soit sont disponibles, soit seront disponibles. J'ai dit tout à l'heure qu'on était en phase amont des études, et cette concertation est en phase amont. Notre objectif, c'est bien évidemment vous fournir, enfin disposer, que nous en disposions mais que l'ensemble des gens qui sont intéressés à la concertation puissent en disposer dans les meilleurs délais possibles. Très clairement, ces études, pour certaines, sont en cours d'actualisation puisqu'un petit peu, contrairement à ce que vous avez dit... on a travaillé le projet avec, non pas quatre sous-projets mais quatre solutions - mais on ne va pas s'attarder sur la

terminologie -, et ces solutions nous ont amenés à regarder précisément ce qui se passait notamment en matière d'acoustique par rapport aux habitations. Donc on est en train de les remettre à jour. On peut dire qu'on les aura, en tout état de cause, avant la mi-2012, de façon à ce que vous puissiez et que nous-mêmes nous puissions aller avec ces études voir l'ensemble des communes concernées. Les communes concernées, c'est les sept communes traversées, mais pas que, puisqu'il y a les communes qui sont indirectement impactées mais néanmoins concernées. J'ai en tête Eaubonne, j'ai en tête Enghien et à l'inverse, à l'Est, j'ai en tête aussi Bonneuil-en-France.

La deuxième question, c'était sur l'étude alternative qui était mise dans le document du VOUS, du Val d'Oise Unitaire et Solidaire. Si je peux me permettre d'apporter un élément de réflexion, moi ce que j'ai trouvé comme alternative à ces tracés, c'était sur la section qui était comprise entre la rue de la Caille à Soisy et puis, on va dire, entre Deuil et Groslay. Pour les gens qui ne connaissent pas bien le projet, c'est une section sur laquelle on a une partie du tracé qui est non seulement en dénivelé, c'est-à-dire en-dessous du terrain naturel, mais qui est pour partie carrément en, je n'aime pas le terme mais on va dire en souterrain. Donc ce n'est pas possible de construire un tunnel puisque ce qu'on appelle la **charre**, c'est-à-dire la hauteur de terre disponible au-dessus de l'ouvrage n'est pas suffisante. Donc la technique qui était envisagée, c'était de décaisser, de réaliser l'ouvrage, de faire une dalle et bien évidemment de recréer - surtout que dans ce secteur-là, c'est assez sympathique - de recréer un parc dans lequel les usagers pourront se promener. L'étude alternative, bien évidemment qu'on l'a en tête, bien évidemment que les élus du VOUS ne manqueront pas de nous le rappeler. C'est en fait arrêter la circulation - je caricature volontairement - c'est arrêter la circulation des automobiles de part et d'autre entre la rue de la Caille à Soisy et la RD170 aussi à Soisy en direction de Saint-Gratien Argenteuil, et la même chose de l'autre côté. Et sur cette section-là, mettre uniquement des circulations douces et un Transport en Commun en Site Propre. On est bien d'accord, M. LEFEBVRE, c'est ça.

Le dernier point que j'avais noté, c'était par rapport aux circulations douces. Je ne peux que vous engager à circuler, venir circuler, sur ce qu'on appelle les voiries latérales du BIP Ouest, sur les communes de Sannois et Saint-Gratien. C'est un peu le même principe, vous avez une 2x2 voies qui est dénivelée, sur laquelle on pourrait envisager de faire passer un Transport en Commun en Site Propre, et puis à niveau, le long des habitations existantes, vous avez une circulation apaisée avec des zones 30, et vous avez des circulations mixtes et des circulations douces.

L'animatrice

M. PERICAT souhaitait également répondre.

Xavier PERICAT

Oui, je crois qu'il y a quelques éléments qui méritent effectivement qu'on vous réponde, M. LEFEBVRE, et en même temps qu'on réponde aux inquiétudes de la salle puisque je ne doute pas qu'un certain nombre de questions que vous avez pu poser sont également partagées par un certain nombre de personnes.

Moi, je crois tout d'abord que l'accent a été mis sur les transports en commun performants. Je crois aujourd'hui - chacun connaît l'état de saturation du réseau routier valdoisien -, je crois qu'on ne peut pas imaginer aujourd'hui avoir un Transport en Commun en Site Propre sur des voiries existantes, en empruntant les voies existantes dans les centres-villes. Vous imaginez les largeurs de voiries que cela nécessiterait pour traverser les centres-villes et les expropriations multiples que cela engendrerait. Non, je crois que si on veut véritablement avoir un réseau de transports en commun qui soit fiable et qui donc soit utilisé, il faut véritablement, comme ça a été montré sur l'animation, que ces bus aient leurs propres voies de circulation et que ce soit véritablement attractif. Parce qu'aujourd'hui, et moi qui suis à l'autre bout, à l'Ouest du BIP... qu'est-ce qu'on constate ? On constate finalement que le matin, il y a de plus en plus de voitures parce que, dans bien des cas, le réseau de

transports en commun ne correspond pas aux attentes de la population, et qu'il y a un engorgement... Alors quand vous êtes, comme le disait Philippe SUEUR tout à l'heure, avec votre bus articulé, cerné par les voitures et que vous mettez trois quarts d'heure pour faire deux kilomètres, c'est vrai que vous n'avez pas envie de prendre le bus, c'est très clair. Si demain vous avez la possibilité via donc ce réseau de Transports en Commun en Site Propre, vous avez la possibilité moyennant une quinzaine d'arrêts de rejoindre Argenteuil vers Roissy ou à l'intérieur de ce parcours-là, et que vous mettez quelques minutes, ça a été rappelé, entre 15 et 20 minutes sur l'ensemble du parcours, évidemment ça a un intérêt. Ça a un intérêt parce que c'est rapide et que chacun peut y trouver son compte.

Vous parlez de la pollution. Moi je crois qu'évidemment, à partir du moment où il y a un trafic routier, il y a une pollution. Mais je crois qu'il serait intéressant de comparer la pollution de véhicules qui se déplacent à 70 km/h en moyenne, de la pollution qu'il peut y avoir dans les centres-villes lorsque vous avez des bouchons, des véhicules au point mort, des embouteillages à répétition. Et ça, on le voit bien, tous nos centres-villes aujourd'hui sont saturés. Toutes les personnes qui habitent dans les centres ou dans les hypercentres constatent qu'en permanence, on a des centres-villes qui sont saturés et de la pollution.

Moi, je donnerai simplement un exemple, c'est la sortie du BIP Ouest aujourd'hui. On voit que, au niveau de Soisy par exemple, on voit que l'Avenue du Parisis s'arrête dans sa partie Ouest. On arrive à un rond-point, on est près du champ de courses et puis là, les voitures sont livrées à elles-mêmes dans les voiries traditionnelles. Alors c'est un peu loin d'ici mais je vous invite à y aller. Soisy-sous-Montmorency est complètement inondée d'un trafic de véhicules qui ne correspond pas du tout à un trafic de cabotage. C'est-à-dire les gens qui vont là, ils n'ont pas envie d'aller à Soisy-sous-Montmorency nécessairement, ils ont envie de traverser et donc les villes sont traversées par de la circulation, par un flux de transit qui est très polluant, qui est très dommageable pour les voiries, pour les piétons, pour les riverains, en termes de bruit, en termes de pollution, et qui n'apporte rien puisque c'est uniquement un trafic de transit.

Moi, je connais bien le problème. Si je suis là aussi un peu ce soir, c'est parce que sur Argenteuil, on cumule en fait tous ces handicaps-là. On a une autoroute en berges de Seine, on a des voies ferrées qui coupent la ville en deux, on a les projets ANRU. Enfin, on a été vraiment cumulards, on a aussi les avions. Donc que ce soit au niveau des routes ou des espaces aériens, on est servis ! On a la circulation de l'A86, on est le déversoir du département pour rejoindre les ponts et traverser la Seine. Donc ces problématiques-là, on les connaît bien, et c'est pour ça à titre personnel qu'avec cette Avenue du Parisis, c'est finalement un moyen de ne pas refaire les mêmes erreurs que par le passé. Et c'est aussi pour ça que je suis là. Je crois que ça a été dit et je crois qu'il faut insister là-dessus parce que, lors des premières réunions, les gens ont été effectivement sensibilisés au fait qu'on disait par tronçon, il y a entre 25 000 et 40 000, voire plus, véhicules par jour. Mais ces véhicules-là, vous les avez déjà. Je crois qu'il faut le rappeler, ces véhicules-là, vous les avez déjà dans la circulation traditionnelle puisque de toute façon, moi j'ai bien vu pour venir, pour venir j'ai mis un peu plus de trois quarts d'heure pour faire 19 kilomètres. On voit bien qu'il a fallu traverser successivement un certain nombre de villes, un certain nombre de centres-villes pour y parvenir.

Voilà. Et puis dernier point, vous dites qu'il n'y a pas de concertation mais en même temps, vous dites que c'est grâce à votre intervention que les dates de concertation ont pu être repoussées. Je crois que s'il n'y avait pas eu de concertation, les choses auraient été en l'état telles qu'elles étaient prévues au départ et qu'on n'aurait pas tenu compte de votre avis. Je crois que le fait qu'on puisse s'exprimer toutes et tous ce soir, ça prouve que la concertation a bel et bien lieu. Voilà, merci.

L'animatrice

Monsieur le Maire souhaitait compléter et puis ensuite, M. NAU et ensuite on redonne la parole à la salle.

Maurice LEFEVRE

Oui, juste pour contribuer à cette concertation. Garges, avenue de Stalingrad, c'est plus de 30 000 véhicules jour qui traversent Garges. Je ne parle pas de la RD125 qui va sur Sarcelles, c'est à peu près le même trafic. Donc c'est vrai que cette Avenue du Parisis permettra de désenclaver effectivement nos centres-villes et nous permettra peut-être un peu plus de sérénité, au moins pour les habitants et notamment pour les enfants qui passent sur les trottoirs et risquent à tout moment de se faire happer par une automobile.

On parle, sur l'Avenue, de 70 km/h. Il paraît évident que l'Avenue du Parisis devrait pouvoir maintenir certains de ses tronçons à une vitesse limitée à 50 km/h. C'est un peu notre sentiment, il en va d'une sécurité d'usage pour les modes doux (piétons, cyclistes), qui doivent pouvoir suivre et surtout traverser cette avenue, qui devra trouver toutes les connexions possibles avec la vallée du petit Rhône. Vous savez que cette vallée du petit Rhône, qui rejoint effectivement Arnouville et la ferme pédagogique, c'est quelque chose qui est très attractif et c'est une véritable promenade, et qu'il faut effectivement la valoriser. Cette vitesse limitée constitue un levier réel sur la sphère de l'économie et de l'emploi. Une vitesse limitée à 50 km/h autorisera des piquages plus clairs et plus aisés des voies desservant nos quartiers. Cette vitesse réduite n'a aucune incidence sur le gabarit général de l'infrastructure, ce que nous ont confirmé les services du Conseil général.

L'Avenue du Parisis doit donc ouvrir l'espace urbain sur les grands pôles d'emplois de notre département et au-delà, c'est un enjeu social et économique majeur. J'ai en effet constaté que le tracé de l'Avenue du Parisis proposé à la concertation diffère sensiblement du tracé proposé par le CDT. Ce décalage a une incidence très forte sur la capacité de l'Avenue à porter des projets de développement sur ses abords, et à connecter efficacement les quartiers existants. La proposition de Garges consiste notamment, au droit du secteur de la Muette, à ce que le tracé du Conseil général puisse, dans le respect de la propriété foncière actuelle du département et des rives de la vallée du petit Rhône, se rapprocher au plus du tracé du CDT, en le dévoyant vers le Nord de 15 à 20 mètres. Il en va de l'avenir de la zone d'activité d'intérêt communautaire de la Muette. Elle ne pourra muter sur ces emprises existantes sans qu'une opération de reconquête de ses rives, au droit de l'Avenue, ne soit rendue possible, en libérant pour cela le foncier nécessaire qui permettra de le connecter au Parisis, en gérant le dénivelé important sur le site. Voilà ce que je voulais dire sur, effectivement, le tracé actuel qui nous a été proposé.

L'animatrice

Merci, Monsieur le Maire. Je vous donne la parole d'abord, M. SUEUR et ensuite, M. NAU répondra.

Philippe SUEUR

Tout à fait. Voyez-vous, c'est important de s'entendre les uns les autres ici, parce que vous avez mis en cause, M. LEFEVRE, je me permets ainsi de vous interpeller, et sans ironie. Se concerter, c'est se réunir, d'abord. C'est se réunir pour faire quelque chose ensemble. Même on parle de concert. En principe, ce sont des musiciens qui jouent ensemble et ils essaient d'en tirer une harmonie. Voilà, ils ont des partitions. Et ici, nous sommes effectivement réunis pour que vous ayez cette information, qu'on puisse s'écouter et entendre. Les deux mots sont importants. Il y a déjà eu une grande, comment dire, une grande souplesse, une grande flexibilité dont la limite, c'est la technique. À un moment, on passe ou ne passe pas, mais si on ne peut pas passer, on retire le projet, à un moment s'il n'est pas faisable. Il est faisable et je pense qu'on est tous capables d'évoluer. Parce que c'est une question d'intérêt général.

Personne n'ignore que sur le projet BIP - je dis bien BIP -, moi j'étais hostile et j'ai lutté contre le BIP parce que c'était une autoroute qui nous traversait. Il y avait très peu d'échanges. En conséquence, nous étions soumis à

des pollutions, à des bruits, à des vibrations sans que les usagers que nous sommes et les riverains puissent en bénéficier. C'est complètement autre chose ici, avec une volonté de réunir tous les éléments qui font l'intérêt général. L'intérêt général, pardonnez-moi de le rappeler, ce n'est pas une somme d'intérêts particuliers, même si nous devons être attentifs effectivement à chaque contrainte qui s'appliquerait aux citoyens et administrés riverains que vous êtes. Mais la France ne s'est pas construite et les grandes infrastructures de la France, sans qu'à un moment donné il y ait ce sacrifice, ce consentement de faire pour tous, et c'est notre solidarité. Je fais un peu sentencieux là, mais j'y crois et je pense qu'on peut évoluer les uns les autres.

François NAU

Oui, vous m'avez interpellé sur la concertation en tant que garant donc je voulais compléter ce qui vient d'être dit au niveau de la concertation par M. PERICAT et M. SUEUR pour vous dire mon sentiment.

Je n'ai pas du tout l'impression que, dans cette concertation jusqu'à présent, le Conseil général a voulu imposer, comme vous l'avez dit, son projet. Il est normal que le maître d'ouvrage Conseil général présente son projet, ce qui était le cas jusqu'à présent en réunion publique, et on a vu ce soir d'ailleurs que ce projet a suscité une adaptation, enfin une demande d'adaptation, de la part de Monsieur le Maire de Garges-lès-Gonesse pour ce qui concerne la traversée de Garges. Donc le Conseil général, pour l'instant, n'a pas rejeté toute proposition d'adaptation ou de contre-proposition. Et le fait que votre opposition soit déjà sur le site du Conseil général, telle qu'elle a été rédigée, est un élément d'ouverture.

Par rapport à votre proposition, donc ce que je voulais signaler, c'est qu'effectivement elle est claire. C'est un non au projet pour des considérations notamment d'environnement. Mais à mon sens, votre proposition serait plus forte si elle était aussi plus motivée. Parce que dire « le projet détruit l'environnement », à mon avis, ce n'est pas une expression tout à fait exacte parce que, quand on regarde la situation actuelle effectivement, l'emprise réservée pour le projet est une emprise à caractère naturel puisque ce sont des terres qui ne sont pas entretenues, ce sont des bosquets, ce sont des éléments donc qualifiés de naturels, qui vont être remplacés en partie par des éléments artificialisés puisque les quatre voies routières seront bitumées. Donc ça représente 4x3 mètres, 12 mètres en tout. Il y aura effectivement le Transport en Site Propre, deux voies de 3,50 mètres, c'est-à-dire 7 mètres en plus, qui vont être artificialisés, plus les pistes cyclables. Mais de part et d'autre, dans ce qui a été dit jusqu'à présent, c'est qu'il y aurait des aménagements paysagers.

Donc il faut regarder l'ensemble du projet au niveau de l'emprise complète pour pouvoir apprécier son inscription et son incidence sur notamment le paysage. Et puis surtout, je crois que ce qui compte pour vous et pour aussi la présentation des impacts du projet sur l'environnement, c'est un peu ce qu'on a vu à la dernière réunion et c'est ce pourquoi je m'étais exprimé en fin de réunion pour dire « Il faudrait que cet impact du projet sur l'environnement, et notamment en ce qui concerne la pollution atmosphérique et les nuisances phoniques, ce soit peut-être plus précis et exprimé de façon beaucoup plus synthétique ». Puisqu'actuellement, la circulation qui traverse les milieux urbains, comme ça a été dit, donc c'est une circulation qui crée des nuisances, aussi bien pour la pollution atmosphérique que pour le bruit, par rapport aux populations directement exposées qui sont dans ces centres urbains. Avec le projet, ce seront d'autres populations qui subiront ce type de nuisances, les futurs riverains notamment du projet. Mais à l'inverse, la circulation qui est transférée des tissus urbains vers le projet donnera lieu à une diminution de l'incidence sur l'environnement pour ces populations qui actuellement sont exposées. Donc à mon avis, il devrait être possible de présenter sous forme synthétique ces impacts en fonction des territoires et des populations exposées, pour avoir une appréciation globale de l'incidence du projet sur l'environnement, incidence qui ne peut pas se traduire par une destruction de l'environnement telle que vous l'avez dit.

Donc c'est la raison pour laquelle j'incite le Conseil général d'une part à poursuivre la mise en ligne de l'ensemble des études déjà faites en cours d'actualisation - c'est ce que vient de vous dire M. JUVENCE - et

d'autre part, de regarder donc cette incidence, en rappelant aussi qu'il s'agit effectivement principalement d'incidences dues au transfert des circulations sur le projet. Et les chiffres de circulation qui ont été présentés, j'observe que ce sont des circulations à l'horizon 2030. Et dans les éléments d'information qui vous sont donnés sur le site, on dit bien que, entre la situation actuelle de la circulation et la situation de 2030, on a pris bien évidemment une hypothèse d'augmentation de la circulation.

L'animatrice

Bien, merci. On va redonner la parole à la salle. Alors on peut faire des questions plus courtes. Ainsi, on pourra peut-être faire des réponses aussi un petit peu plus courtes, de façon à donner la parole à tout le monde. Madame ici, ensuite Monsieur et Monsieur, et Madame. On va en prendre trois d'affilée, si c'est possible assez court, je vous laisse vous présenter.

Mme BROCHOT (Soisy-sous-Montmorency)

Oui, donc je suis Mme BROCHOT, habitante de Soisy-sous-Montmorency et j'habite à 200 mètres de l'emprise de la future Avenue du Paris. Donc moi je pense qu'un projet vertueux sur les terrains qui existent - un projet vertueux du point de vue de l'environnement - de liaison Est-Ouest devrait permettre une diminution globale du trafic routier. Et pour cela, il ne faut surtout pas proposer une alternative de circulation aux voitures sur cette emprise, il faut privilégier le transport en commun, de façon à ce que les gens utilisent un transport qui, lui, serait peu polluant. Ça pourrait être un tramway, pourquoi pas. Moi, ce que je constate dans le projet actuel, c'est que déjà on trouve normal de maintenir un certain niveau de circulation, et de le transférer donc sur ce futur axe. Moi, je pense d'ailleurs que les voitures seront plus nombreuses que ce qui est évoqué ici, parce qu'on sait très bien qu'une voie qui s'ouvre, plus courte, va amener des déports de circulation de bien plus loin que la circulation locale dans les communes.

Par ailleurs, sur le projet que vous proposez, il reste plus intéressant de prendre sa voiture que de prendre le transport en commun. La voiture permet d'aller de son domicile à son lieu de travail sans rupture et dans un temps optimal, alors que le transport en commun nécessite d'abord de se rendre à la station de bus, ensuite il y a des arrêts donc on passera plus de temps. Donc je pense que ce n'est pas compétitif. Voilà.

L'animatrice

Merci. On prend peut-être une autre question, il y avait un monsieur juste derrière qui avait levé la main. Voilà, ici.

M. GAGNY (Montmorency)

Bonsoir, Ghislain GAGNY, habitant de Montmorency. Je voudrais dire à nos élus présents et aux autres qu'ils ont tendance à magnifier leur projet. Pour répondre à M. PERICAT, les embouteillages au champ de courses le soir viennent en partie de goulots d'étranglements organisés à l'époque de l'ouverture de cette fameuse partie de BIP entre Sannois et Soisy-sous-Montmorency. Je pense que c'est la DDE et la commune qui ont organisé des feux qui ralentissent très sensiblement le trafic par rapport à ce qu'il était auparavant. Et on réduit ce trafic d'une voie, donc automatiquement, maintenant vous criez au feu mais c'est très facile.

Ce que je voudrais dire, c'est que dans votre projet, globalement, vous ne tenez absolument pas compte du trafic supplémentaire qui va être amené par le trait d'union que vous organisez entre l'A1 et l'A15. Si je prends les quantités de trafic que M. LEFEVRE, maire de la commune, a annoncés -38 000 véhicules jour aujourd'hui - et ce que la commune de Soisy-sous-Montmorency annonce actuellement à l'arrivée du champ de courses - entre 38 et 40 000 véhicules jour -, je ne vois pas que les chiffres que vous annoncez pour 2030 je crois que vous

disiez, en tenant un certain coefficient de progression, vos chiffres sont complètement faux. Donc je pense que votre projet, déjà, part sur des bases qui ne sont pas exactes.

Et enfin, je pense qu'on doit prendre toutes les précautions auparavant parce que quand on voit de la façon et les résultats dont on était défendu contre les nuisances aériennes, j'ai bien peur qu'une fois que cette route est ouverte elle se transforme en quelques années en autoroute pour arranger tout le monde, et qu'on en ait uniquement les déboires et la pollution.

L'animatrice

Alors, j'ai noté qu'il y avait plusieurs mains qui se levaient encore. Est-ce qu'auparavant vous souhaitez réagir, ou on prend encore une série de questions ? Monsieur ici, ensuite peut-être on laissera les élus répondre. Allez-y.

M. BOUTIK (Garges-lès-Gonesse)

Bonsoir. Bachir MOUTIK, je suis un Gargeois depuis 2008. Donc d'une manière générale sur le déroulement de la concertation, pour moi jusqu'à présent, ce n'est pas une concertation, c'est plutôt le panel qui parle. Pour une question, on a eu 20 minutes de réponse. Je trouve dommage, pour une concertation dans le sens concertation. Au moins laissez les gens qui sont venus, qui se sont déplacés, poser leurs questions et à la fin, répondez. Le moindre respect à cette salle de vous concerter vous avant. Vous n'êtes pas obligés chacun de répondre.

Et donc je reviens sur une remarque sur les chiffres, quelqu'un qui a dit que les chiffres sur les 34 000 ou 44 000, ce sont les chiffres actuels. C'est étonnant parce que le projet, sa mise en service, c'est 2025. On aurait bien aimé avoir les projections de ces chiffres de trafic. Est-ce qu'on parle du chiffre actuel ou des projections ? Ce n'est pas la même chose, Monsieur.

Et donc, j'arrive aux liaisons, je suis Gargeois, je ne connaissais pas le projet et j'étais un peu surpris de prendre la connaissance de ce projet parce que, en regardant un peu l'historique, c'est un projet qui a été conçu dans les années 80, et ça prouve qu'il est un projet caduc par rapport à l'air du temps. Aujourd'hui, on veut privilégier les transports en commun et réduire le plus l'utilisation de la voiture. Alors on est là dans un projet avec 2x2 voies, c'est un projet pour encourager les gens à prendre leur voiture. Et donc on ne vient pas nous dire, non, je pense, si on se projette pour 2025, c'est arriver à une solution qui se passe dans l'Europe, en Suisse, chez les Allemands, dans les pays nordiques, comment privilégier le transport en commun et de réfléchir pour 2030-2040, c'est quoi la solution ? Maintenant, on est dans une solution des années soixante-dix, des années 80. Donc je rejoins le monsieur qui a dit : « je vois mal quelqu'un en 2025 se balader à vélo à côté d'une double voie », je trouve ça dommage.

Pour finir, juste une dernière chose... Voilà, j'ai fini.

L'animatrice

Alors, il y a d'autres mains qui se sont levées. Peut-être quand même quelques... Est-ce que vous avez quelques réactions, ou on laisse encore la parole à la salle ? Je vous ai vu, Monsieur, il y avait une dame qui avait levé la main ici, devant.

Mme DESSEINS (Garges-lès-Gonesse)

Dominique DESSEINS, je suis habitante de Garges-lès-Gonesse. Juste une question, je voulais savoir quels sont les avantages et les inconvénients d'une voie encaissée et celle qui est toute de niveau, et comment vous allez prendre votre décision ? Qui va prendre la décision de savoir si les voitures passeront en dessous ou au même niveau que les bus ?

L'animatrice

Alors une question très concrète à laquelle on peut peut-être répondre rapidement, M. JUVENCE ?

Didier JUVENCE

Alors effectivement, au cours de cette soirée, on vous a donné deux vues : une vue avec un tracé à niveau, une vue avec un tracé enterré. Dans les documents que vous trouverez sur le site www.valdoise.fr ou ceux qui vous ont été remis ou encore mieux en mairie, vous voyez que suivant tout le tracé, ce qu'on appelle le profil en travers c'est-à-dire, on est une fois à niveau, on a une fois le Transport en Commun en Site Propre au milieu, une fois dans l'axe. Ça évolue, surtout dans la solution 1, qui est la solution qui nous semble être la solution optimisée, et en même temps, je vais me permettre de répondre à Monsieur. M. SUEUR l'a signalé tout à l'heure. Dans les années 80, parce qu'effectivement il y a eu des études dans les années 80, on était dans un tracé de type autoroutier. Et là, on ne se posait pas la question d'être à niveau ou pas à niveau. On passait, excusez-moi l'expression, « plein pot », c'est-à-dire qu'on avait des caractéristiques autoroutières pour permettre à l'usager de circuler dans de bonnes conditions de sécurité, avec des vitesses de 90, 110 voire au-delà. On a quand même, au niveau du Conseil général, repris complètement le projet, à la fois dans sa partie technique mais surtout dans sa philosophie. C'est pour ça qu'on a associé notamment M. SPIELMANN et son équipe, de façon à avoir un projet qui réponde à la fois aux besoins, et ça, c'est l'étude de trafic qui nous a dit : à l'horizon 2030, Monsieur, je me permets de rectifier, dans ce que je vous ai présenté, il y a les trafics existants aujourd'hui, il y a effectivement 35 300 véhicules tous les jours en moyenne au champ de courses d'Enghien, et 39 400 tous les jours juste à l'est de la RD84. On a fait faire des études de trafic, qui sont des études tout à fait objectives, que vous pourrez consulter et prendre connaissance, à un horizon qui est l'horizon 2030, qui est l'horizon qui est pris traditionnellement en Ile-de-France quand on fait des projets neufs.

À ces études de trafic, on a imposé un élément fort, qui était de dire : il nous faut absolument avoir un Transport en Commun en Site Propre. Et le fait d'avoir mis ce Transport en Commun en Site Propre, ça a un impact sur les trafics puisque justement il fait baisser les trafics des véhicules légers, des voitures qu'on prend - j'ai retenu l'expression - en sortant de chez soi pour aller au travail, puisqu'il y a un certain nombre d'usagers qui vont emprunter ce Transport en Commun en Site Propre. Donc l'étude de trafic à l'horizon 2030 qui est disponible et dont je vous ai juste fait voir deux ou trois *slides*, ça tient vraiment compte de l'impact du Transport en Commun en Site Propre.

Pour revenir sur la question de la dame sur le profil en travers et le dénivelé ou pas dénivelé, on a dénivelé là où, en liaison avec l'architecte, on arrivait à recomposer un quartier, une structure urbaine, des liaisons de part et d'autre de l'Avenue du Parisis. Et on est resté à niveau là où on pouvait, compte tenu de la circulation existante et compte tenu des nécessités d'échanger avec le niveau... je rebondis sur ce qu'a dit M. LEFEVRE tout à l'heure, le fait d'avoir des zones sur lesquelles il faut que la vitesse soit un peu moins élevée, le fait de pouvoir échanger avec le tracé.

L'autre impact, Madame, pour répondre à votre question, je pense que c'est un petit peu ça, c'est quels sont les avantages et les inconvénients pour les riverains ? Parce que pour les usagers, je viens de les citer. Pour les riverains, c'est notamment en matière de bruit. Bien évidemment, si vous avez un tracé à niveau - et le Conseil général là-dessus ne pratique pas la langue de bois -, vous risquez d'avoir un peu plus de bruit que si le tracé est dénivelé. Parce que le fait d'être en dessous, les bruits seront, non pas absorbés mais compris dans la zone qui est en dessous du terrain naturel. Quel que soit le type de tracé qui sera retenu en fonction de l'implantation géographique, je l'ai dit tout à l'heure, le Conseil général - c'est une obligation réglementaire - s'est engagé à apporter des protections phoniques. Soit elles seront naturelles, parce que le tracé sera dénivelé et non seulement vous ne le verrez pas mais vous n'entendrez pas du bruit au-delà des seuils réglementaires, soit ça

sera dans des zones où on a des habitations et où on sera à niveau, et on aura des protections phoniques. Je pense que j'ai répondu au moins en partie à votre question.

L'animatrice

Alors je laisse M. PERICAT peut-être compléter. Ensuite, il y a le monsieur au dernier rang. Il y avait un monsieur ici. Bon, il y en a un peu partout donc après, on relaisse la parole à la salle.

Xavier PERICAT

Rapidement, sur les questions qui ont été posées. Je crois que sur la partie qu'a posée Monsieur juste derrière M. LEFEVRE concernant l'arrivée sur Soisy-sous-Montmorency, je crois qu'on voit bien qu'ici, ça a été évoqué, 35 000 véhicules jour... on voit bien que c'est un itinéraire de transit. Aujourd'hui, ces véhicules-là n'ont pas vocation à aller sur Soisy-sous-Montmorency, ils veulent simplement transiter. Je crois que l'Avenue du Paris participera - et vous habitez Soisy donc vous êtes particulièrement concerné par ça - à réduire le flux de circulation dans le centre-ville de Soisy, parce qu'effectivement, les automobilistes n'ont pas vocation à aller s'empêtrer dans les centres-villes pour rattraper Enghien d'un côté ou Ermont-Eaubonne de l'autre, s'ils ont simplement envie de traverser. Et ça permettra, tout comme on le fait d'ailleurs sur Argenteuil et Sannois puisque le BIP commence sur Argenteuil et Sannois, à partir du moment où les automobiles ont une possibilité de traverser en dehors des rues et des centres-villes, elles le font.

Je crois que sur le projet vertueux qu'évoquait Madame, vous dites « les transports en commun, ce n'est pas compétitif ». Moi, je le vis tous les jours avec une essence qui est bientôt à 2 € le litre. Et je ne suis pas sûr qu'en 2030 ça soit moins cher, je suis même sûr du contraire. Je crois...

Une intervenante

inaudible (1:40:09)

Xavier PERICAT

Non, mais la compétitivité en termes d'attractivité, elle dépend aussi du porte-monnaie. Et je crois que quand on va travailler tous les jours, on a envie de prendre sa voiture ou on n'a pas envie de le faire, mais on en a aussi les moyens ou pas. À partir du moment où il y a un réseau de bus qui répond à la question... Aujourd'hui, on a un réseau de transports en commun qui est uniquement radial, qui va vers Paris, mais qui n'est pas transversal. À partir du moment où ce TCSP répond à une transversalité entre les communes du Val d'Oise, je pense que les gens ne sont pas obtus, ils ne vont pas continuer à prendre leur voiture, qui va devenir de plus en plus chère, s'il y a une solution alternative de qualité pour le faire. Voilà, je ne souhaite pas être trop long parce qu'effectivement, j'ai bien perçu l'observation de Monsieur sur le fait que les réponses ne devaient pas être plus longues que les questions.

L'animatrice

Alors d'abord le Monsieur... Alors allez-y, très brièvement, parce qu'il y a beaucoup de mains qui se sont levées.

M. GAGNY (Montmorency)

Je m'excuse, je voudrais simplement reposer ma question puisque ce n'est pas une réponse que vous m'avez donnée. La mairie de Soisy aujourd'hui nous annonce entre 38 et 40 000 véhicules jour aujourd'hui. Vous créez un trait d'union entre l'A15 et l'A1, donc ce trafic va automatiquement augmenter, ce n'est pas possible autrement. Vous allez ramener du trafic qui va plus loin sur cette nouvelle route. Donc votre chiffre de 35 000, qui est déjà inférieur au trafic annoncé aujourd'hui, n'est pas bon. Et c'est là la question. Ensuite, vous venez de

dire, je suis d'accord avec vous sur le coût du pétrole et autre. Pourquoi ne pas faire un seul transport en commun et oublier la voiture ?

L'animatrice

Alors, M. POUTOUX vous répond. Ensuite, on redonne la parole.

Jean-Claude POUTOUX

Sur les calculs de trafic, Monsieur, on tient compte des véhicules en transit et du véhicule local. Donc si vous avez des reports qui s'effectuent sur le réseau secondaire attenant, et donc vous n'avez jamais, quand vous faites une déviation si vous comparez peut-être à quelque chose qui est plus simple que quand il y a tout un réseau de voies internes à l'agglomération, si vous comparez à une déviation, quand vous faites une déviation d'une agglomération, vous n'avez pas zéro véhicule sur l'ancienne route. Vous avez toujours un trafic résiduel sur l'ancienne route et un trafic de transit qui évite de traverser l'agglomération. À l'échelle de tout le tissu des rues et des routes dans le secteur urbanisé, c'est tous ces reports de trafic qui font que vous pouvez donc avoir des trafics qui, sur la voie nouvelle, peuvent être inférieurs à la même date et après, ils redeviennent supérieurs si vous comptez de l'actualisation avec une augmentation.

Tous les modèles de trafic aussi actuels prennent en compte le fait du développement des réseaux de transports en commun, en amenant un transport en commun sur cette voie, heureusement... Alors bien sûr, on n'est pas naïf et on ne pense pas que c'est la totalité des gens qui vont être dans le transport en commun, ce n'est qu'une partie, mais ça se répartit entre les deux. Et tous ceux qui auront un transport en commun qui suit cette même voie, ils ne seront pas dans leur véhicule. Donc ça permet de limiter les augmentations de trafic qu'on peut avoir par rapport au modèle qu'on pratiquait effectivement il y a 20 ans. On pratiquait des modèles avec des croissances de trafic qui allaient même au-delà de la capacité des voies parce qu'à un moment, le trafic ne peut plus augmenter parce que la voie est saturée. Donc vous avez un phénomène de saturation de la voie qui fait qu'on ne peut plus augmenter, vous avez le phénomène de l'augmentation de l'essence qui joue, vous avez le développement conjoint des transports en commun qui fait que vous avez du report modal, et vous avez l'ensemble des reports sur les réseaux secondaires qui fait que vous avez une répartition qui n'est pas homogène. D'ailleurs, sur la voie, vous voyez qu'on trouve des tronçons qu'on annonce jusqu'à 58 000 et d'autres qui n'ont que 25 000, parce qu'on est sur une voie d'échanges. Si on était sur une voie de transit qui n'a aucun échange d'un bout à l'autre, on pourrait calculer effectivement un trafic constant, qui ne correspondrait qu'au transit sans échange. Mais là, c'est beaucoup plus compliqué. Plus on multiplie les carrefours, les accès, les sorties, plus il y a de variations de trafic, et moins il y a d'appels venant de loin. Parce que quand vous comparerez cette voie à l'autoroute A86, par exemple, qui peut être parallèle, sans compter son propre problème de saturation, jamais elle n'aura les mêmes performances parce que vous ne serez pas du tout dans un tracé autoroutier. Vous aurez des feux pour que les piétons traversent, vous aurez des carrefours à niveau, des giratoires, donc vous serez dans un environnement urbain. Voilà. 70 km/h pour les tronçons où il n'y a pas d'accès de riverains, ça n'exclut pas qu'il peut y avoir des tronçons à 50 km/h quand on a des feux et des accès et aux droits des carrefours. Vous ne roulez pas à 70 km/h dans les carrefours giratoires que vous avez vus dessinés. Le 70 km/h est vraiment pour les tronçons qui n'ont pas d'accès.

L'animatrice

Allez, égalité du temps de parole, c'est d'actualité en ce moment. Je prends dans l'ordre, excusez-moi, il y avait d'abord le monsieur au fond, voilà, et ensuite il y a le monsieur ici. Ensuite, je repasse de ce côté-là.

Dominique DEVAUX (Montmorency)

Bonsoir, Dominique DEVAUX de Montmorency. Je vais commencer par un petit commentaire. M. NAU n'était pas censé prendre position sur le projet. Il l'a fait dans son intervention il y a quelques minutes, il s'est permis de le faire.

Moi j'aimerais juste revenir sur le TCSP. Effectivement, le TCSP ça serait à la limite ce qui me plairait, sur ce projet. Cependant, j'ai deux doutes. Le premier, c'est que le TCSP, votre projet, s'arrête toujours au niveau de la jonction avec l'A15. Qu'est-ce qu'il devient quand on commence à rentrer sur le territoire de Sannois et sur celui d'Argenteuil ? Je doute fortement qu'on puisse donner une continuité jusqu'à la gare d'Argenteuil, tout du moins dans l'état actuel de la configuration de la ville, pour un TCSP. Ça, c'est la première chose. Moi je crains qu'un TCSP ne soit qu'un, comment dirais-je, qu'un alibi et qu'à terme, cette route - et on le voit dans votre document qui est appelé éventuellement à évoluer - ne puisse devenir effectivement une autoroute, parce qu'il ne faut pas oublier qu'entre-temps, on aura réalisé la tangentielle Nord. Et la tangentielle Nord, elle va pratiquement réaliser le même service que celui que vous demandez au TCSP. Ça, c'est la première chose.

La deuxième chose maintenant, j'aimerais qu'on revoie sur l'accès vers l'Ouest. Toujours pareil, on va sortir sur Argenteuil par le BIP. Alors le BIP actuel, il ne faut pas avoir fait Centrale, Ponts, les Mines ou Polytechnique pour y aller un matin entre, je vais dire, 7h et 9h, voire 11h. Le BIP est absolument incapable d'assurer le drainage, non pas de l'A15 vers la vallée de Montmorency, mais pour sortir de la vallée de Montmorency pour rejoindre l'A15. C'est-à-dire que vous avez d'ores et déjà des bouchons qui durent entre une heure et demie à deux heures. La majorité du trafic s'oriente vers Paris. Alors la question est très simple. Comment allez-vous assurer, réaliser les infrastructures sur les communes de Sannois et d'Argenteuil pour recevoir le surplus de circulation ? Parce qu'il n'y a pas de secret. Tout ça, ça obéit à une mécanique des fluides. Il ne faut pas avoir fait Mines et Ponts, il faut être plombier pour savoir que si vous créez un tuyau, vous attirez de l'eau. Donc il va falloir refaire des échangeurs, probablement (*inaudible 1:47:48:9*) le pont de Gennevilliers. Est-ce que les communes d'Asnières, de Gennevilliers sont d'accord pour recevoir tout ce trafic qui va maintenant leur arriver chez eux, puisqu'il faudra le faire, Messieurs ? Et est-ce que - à la limite, on peut se poser la question - Paris est capable de recevoir tout ce trafic et ces bouchons induits ? La question est très claire. Je pense que le BIP, c'est très beau, ça fait 80 ans qu'on en discute, je pense que c'est la preuve qu'il n'est absolument pas adapté et que maintenant, on est dans des zones très urbaines et qu'il n'y a plus lieu de le réaliser. Je pense que c'est une fuite en avant et qu'en fait, on va déplacer les encombrements.

Maintenant, parlons du secteur est du BIP. Le secteur Est du BIP, apparemment, les élus le veulent. Il y a toutes les raisons possibles et imaginables : on va créer le dôme, on va créer Europa City, on va créer tout ce qu'on veut. C'est très bien, s'ils veulent le faire, qu'ils le fassent. Mais qu'on se rende bien compte que cette région du département, qui est déjà extrêmement pénalisée par son urbanisation, par le fait qu'elle est enclavée, je ne crois pas une seconde que de rajouter une voie horizontale va désenclaver ces quartiers. Et si on veut effectivement les relier à Roissy, je veux bien le croire, mais je ne crois pas du tout qu'on va résoudre tous les problèmes économiques. On rentre en récession, on a des problèmes économiques sévères, je ne sais pas qui va investir. De toute façon, si on vient investir ici, on déshabillera Pierre pour habiller Paul. C'est tout ce que j'avais à vous dire.

L'animatrice

Merci. Alors je reprends quelques questions. Le monsieur qui est ici.

Un intervenant dans la salle (commerçant à Garges-lès-Gonesse)

Bonsoir Messieurs. Je suis commerçant à Garges-lès-Gonesse et je suis également représentant des commerçants du centre-ville. Je voulais juste soulever l'ambiguïté que revêt effectivement ce projet sur les villes qu'elle traverse. Car d'une part, les pouvoirs publics ont pour mission de promouvoir les commerces de

proximité dans les villes et d'autre part, ces mêmes pouvoirs publics mettent en place des canaux dits rapides, qui sont appelés à siphonner ces mêmes centres-villes au profit des contrées plus lointaines, pendant que, de l'autre côté, des commerçants - chaque jour au quotidien - que nous sommes, nous nous battons dans l'espoir, en ce qui concerne le territoire de l'est du Val d'Oise, qui est encore très loin par rapport aux autres territoires, on se bat au quotidien pour essayer d'investir, de miser sur l'avenir. Alors que, à l'horizon 2025, tout ce que nous aurions fait aujourd'hui n'aura pas servi, à ce que je vois, à grand-chose parce que ce pour quoi on se serait mobilisé n'aura jamais atteint son objectif.

Donc je voudrais simplement demander si vous avez pris en compte cet aspect des choses ? Parce que vous mettez en difficulté les maires des petites villes, que nous sommes obligés de bousculer tous les jours pour qu'ils nous accompagnent dans la promotion de nos activités. Merci.

L'animatrice

Alors, j'avais noté une dame ici. Ensuite, Monsieur là-bas, je vous donnerai la parole. Et deux personnes au fond.

Martine BELLETANTE (Deuil-la-Barre)

Martine BELLETANTE, une Deuilloise. Donc j'avais trois questions. Le fait qu'on soit passé du BIP à l'Avenue du Parisis, on est passé en urbain. Je n'arrive pas à comprendre dans votre présentation comment vous allez éviter d'arriver à quelque chose qui ressemble un petit peu à ce qu'on a maintenant dans la RD301, la sortie Stains-Pierrefitte. Parce qu'en fait, là, vu qu'il y aura des bus, une ligne de bus et des piétons, des cyclistes, il va falloir plein de passages piétons. Et donc la vitesse, les 70 km/h en moyenne ou je ne sais pas quoi, je ne le vois pas du tout. Et les temps, tout le dossier est basé sur un temps en voiture. Quand on regarde comment la RD301, donc l'ancienne RN1, est faite maintenant, là vous ne gagnez plus rien du tout en temps, en voiture. Donc je veux dire, tout l'ensemble du dossier est basé sur un temps, une vitesse, à mon avis que vous ne pourrez pas, avec l'évolution des mentalités des gens, avec des bus, des piétons et des cyclistes de tous les côtés, avoir X passages piétons, des ralentisseurs comme c'est sur la RD301, et donc plus du tout la même vitesse et beaucoup plus de bouchons, donc éventuellement des pollutions. Donc là, je n'arrive pas à comprendre très bien l'histoire du 70 km/h en site urbain. Ça, pour moi, c'est incompatible dans les normes actuelles avec la vie des gens. Et comme vous mettez, pour avoir les financements, des bus et des piétons et des cyclistes autour, j'ai bien compris votre aspect financier mais alors l'aspect réel, je ne vois pas comment à la fin vous arriverez à éviter la RD301. Et donc, quand vous serez arrivé à la RD301, tout le bénéfice qu'on espère de l'Avenue du Parisis sera enlevé. Voilà.

Deuxièmement, il y a un intérêt, effectivement, peut-être à relier par une ligne de bus. Je comprends bien le TCSP et nous maintenant, on le parle, on est habitué à votre Transport en Commun en Site Propre. L'intérêt est pourquoi au lieu de mettre 2x2 voies de véhicules, pourquoi il n'apparaît pas dans votre dossier des parkings à différents endroits ? Parce que là, il y a des endroits où vous me donnez 58 000, 28 000, 35 000, 39 000, mais ceux qui... où ils bouchonnent, ce qui serait bien pour les attirer vers une ligne de bus, pour la rendre utile, c'est d'avoir des parkings de-ci de-là. Et là, je n'en ai pas trop vu dans le tracé.

Et la troisième question, vous avez parlé sur la partie environnement de l'acoustique, de l'hydrologie, de tas de trucs, et vous ne parlez pas de biodiversité. Merci.

L'animatrice

Merci. Alors on reprend une dernière intervention et peut-être après, on répond. Il y avait le monsieur juste ici, derrière vous.

Bernard PICQUET (Garges-lès-Gonesse)

Bernard PICQUET, Garges. Justement, je voulais intervenir parce que j'ai entendu beaucoup de choses mais finalement, moi en tant que Gargeois, je dois vous dire que ça fait 30 ans au moins que j'attends ce BIP. 30 ans au moins parce que j'habite au bord de l'avenue de Stalingrad. Ça fait aussi 40 ou 50 ans et c'est devenu absolument invivable. Entre une rue bordée d'arbres qui étaient magnifiques il y a 40 ans, aujourd'hui, c'est un véritable bazar avec plus de 30 000 véhicules. Et c'est une route qui est hors d'état, puisque pour des raisons diverses, on ne peut même pas intervenir dessus puisque la déviation de la RD84 ne suffit pas, dans sa configuration actuelle, pour désengorger cette rue. C'est épouvantable.

Quant aux problèmes de bruit, en ce qui concerne Garges - et je pense extrapoler vers Sarcelles sans beaucoup me tromper -, je ne crois pas que les impacts de bruit occasionnés par l'Avenue du Parisis soient comparables à ceux que l'on subit par rapport à l'aéronautique. Et finalement, quand on regarde toute la pollution qui est générée par la traversée de tous ces camions à longueur de jour et voire en partie de nuit en pleine ville, en pleine agglomération alors que là, ça va être à l'extérieur, le problème de pollution non plus n'est pas abordé dans notre domaine.

Par contre, la remarque de la dame concernant les problèmes en site propre, on a un peu la même chose au niveau du TCSP. Reste le problème de l'arrivée vers ces points de stationnement, comment on y arrive, est-ce que les transports en commun, disons annexes, viendront se joindre ou se relier à ces points d'arrêt ? Ça, c'est une autre affaire et il n'y a surtout pas de parkings parce qu'il y a quand même beaucoup de gens qui seront obligés de venir en voiture.

En tant que Gargeois aussi, je dois reconnaître que je ne me déplace pas, ou les gens de Garges ne se déplacent pas, exclusivement sur Roissy. Il se trouve que moi j'ai une fille à Franconville, par exemple. Mais les déplacements pour aller sur Franconville ou même à la préfecture pour nous, c'est une histoire impossible, qui ne vous concerne pas, c'est vrai, mais nous, c'est un véritable problème. Quand vous parlez de l'A15, nous, passer par l'A15, c'est un drame. J'ai essayé de revenir un jour par la partie de BIP ou de l'Avenue du Parisis qui arrive à Saint-Gratien. Alors là, je me suis perdu parce que là, quand je suis arrivé au champ de courses, j'ai eu beau demander dans quelle direction je devais aller, ça a été quelque chose d'assez homérique... Mais enfin, je suis quand même rentré chez moi avec un certain temps de retard. Mais ce n'est pas simple non plus, et si on s'en va par la Croix verte et autre, c'est aussi mission impossible, c'est les lenteurs, c'est Saint-Ouen-l'Aumône, on n'en finit pas pour pouvoir passer. Et quant à monter jusqu'à Gennevilliers pratiquement, à partir de l'A15, c'est insupportable, alors que l'autre partie, le BIP ou l'Avenue du Parisis rejoint plus haut.

Donc finalement, effectivement, ça occasionnera des passages supplémentaires, c'est exact. Mais nous, on existe aussi, on a le droit d'aller d'un point à un autre. Dans le département, quand vous parlez de prix ou de coûts qui vont s'ajouter, oui, mais nous aussi on paie au niveau du département. Or finalement, ça fait 40 ou 50 ans qu'on attend. Alors je tenais à le dire ouvertement parce que je le pense profondément d'abord, et maintenant je laisse la parole à qui la veut.

L'animatrice

Merci, Monsieur.

Philippe SUEUR

Pardonnez-moi de vous... C'est ça une concertation, c'est d'exprimer aussi des points de vue différents et des intérêts qui doivent converger vers ce qu'on appelle à un moment donné l'intérêt général, c'est-à-dire l'intérêt partagé. Mais tout à l'heure, je redonne tout de suite au technicien, vous avez donné l'exemple de Pierrefitte. Mais ça, c'est parce qu'on met un site propre sur une voirie qui n'est pas modifiée, que vous amputez forcément de l'emprise du site propre. Et il était évident - et c'est un parti qui a été décidé en ce temps-là - que c'était le collectif qui devait l'emporter sur le transport individuel, malgré l'itinéraire qui était celui de la 301. En

contrepartie, il en découlera localement une cohésion sociale extrêmement importante. Tandis que le projet ici, c'est un projet de cohérence puisque vous avez un site propre et une voirie, qui répond à des besoins collectifs et bien sûr à des besoins individuels et surtout économiques.

L'animatrice

Alors, je donne la parole à M. JUVENCE, mais qui va parler au nom de la salle. Il va répondre à deux questions qui ont été posées par écrit.

Didier JUVENCE

Alors je vais peut-être dire un mot quand même sur les rabattements qui ont été évoqués tout à l'heure. Donc dans notre esprit, c'est qu'il y a bien évidemment des rabattements vers le Transport en Commun en Site Propre mais qui sont effectués par d'autres transports en commun existants, ceux que j'avais évoqués tout à l'heure. Par contre, j'ai noté l'observation et on se réserve la possibilité, dans la mesure du possible et en fonction des emprises qui sont disponibles, de créer ce qu'on pourrait appeler des parcs-relais ou des zones où lesquelles les gens viendraient se rapprocher d'un point de prise de bus.

Alors effectivement, on a eu deux questions écrites, la première concernant la Dame Blanche Nord. Donc je vais rassurer les gens, j'espère que je vais les rassurer, vous n'êtes pas du tout sur l'emprise du tracé, vous êtes même assez éloignés du tracé. Donc il n'est pas dans nos intentions, pas dans les intentions du Conseil général liées à l'Avenue du Paris de démolir les immeubles de la Dame Blanche Nord. On verra, le cas échéant, si on est amené à faire des protections phoniques. Maintenant, moi il me semble qu'on est assez loin mais on va regarder dans le détail.

La deuxième question, c'était une question qui concernait en fait la saturation de l'A15 et la saturation du BIP qu'on connaît actuellement. Il faut avoir en tête, alors c'est un peu un paradoxe, c'est que nos collègues du Conseil général 93 sont aussi en train de réaliser des tramways, plus loin sur la RD14, en limite d'Epinay et en direction de Saint-Denis. Et en fait, le trafic qui, avant... alors c'est exactement le même phénomène que celui qu'on connaît aujourd'hui, le trafic qui avant se dispersait en continuant sur l'A15, en prenant la RD14, en prenant des voiries locales, se trouve maintenant concentré sur A15 puisqu'on ne peut plus prendre depuis environ six mois - et pour à peu près encore, je pense, 12 à 18 mois -, on ne peut plus emprunter dans des conditions satisfaisantes la RD14 en direction de Paris et de Saint-Denis puisqu'il y a les travaux du tramway qui ont fortement réduit, un peu le même phénomène que celui qu'évoquait M. SUEUR, qui ont fortement réduit le gabarit de la voie. Et donc, les gens restent sur le BIP Ouest pour prendre A15 en direction de Paris.

L'animatrice

Allez, je redonne la parole à la salle, il y avait des mains qui...

Xavier PERICAT

Juste une petite précision qui est importante au niveau des transports en commun, moi je voudrais donner un exemple qui est celui qui se produit sur Argenteuil Bezons avec l'arrivée du T2. Je crois qu'au-delà des possibilités de parkings-relais qui ont été évoquées, je crois que l'intérêt d'un réseau de transports en commun, c'est qu'on puisse le prendre du début jusqu'à la fin et qu'il n'y ait pas cette utilisation, on va dire multimodale, et voiture et transports en commun. Mais pour ça, pour qu'on puisse avoir la possibilité de se rendre à son travail ou ailleurs - mais ce sont les déplacements pendulaires qui sont les plus importants -, pour qu'on puisse avoir les transports en commun tout du long, il faut évidemment qu'on ait cette possibilité.

Et nous, on le voit bien, on a le tramway T2 qui arrive donc au pont de Bezons. Et donc Argenteuil est juste à côté. Le fait que le tramway T2 arrive, ça nous oblige à repenser tous les itinéraires de bus actuels

puisqu'évidemment, il faut que les itinéraires de bus actuels permettent de rejoindre le tramway T2. Parce qu'à la gare du tramway T2 qui se situe à la Grâce de Dieu - pour ceux qui connaissent - sur Bezons, il n'y aura pas de parking. C'est une volonté de la mairie qu'il n'y ait pas de parking et que les gens arrivent par les moyens de transports en commun sur ce site du tramway T2. Donc il faut penser à des transports en commun qui permettent d'arriver jusqu'au tramway.

Je crois que c'est exactement la même chose qui devra se produire sur cette Avenue du Parisis. Si on veut que le réseau de transports en commun qui va être créé soit utile et soit performant et largement utilisé, il faudra permettre qu'il y ait du rabattage et il faudra donc envisager, dans les sept communes traversées, qu'il y ait des dessertes de manière à pouvoir utiliser ce transport en commun. Sinon, s'il est tout seul, s'il n'y a pas de maillage, si ce transport en commun est tout seul, ça ne servira évidemment pas à grand-chose.

L'animatrice

M. SPIELMANN voulait apporter une petite précision, l'architecte du projet.

Alain SPIELMANN

Je voudrais répondre, enfin donner quelques éclairages sur des questions qui ont été évoquées ou posées. Par exemple, plusieurs fois vous avez dit, il y a des personnes qui ont dit : « c'est une route mais ça va devenir une autoroute ». Non, il ne faut pas penser comme ça. Si vous voulez, le fait que ça soit fragmenté, qu'il y ait des accès aux différentes villes ne permettra pas que ça devienne une autoroute, ce n'est pas possible. Ça sera une route qui sera effectivement une avenue, avec des possibilités de jonction avec la ville, avec les différentes villes.

De même, je voudrais dire, Monsieur, aux commerces locaux, effectivement nous avons considéré ces choses-là et nous avons pensé que précisément, à l'inverse de ce qui a été dit, ça pouvait aider, au contraire, le commerce local. De ce que, par exemple, comme je le disais tout à l'heure, du cabotage, que les gens puissent venir d'une ville à une autre dans tel commerce précisément. Et nous avons auditionné des gens qui font ça, mais qui aujourd'hui ne peuvent pas parce que tout le réseau actuel, le réseau viaire est tellement compliqué que, précisément, ils ne le font pas. On pense que, au contraire, une sorte d'artère nouvelle permettra... favorisera, si vous voulez, le commerce local.

L'idée de mettre des parkings à proximité est certainement une bonne idée, Madame, vous avez raison, et effectivement, ça a été envisagé. Il y a des maires qui ont pensé mettre à plusieurs endroits des parkings. Ça, c'est des choses possibles, donc ça n'est pas interdit.

Je voudrais dire aussi qu'il y a, par exemple dans des endroits, des transports en site propre qui sont faits tout seul. Par exemple, dans Bruxelles, vous avez des avenues, vous avez des trams qui circulent tout seuls, ou dans d'autres villes, des bus qui... Mais ceux-ci sont des solutions trop particulières. Si on imagine, si vous voulez, l'investissement global, il est quand même plus intelligent de faire et un transport commun, collectif, extrêmement utile, et de la voirie. Mais la voirie, dans le temps, elle peut évoluer. Nous avons actuellement deux voies mais ça ne pourrait devenir qu'une voie, éventuellement, si le transport en commun était suffisant, vous voyez ? Je ne le pense pas mais ce n'est pas rigide dans le temps. Par contre, l'investissement au global est utile, dans la mesure où il est moins onéreux qu'une addition de transports particuliers.

Sur le problème de l'environnement également, ça peut paraître paradoxal mais on va planter un très grand nombre d'arbres. Je ne peux pas dire le chiffre exact, mais de l'ordre de 2 000 arbres. Donc vous aurez quand même un ensemble de routes, une avenue, un transport en commun moderne, comme ça a été dit, très confortable, agréable et qui vous permettra absolument de négliger la voiture et de prendre ces bus rapides ou

alors les vélos. Vous êtes sceptique, mais je pense que ça peut marcher parfaitement, d'avoir des vélos qui permettraient de circuler d'une commune à l'autre. Et donc, ça devrait à mon avis se développer.

Enfin, je voudrais dire aussi autre chose. Dans ce débat, souvent j'ai l'impression d'entendre... quand on a commencé à mettre des trams en ville, beaucoup de gens étaient sceptiques, les commerçants étaient réservés, voire hostiles. Et une fois que le tram a été installé, un complet renversement s'est passé. La population était contente et il y a eu un développement économique qui est venu. C'est un petit peu ce que j'ai l'impression d'entendre ce soir.

L'animatrice

Alors on entend des voix qui se lèvent un petit peu. Monsieur, ensuite Monsieur au fond.

Vincent GUERIN (collectif « Vivre sans BIP »)

Bonjour, Vincent GUERIN. Je voudrais revenir sur ce qu'a dit M. NAU tout à l'heure, concernant la position du collectif « Vivre sans BIP ». Alors je pense qu'il y a une petite méprise parce que ce n'est pas vraiment les paysages qui nous intéressent - quoique ça a une importance -, c'est tous les autres aspects de l'Avenue du Parisis, alors à commencer par l'environnement, effectivement. On parle beaucoup de circulation. Moi, je me suis plongé dans les études qui sont en ligne, qui datent de 2008 mais bon, on s'accroche à ce qu'on a. Et on constate que, à l'horizon 2020, il y aura un accroissement de consommation, donc de circulation dans la zone d'étude, c'est-à-dire la zone du BIP, pardon, de l'Avenue du Parisis, de 13 %. Donc ça veut dire qu'il y aura à minima 13 % de circulation en plus dans la zone. Donc c'est faux de dire qu'on reporte, on a déjà le trafic et il va simplement aller sur le BIP, ce n'est pas vrai, il y aura 13 % en plus. Donc cette circulation, c'est une circulation qu'il y a ailleurs, sur l'A86, sur la 104, c'est une circulation de transit qui empruntera l'Avenue du Parisis. Donc ça, c'est un premier aspect.

Un autre aspect qui nous interpelle, c'est l'utilité du projet. Alors l'utilité, c'est déjà l'utilité d'aller de l'Ouest vers l'Est ou de l'Est vers l'Ouest. Alors effectivement, on peut avoir besoin d'aller de l'Ouest vers l'Est ou de l'Est vers l'Ouest mais regardons combien de personnes vont avoir régulièrement besoin de cette infrastructure. Alors là aussi, on s'appuie sur une étude qui est en ligne, qui est l'étude TCSP, qui est une piètre étude mais qui donne quand même un certain nombre de données. Et notamment, on constate qu'il y a 3 000 personnes, 3 000 actifs qui travaillent, plutôt qui viennent de l'Ouest de la N1 et qui vont travailler à l'est de la N1. Voilà, 3 000 actifs. Alors doit-on dépenser 550 millions d'euros pour 3 000 actifs qui emprunteraient l'infrastructure ? Bon, vaste sujet...

Côté est, on entend dire « il faut désenclaver, on va désenclaver ». Alors il suffit de regarder le tracé de l'Avenue pour savoir qu'on ne va pas désenclaver avec le tracé de l'Avenue. Le tracé de l'Avenue, il ne passe nulle part. Donc je ne vois pas ce que ça va désenclaver. Maintenant, il y a un réel besoin, sans doute, d'irriguer ou de permettre aux populations de cette zone d'aller par exemple vers le Nord, vers Roissy, sans doute vers un bassin d'emplois. Mais là, ce n'est pas avec le TCSP qu'on va pouvoir y aller. Le TCSP, comme je viens de l'indiquer, ne passe nulle part. Ça serait beaucoup plus intelligent d'accroître l'offre de transport en commun, pourquoi pas d'étendre le T5 vers le Nord. Ça coûterait beaucoup moins cher, et ça intéresserait beaucoup plus les populations du secteur. Voilà.

Enfin, dernier point concernant le projet. Oui, on entend dire « ce n'est pas un projet du passé ». Mais si, c'est un projet du passé ! Comme le disait Monsieur, on a beau chercher en France d'autres projets du même type, c'est-à-dire 11 kilomètres de 2x3 voies en site urbain, on n'en trouve quasiment pas. J'ai cherché sur Internet, je n'en ai pas vu sauf à Marseille. Alors à Marseille, il y a une rocade qui fait à peu près la même longueur, mais 80 % enterrée, voilà.

L'animatrice

Merci. Monsieur tout au fond à droite et ensuite, juste devant.

Bernard LOUP (Val d'Oise environnement)

Bernard LOUP, président de Val d'Oise environnement. Je ne voudrais pas laisser passer cette première phase de concertation sur la partie est du projet sans rectifier, je dirais, le contenu des documents du Conseil général qui y indique qu'Europa City, c'est comme si c'était fait et que le triangle de Gonesse est un projet structurant pour le territoire. Je pense que ces questions-là sont totalement en débat, et contrairement aux documents qui laissent croire que tout est décidé, non, il n'y a pas eu de débat dans l'élaboration du SDRIF de 2008 sur la question de l'urbanisation du triangle de Gonesse. Les projets structurants de ce triangle, c'est un golf au Nord en limite de Roissy et un centre commercial Europa City avec pistes de ski, ça n'a rien de structurant. C'est en débat et je tiens à réaffirmer pour le public qui est là, les élus le savent, que ce débat est loin d'être terminé et que les décisions sont loin d'être prises.

Deuxième point sur lequel je voudrais revenir et qui a été évoqué à plusieurs reprises, c'est le transport en commun. Ici, j'ai le sentiment que c'est plus un prétexte pour faire une route que vraiment la volonté de développer, de favoriser le transport en commun. Il y a bien évidemment dans les territoires denses - et ce débat a eu lieu - où il y a le partage de la voirie qui a été fait sans faire de voiries supplémentaires... Ici, on crée une nouvelle route et on met des transports en commun pour faire passer le projet de la nouvelle route. Ce n'est pas le partage de la voirie comme on le connaît pour le T5, où là, il y a du partage de la voirie. Si on veut réduire l'utilisation de la voiture, c'est le partage de la voirie. Si on veut continuer à accroître l'utilisation de la voiture et toutes les conséquences que ça a au niveau de la santé, du cadre de vie, on continue de faire de nouvelles routes.

Troisième aspect que je voudrais dire dans mon intervention, c'est sur le saucissonnage du projet. Vous avez déjà saucissonné la concertation. Il était prévu l'ouverture de la concertation dans la partie Ouest. Vous avez décidé de saucissonner la concertation en deux. Vous auriez pu effectivement, vous aviez prévu de faire une concertation courte. Vous avez décidé de l'étaler, très bien, vous auriez très bien pu la lancer sur les deux parties, mettre les territoires des deux parties du projet en situation de débat, vous ne l'avez pas fait. Vous mettez en situation de débat uniquement la partie est du projet, et puis vous allez mettre ensuite la partie Ouest du projet en situation de débat. Le débat n'aura pas duré sur une période de cinq six mois, il aura été saucissonné en deux. Avez-vous l'intention aussi de saucissonner le projet et de faire, comme ça a été fait jusqu'à maintenant, de faire des morceaux, de les faire déverser sur une voirie qui n'est pas du tout adaptée pour l'accueillir, c'est le cas de la D301, pour après rendre inévitable l'ensemble de la réalisation. Où en êtes-vous ? Et je crois que c'est mal parti que d'avoir saucissonné la concertation de cette façon.

L'animatrice

Encore une intervention au fond.

Bertrand DUFOYER (Deuil-la-Barre)

Bonsoir. Bertrand DUFOYER de Deuil-la-Barre. Alors tout d'abord, juste un petit mot pour peut-être détendre un petit peu l'atmosphère. J'ai consulté quelques spécialistes, M. SUEUR, depuis qu'on s'est vus, et donc je ne souffre pas de ce qu'on appelle le spectre autistique. Donc voilà, vous êtes tous rassurés sur mon état mental. C'est une plaisanterie, ne le prenez pas autrement que pour une plaisanterie.

Bien. Moi, j'ai écouté. J'avais prévu un texte, que j'ai re-modifié parce que j'ai écouté notamment ce que disait la personne là, et j'aimerais lui dire quelques mots. Par contre, en toute sincérité, accordez-moi quand même la

justesse de mes propos jusqu'à maintenant en comprenant que ce qui est en cause, ce ne sont pas les objectifs du projet, mais la solution proposée par le Conseil général.

Comme maître d'ouvrage, vous considérez à juste titre les éléments factuels que j'ai pu présenter et souffrez que moi et ceux que je représente disions que nous ne voulons pas faire comme vous le souhaitez. Pour vous, soit je capitule, soit j'injurie. Moi, je dis que l'obstacle, c'est la résignation. Nous devons travailler à la faire disparaître. Offrez-moi une autre alternative que d'être contre ce projet.

Plusieurs fois, vous avez fait référence au passé, vous dites en avoir tiré les enseignements et ne pas les reproduire. J'agis aussi et principalement dans cette perspective lorsque je vous fais part de mes doutes sur certains aspects de vos études. Je dis que l'on ne peut pas faire l'Avenue sans faire sa dépollution, ce qui va au-delà de s'en prémunir.

Même si je n'ai pas tout compris aux subtilités de votre projet, ne me faites pas l'injure de confondre un projet de voie à 110 km/h et un projet de voie à 70 km/h. D'un point de vue de la pollution, les sujets sont beaucoup plus complexes que ça. Vous savez fort bien qu'une vitesse stabilisée n'a pas le même impact qu'une vitesse où il y a des accélérations et des ralentissements. Donc ne me faites pas cet affront-là. On peut en discuter.

J'ai écouté ce que disait M. NAU tout à l'heure avec une certaine attention, et notamment sur votre proposition de dire que sur ce projet, il y a des aspects, certes de création de pollution sur des sites qui aujourd'hui ne sont pas soumis aux voitures, mais que d'un autre côté, il y aura nécessairement un trafic qui va s'abaisser. Là où je suis un peu surpris, M. NAU, de votre proposition, c'est que, figurez-vous que j'ai parcouru un certain nombre d'études sur ces sujets, afin de déterminer notamment en termes de bandes - je m'en suis exprimé la fois dernière et je n'y reviendrai pas -, mais en termes de bandes, les impacts de la pollution de ce type de voirie, et figurez-vous que c'est quand même dans les documents de la CNDP que j'ai trouvé ce genre de choses et que, sur le projet en question, qui désenclavait une partie notamment de centres-villes d'agglomérations importantes, en aucun cas il n'était fait état des « pertes de pollution » de ces agglomérations. Donc je ne suis pas sûr que ça soit l'usage en la matière.

Ensuite, je voudrais répondre à ce monsieur qui habite avenue de Stalingrad et qui s'exprimait tout à l'heure. Monsieur, je comprends votre présent parce que ça va être mon futur. Et donc, nous sommes nécessairement dans une situation... nous ne sommes pas dans une situation d'opposition, nous sommes dans une situation de compréhension. Et c'est pour ça que je me bats pour éviter de reproduire les erreurs du passé et tirer les conclusions des grandes agglomérations et prévoir des systèmes de dépollution intrinsèques au projet. Je crois que, si l'on veut faire ce projet, si l'on veut accepter de supporter, enfin plus loin, de traiter les problèmes de pollution, il faut l'intégrer au projet. Or dans tout ce que vous nous avez présenté, il n'y a pas de système de dépollution, il n'y a que des systèmes de protection, et encore, ils sont légèrement abordés. Et je crois que l'innovation passe par ce système-là. Donc je pense que Monsieur - j'ai oublié votre nom, Monsieur qui habitez avenue de Stalingrad, excusez-moi de vous intituler comme ça -, mais je pense que si l'Avenue du Paris est l'occasion de créer les conditions de dépollution, ça devient cohérent.

Ensuite, pour répondre au monsieur qui parlait tout à l'heure du commerce local et pour répondre, je ne sais plus si c'est M. JUVENCE ou Monsieur l'architecte, je ne vois pas votre nom, je crois que c'est Monsieur l'architecte. Nous avons manifestement lu les mêmes documents, mais nous n'en tirons pas les mêmes appréciations. Dans l'étude socio-économique présentée sur le site du Val d'Oise, il est clairement dit que cette avenue offrira la possibilité à ceux qui le souhaitent d'aller dans les commerces des agglomérations du tracé. En l'occurrence, ce qui est amusant, c'est que l'exemple qu'on prend, c'est plutôt la grande surface. Donc je pense que pour ce monsieur qui, manifestement, est un représentant d'une association qui représente des artisans, je ne suis pas sûr. Cela pose un problème, c'est un exemple très intéressant du point de vue économique. Il est quand même bon de se poser la question, lorsqu'on a des perspectives d'investissement économiques, de se

demander quel équilibre on va déséquilibrer pour aller vers cette perspective, et ne pas considérer que les avantages économiques. Et de ce point de vue-là, effectivement, je vous trouve un peu faibles. Alors évidemment, je vous ai demandé, et vous m'avez répondu lors de la première réunion... vous avez qualifié donc ce projet comme un projet de relance à la réunion de Sarcelles, vous avez déclaré votre intention de nous communiquer des éléments chiffrés permettant de justifier la pertinence en termes de résultats économiques. Pouvoir en disposer dans les semaines qui viennent serait une bonne chose, il y va de votre crédibilité.

Et enfin juste un petit mot. Elle est un peu facile, elle vous concerne, M. PERICAT. J'ai pris le soin de savoir qui vous étiez et j'ai eu l'agréable surprise, je dois le dire, de voir que vous avez travaillé ou que vous travaillez encore sur la comptabilité en normes comptables *french* et IAS surtout, principalement. Donc laissez-moi au moins faire cette boutade et vous inviter à donner aux membres du Conseil général la juste valeur de ce projet. Et ça sera la fin de mon intervention.

L'animatrice

Merci. Est-ce qu'il y a des interventions à la tribune ? Est-ce que je reprends une série de questions ? Monsieur tout au fond, d'abord.

Pierre BESNARD (Deuil-la-Barre)

Pierre BESNARD, actuellement à Deuil, précédemment à Sannois, donc le BIP, je connais depuis des dizaines d'années. Juste quelques petites remarques. Je vais zapper tout ce qui a déjà été signalé, ou on a déjà répondu. Un petit truc, M. NAU, quand vous dites que le BIP quelque part se fait sur des terrains abandonnés. Vous l'avez dit tout à l'heure dans votre intervention, pas la première mais la deuxième. Moi je suis désolé, tous ces terrains ne sont pas abandonnés. Il y a des aspects de friche effectivement, il y a beaucoup de friches. Mais il y a des terrains qui sont occupés par des usagers, des promeneurs, des jardiniers et il y a toute la faune, ils sont des milliards là à habiter sur la friche. C'est un aspect peut-être à prendre en compte. Il y a les habitants, les humains, mais il y a aussi toute la faune et puis il y a toute la biodiversité au sens le plus large. Et je trouve appréciable de pouvoir se promener sur tous les terrains qui sont actuellement sur l'emprise de 11 kilomètres, dans des sentiers qui sont à tout venant comme ça et qui ne sont pas canalisés. On n'est pas sur des arbres plantés qui pousseront... excusez-moi Monsieur l'architecte, mais dans la minute trente, on les voit pousser à fond la caisse, mais combien de temps ils vont mettre avant de pousser, vos 2 000 arbres, alors qu'il y en a déjà plein qui sont déjà poussés ? Et c'est très agréable de se promener, par tous les temps et voilà. Je ne m'étends pas, vous avez compris.

Une autre remarque. Jamais, jamais, jamais dans aucun document, dans la petite minute trente en 3D, on ne voit de poids lourds. Alors actuellement, il y a des poids lourds qui... Ah, M. PERICAT réagit, mais vous me répondez. Ça a été évoqué tout à l'heure par un intervenant de la salle ou M. POUTOUX peut-être je crois aussi qui avait dit quelque chose, mais il y en a des poids lourds actuellement, effectivement, qui traversent nos villes. Mais il y en a beaucoup moins qu'il n'y en a sur l'A86 ou sur la Francilienne. Et ceux-là, qu'est-ce qu'ils vont faire ? Eh bien ils vont venir sur le BIP. Alors ils seront enquinés, mais on voit bien sur tous les petits ronds-points qui ne sont pas des ronds-points, qui sont en olive et qui sont des aménagements comme celui de Sarcelles sur la 301, qui sont faits pour prendre à toute vitesse... Excusez-moi mais je le constate, je me balade pas mal, à pied, à vélo et en voiture, j'ai aussi une automobile. Mais favoriser le transport des poids lourds en faisant des ronds-points qui n'en sont pas - enfin on le constate, hein -, le poids lourd ralentit à peine. Bon. Alors même s'il doit rouler à 30 km/h à certains moments, à 70 ou à 50, ça fait peur même si ce n'est pas des bus avec des rallonges à tire-larigot derrière.

Et une autre petite remarque et là, je pense que c'est de l'ordre du lapsus mais M. PERICAT, quand vous disiez tout à l'heure qu'on roulait à 70 km/h en moyenne sur cette prévision, je pense que c'est 70 km/h a priori au

maximum, mais on sait ce qui s'est fait sur le BIP actuel partie Ouest, qui était limité à 70 km/h et qui actuellement est à 90 km/h, ce qui veut dire du 100 et du 110. Je l'emprunte de temps en temps. Quand je suis à 90, je me fais doubler à fond la caisse, bon, voilà. C'est tout.

L'animatrice

Alors sur cette dernière intervention, sur la question des poids lourds ou...

Didier JUVENCE

Sur la question des poids lourds - et ne le prenez pas mal, Monsieur -, sur le ton de l'anecdote, les poids lourds sont présents sur le projet de l'Avenue du Parisis puisqu'il y en avait un sur la vue 3D. Mais c'est normal qu'il n'y en ait qu'un puisque, proportionnellement, ils sont assez peu nombreux puisque l'étude de trafic révèle un pourcentage de l'ordre de 7 % de poids lourds. Donc on est loin d'avoir une concentration et un afflux de poids lourds sur cet axe-là. On est vraiment dans une liaison Est-Ouest du Sud du département.

Sur la vitesse, par contre, vous avez complètement raison, Monsieur.

Bertrand DUFOYER (Deuil-la-Barre)

(inaudible 2:27:03:0)... mais on nous a bien dit l'autre jour à Sarcelles que c'était aussi un but de faire rouler des poids lourds puisqu'il faudra alimenter le dôme...

Didier JUVENCE

Ce que M. PUPPONI a dit l'autre jour très clairement, sans me faire son porte-parole mais je crois bien me rappeler ce qu'il a dit, il a dit qu'effectivement, l'Avenue du Parisis serait une solution pour que les poids lourds viennent au dôme. Et s'il y a l'Avenue du Parisis... Il a même dit : « Sans l'Avenue du Parisis, le dôme ne se fera pas. Et s'il y a l'Avenue du Parisis, les poids lourds arriveront par le dôme ». Il a même poursuivi : « S'il n'y avait pas l'Avenue du Parisis, les mêmes poids lourds devraient arriver par la voirie locale », Monsieur. Et à cette occasion-là, il y a un intervenant qui a signalé qu'il y avait des problèmes de poids lourds, notamment sur la RD208 à Arnouville.

Pour la vitesse, par contre, vous avez complètement raison, c'est bien une limitation, je me permets de le rappeler, c'est bien une vitesse maximale de 70 km/h. Et pour revenir sur le BIP Ouest que je connais un petit peu aussi dans ce secteur-là, c'est divisé en deux tronçons. Vous avez un tronçon à 70 km/h entre l'autoroute A15 et la RD14 à Saint-Gratien, le grand giratoire percé, et une deuxième section qui avait été mise dans un premier temps par monsieur le préfet du Val d'Oise - à l'époque, Christian LEYRIT - à 70 km/h, et qui a été relevée à 90 km/h parce que les caractéristiques techniques de l'ouvrage, notamment ce qu'on appelle le rayon en plan et puis le profil en long, le permettaient. Là, très clairement, on est dans une logique de concevoir une voirie nouvelle, avec un gabarit technique lié à une circulation à 70 km/h maximum. C'est-à-dire que l'usager ne se trouvera pas dans une situation de confort s'il va au-delà de 70 km/h.

Voilà ce que je pouvais vous répondre sur ces points.

Bertrand DUFOYER (Deuil-la-Barre)

(inaudible 2:28:55:1)... je vais régulièrement chez des amis qui sont à 200 mètres du... Ils n'avaient pas des murs anti-bruit mais des cloisons anti-bruit, parce que c'est tellement léger. La pollution est accrue, là...

Didier JUVENCE

Personne ne vous dira le contraire, Monsieur. On dit la même chose puisque justement, ce qu'on vous propose au titre de l'Avenue du Parisis, c'est vraiment un aménagement et pas simplement un trait routier, un aménagement où la vitesse sera limitée par construction, par conception, à 70 km/h.

Bertrand DUFOYER (Deuil-la-Barre)

Réglementairement, (*inaudible 2:29:40:5*)... la réglementation a permis, et d'ailleurs on sait dans quelles conditions parce que ce sont des usagers de la route qui ont fait valoir un droit qui permet de faire rehausser la vitesse, donc la vitesse a été rehaussée. Si vous nous garanzissez que réglementairement, cette voie ne peut pas dépasser 70 km/h et que vous en prenez l'engagement et que vous le faites, il n'y a plus de débat, de toute façon.

Didier JUVENCE

Moi je souhaite qu'il y ait débat. Par contre, ce que je viens de vous dire, M. DUFOYER, je crois que j'ai été à peu près clair, c'est qu'on va... on vous propose une voirie, un aménagement qui est conçu pour une vitesse maximum de 70 km/h. J'ai bien entendu tout à l'heure l'intervention de M. LEFEVRE, maire de Garges, en disant qu'il faudrait qu'il y ait des zones où, justement, la vitesse soit encore abaissée. Donc je vais regarder. Aujourd'hui, il est prévu d'abaisser cette vitesse notamment au niveau des zones d'échanges. Mais comme l'a dit M. POUTOUX tout à l'heure, la section courante est prévue au maximum à 70 km/h, pour une vitesse maximum de 70 km/h.

Xavier PERICAT

Je crois que ce qui a été dit aussi lors de la réunion précédente, c'est qu'il y avait bien une différence entre cette première partie du BIP Ouest, qui a été réalisée déjà il y a quelques années dans sa configuration, et puis la partie Avenue du Parisis qu'on prévoit. Donc on n'est pas... il ne faut pas que vous considériez que l'Avenue du Parisis, ça va être simplement le BIP Ouest prolongé dans ses infrastructures telles qu'elles sont aujourd'hui.

Je crois que bon, aujourd'hui, on le voit bien, il y a sur l'A15 et ailleurs des radars automatiques qui fleurissent, on nous parle même de radars tronçons. Je crois que très clairement, on peut aller jusque-là dans les années qui viennent. Et moi, je crois aussi que, à partir du moment où les usagers auront la possibilité de rouler avec une certaine fluidité, les gens n'ont pas forcément... à partir du moment où... enfin moi qui vais à Boulogne tous les jours puisque pour répondre à Monsieur, je travaille effectivement dans les normes comptables chez Renault à Boulogne-Billancourt, si j'avais la chance de pouvoir rouler à une vitesse moyenne ne serait-ce que de 50 km/h entre Argenteuil et Boulogne, j'en serais ravi et je n'aurais pas vocation à aller plus vite, je peux vous l'accorder. Je peux vous le certifier parce qu'on est très loin du 50 km/h aujourd'hui dans les voiries existantes. Donc, à partir du moment où les gens auront cette fluidité, ils n'auront pas vocation à aller plus vite et s'ils vont plus vite, je crois qu'il y a un certain nombre d'arsenaux qui permettent aujourd'hui de les contraindre. Et on le voit bien, notamment sur l'A15, la vitesse est quand même considérablement réduite.

J'en profite pour répondre, puisque ça a été aussi une question d'un monsieur qui disait : « Mais aujourd'hui, on a un engorgement au niveau de l'A15, au niveau des échangeurs, au niveau de Sannois, on a cette difficulté ». Alors effectivement, je l'ai remarqué, pour ceux qui connaissent, il y a le rond-point Mazagran au niveau de Renault Rousseau qui est situé là sur Argenteuil, qui est très engorgé aujourd'hui. M. JUVENCE l'a rappelé, c'est lié aux travaux sur le pont d'Epinau. Mais moi, je l'ai dit lors d'une précédente réunion, l'Avenue du Parisis ne prétend pas résoudre les problèmes de saturation de l'A15, les problèmes de saturation du viaduc de Gennevilliers et vers Paris. Elle propose simplement de résoudre les problèmes de circulation transversaux, d'Est en Ouest du département. Après, malheureusement je crois qu'il faut être clair, ce n'est pas l'Avenue du Parisis qui va résoudre l'engorgement de l'A15 à ce niveau-là le matin, malheureusement, après 6h30. Je crois que là-dessus, il faut être clair.

Il y a eu une question aussi pour laquelle... c'est Madame, derrière, qui posait, sur la biodiversité et moi, je suis assez attaché à ça, je souhaiterais que peut-être M. JUVENCE donne quelques éclaircissements sur ce qui est prévu dans le projet, parce qu'on est passé rapidement là-dessus, on n'a pas parlé de biodiversité et notamment des aménagements qui sont prévus pour permettre justement à cette biodiversité d'exister. Je pense que c'est important qu'on puisse aussi avoir, au-delà des aspects routes, voiries, automobiles, qu'on puisse avoir aussi ces éclaircissements-là.

L'animatrice

C'est M. POUTOUX qui s'y colle.

Jean-Claude POUTOUX

Oui, il y a un secteur particulièrement sensible, qui est tout le secteur qu'évoquait tout à l'heure Monsieur le Maire de Garges, c'est lorsque la route longe le Croult, toutes les zones humides, donc, le long du Croult. Et donc c'est dans ce secteur-là, dans le tracé, dans toute la traversée de Garges en particulier que, en limite de Garges et d'Arnouville, en longeant le Croult, il y a justement à tirer parti en même temps de la qualité de ces espaces, et qu'on peut donc imaginer que la piste cyclable et les cheminements piétons à cet endroit-là ne sont pas forcément collés à la voie.

Vous évoquiez tout à l'heure de dire que ça serait irrespirable et pas du tout agréable de circuler le long d'une avenue. C'est vrai que quand on est collé à la circulation le long d'un trottoir, c'est un peu différent quand on est sur un itinéraire parallèle, qui peut ne pas être forcément complètement rectiligne et lui, donc, permette l'aménagement de ces espaces le long du Croult. Et donc ça fait partie des points qui sont bien loin d'être complètement étudiés. Vous l'avez vu tout à l'heure dans les photos aériennes ou dans les tracés, on n'est quand même que sur des fuseaux qui ne sont pas finis d'étudier dans le détail, sur les calages de niveau, sur les distances, et puis toutes les études qui restent à poursuivre, même si elles ont été commencées en 2006 et donc sur les inventaires qui ont commencé d'être faits. Bien sûr, tout ça c'est à remettre à jour, à refaire, il y avait des études annoncées dès 2006 qui n'ont pas été faites encore sur les inventaires faune/flore sur l'ensemble de l'itinéraire. Donc on est dans une démarche de concertation, si on arrivait avec toutes les études déjà faites, vous diriez : « Tout est fait d'avance, le projet est bouclé, on ne fait rien, c'est à chaque fois ce qu'on rencontre dans chaque projet ». Là, je vous avoue que je pense que c'est un projet où il y a beaucoup plus de travail à venir que de travail derrière nous, même si on fait référence à dire que le projet existe depuis 1934, je vous rassure, les services n'y travaillent pas depuis 1934 ou en tout cas, ce ne sont pas les mêmes. Et on n'utilise pas vraiment les documents de 1934, et heureusement !

L'animatrice

Alors, j'ai vu qu'il y avait encore quelques mains. On prend peut-être encore une ou deux questions, on répond à une question écrite et puis après, on conclut. On s'était dit 23h, ça paraît raisonnable. Madame, vous aviez une question. Encore une ensuite et...

Une intervenante dans la salle

Oui, plus une information. Là, je vois que le trafic sera sur 2x2 voies. Personnellement, je ne souhaiterais pas que ça devienne une voie de chaque côté. Je suis infirmière anesthésiste et lorsque nous sommes appelés pour secourir, nous avons de plus en plus de problèmes pour circuler parce que nous avons un tramway et une voie de chaque côté. Lorsqu'il y a des bouchons, nous sommes complètement bloqués, et pareil pour les pompiers. Et de plus en plus, nous avons des problèmes. Une fois, nous avons eu un décès et une fois, les patients étaient... la prise en charge n'était plus importante. Et ça, à ce niveau-là, nous sommes tous concernés, que ce soit vous sur l'estrade ou nous dans la salle. Alors je ne sais pas à qui il faut s'adresser, mais de plus en plus je

vois que les voies de circulation se rétrécissent et pour nous, pour les secours, ça pose un problème. Lorsqu'il y a deux doubles voies, nous pouvons passer au milieu. Lorsqu'il y a une seule voie, même les motards ne peuvent rien faire pour nous, nous ne pouvons pas passer par-dessus les voitures. Voilà ce que je voulais dire.

L'animatrice

Une toute dernière intervention ?

Vincent FAURE (Soisy-sous-Montmorency)

Bonsoir. Je suis Soiséen. J'ai entendu dans les expressions d'introduction des termes élogieux de circulation douce, circulation apaisée, de voies pour cyclistes, de voies pour piétons. J'aimerais rappeler quelques principes quand même sur ce projet. Il me semble qu'on parle d'un projet de 2x2 voies, au moins à 70 km/h, avec une circulation de poids lourds importante, avec des poids lourds qui, aujourd'hui, ne traversent pas les territoires, qui seront amenés à traverser nos territoires de riverains, qui vont amener des nuisances, nécessairement des nuisances (pollution sonore, pollution aérienne).

D'autre part, ce projet qui mérite toute notre attention - et nous sommes très nombreux depuis plusieurs réunions -, c'est un projet chiffré à un demi milliard d'euros aujourd'hui. Un demi milliard d'euros, c'est la moyenne de vos projets. Dans 10 ans, il sera peut-être estimé et ré-estimé à la hausse, ça ne serait pas très étonnant. Donc on parle de très très grosses sommes, d'investissements colossaux pour notre département et étant donné le faible apport de ce projet par rapport à des problématiques réelles et quotidiennes des riverains de circulation, notamment vers Paris puisque le BIP Est saturé aujourd'hui, tout le monde le sait, l'accès à l'A15 est impossible... Donc ce projet apporte certainement des petites solutions à un certain nombre de personnes réduit, mais je crois que par rapport à l'investissement énorme et aux nuisances, je pense que ce projet, qui aujourd'hui effectivement est présenté d'une manière quasiment unilatérale et sans alternative réelle, c'est quatre sous-projets, je suis d'accord, ce n'est pas quatre projets qu'on nous présente, c'est vraiment quatre sous-projets sans réelle alternative. Je crois que réellement ce projet devrait faire une réelle introspection avec de nouvelles études. Notamment, pourquoi simplement ne pas avoir une liaison en site propre et s'arrêter là, voilà.

L'animatrice

Une toute dernière réponse de M. JUVENCE, je crois, à une question écrite, et ensuite on conclut ?

Didier JUVENCE

Oui. Tout à l'heure, il y a eu une question qui était très pratique, très pragmatique, ça concernait l'accès aux stations de Transport en Commun en Site Propre, l'accès aux stations de bus, notamment dans la solution 1. Donc la solution 1, je le rappelle, c'est la solution qui, pour nous, optimise le positionnement du Transport en Commun en Site Propre, à savoir qu'en section courante, le bus est dans l'axe - les bus, puisqu'il y en a un par sens sont dans l'axe -, et au niveau des zones d'échanges, quand on a un projet ou une station projetée de bus, le bus sort de l'axe de la voie pour aller en rive et venir latéralement accueillir, déposer et prendre des passagers. Ces passagers donc, pour répondre à la question, sont protégés puisque le bus a priorité. Et quand ils traversent les voies, de façon à ce qu'il n'y ait pas de conflit avec les autres usagers en circulation, il y a un système de feux qui se met automatiquement au vert pour le bus et au rouge pour l'ensemble des autres usagers automobilistes qui circulent. Et quand le feu se met au rouge pour les usagers automobilistes, bien évidemment, il se met aussi au vert pour les piétons qui viennent prendre le bus ou qui descendent du bus. Voilà le principe de base pour prendre le bus sur l'Avenue du Paris.

Alors il y avait une deuxième partie de la question qui portait sur la fiscalité des communes et le financement de l'opération.

Philippe SUEUR

Oui effectivement, la fiscalité des communes, c'est peut-être une interrogation légitime mais il n'est pas question que les communes participent à ce financement, bien entendu. Là, vous pouvez être parfaitement rassurés. À moins qu'on réinvente l'octroi qu'on a mis en place sous Napoléon III pour effectivement financer les grandes infrastructures. Alors, c'est le département qui est maître de l'ouvrage puisqu'on vous a expliqué que depuis la décentralisation, il y a donc eu le transfert à la fois du projet et de l'assiette foncière. Et certaines interventions ont souligné qu'il y avait des terres qui étaient effectivement tout à fait naturelles, et il y en a encore qui sont privées, parce que nous n'avons la maîtrise que de 72 % environ sur l'ensemble des 11 kilomètres. Mais sur les tracés qui sont ceux ici de ce secteur, c'est totalement public. Donc le département, avec un co-financement qui a été annoncé tout à l'heure, un co-financement entre la région, le STIF et le département... C'est une très grosse somme, vous avez raison, 500 millions. On voit même sur une variante beaucoup plus, combien 572 ? C'est très lourd.

Néanmoins, voyons la comparaison. Le T5, c'est 225 millions. Saint-Denis, Sarcelles, Garges, 225 millions. La tangentielle Nord, c'est un tout petit plus de 500 millions pour la seule section Epinay-ville/Le Bourget. Le tramway des Maréchaux entre Ivry et la Chapelle, nous avons dépassé les 850 millions. Donc on peut aussi plaisanter, on n'a plus rien pour une poignée de dollars mais nous sommes effectivement sur des chiffres vertigineux. Ça fait réfléchir quand même, vous avez raison. Il faut donc que l'intérêt général soit optimisé. Et les interventions, qui sont ici, je crois, extrêmement diverses... bien sûr qu'on sent qu'il y a une résistance forte, qui manque d'optimisme d'ailleurs, et un petit peu de partage. Mais il faut se projeter sur, d'abord une réalisation dont on vous a dit que c'est du 2025. Il nous faudra 10 ans. Le Conseil général du Val d'Oise, qui aurait, mettons 250 millions à financer, ne peut pas dépasser une capacité de 25 millions pour des travaux de cette importance. Et encore aujourd'hui, il ne les a pas. Il n'a pas cette marge de manœuvre. Mais nous pensons qu'on sera, espérons-le, rétabli.

Et en 2025, qu'en sera-t-il réellement, d'abord de la pratique du moteur à essence ? Eh oui, il faut y penser. Deuxièmement, que seront les trafics sur Paris quand le péage sera mis en place ? Ce n'est pas un rêve. Le Comité des finances locales, le mois dernier, a donné son feu vert pour une expérimentation pour trois ans du péage urbain, à l'initiative des autorités organisatrices de transports, le STIF par exemple, mais aussi pour Strasbourg, Bordeaux, toutes les métropoles qui ont donc une autorité majeure. Nous y serons. Et je peux vous dire que notre responsabilité au Nord sera de donner des meilleurs moyens de transport, collectifs bien entendu.

On rêve tous de collectif. Moi, je suis un usager. Toutes les semaines, trois fois par semaine, je ne prends que les transports en commun parce que c'est le confort, en réalité. Pas forcément physique, mais je veux dire... encore, ça s'améliore tout de même, il faut être un petit peu plus optimiste. Mais pensez que nous aurons des modifications de comportement. Et nous devons donner, et le Grand Métro Express aura ces répercussions... il y aura d'autres comportements, il y aura d'autres rabattements. Et l'intérêt économique que nous avons évoqué tout à l'heure est majeur, mais il n'y a pas que ça. Je pense, et nous pensons - et le Président de Val de France l'a suffisamment dit, et il est présent -, il y a une cohésion sociale qui en découle, comme d'un tramway. Lorsqu'on a réalisé le premier tramway, ce T1, peu y croyaient. Saint-Denis/Bobigny. Il a transformé la ville, les secteurs, il les a revivifiés, revitalisés.

Alors il faut qu'on trouve, il faut qu'on aille plus loin. Sur les questions de pollution, nous avons effectivement à travailler davantage. On sait aussi combien sont les normes, on le sait bien. Est-ce qu'il y aura encore du diesel

dans 15 ans ? Pas sûr ! J'étais ce matin au Conseil national de l'air. Nous avons évoqué ces questions. Sur les microparticules, il faut effectivement évoluer.

Voilà. Je ne vais pas prendre plus longtemps mais je vous ai donné les chiffres, les proportions. Et surtout, qu'il n'y ait pas d'inquiétude, ça n'ira pas sur les impôts locaux des communes.

Xavier PERICAT

Il y avait une question de Madame, je voudrais qu'on y réponde, peut-être M. JUVENCE, sur le gabarit des voies. Madame qui, dans le cadre de sa profession, déplorait le fait qu'il y ait des voies qui soient assez étroites, qui ne permettent pas les interventions. Je crois qu'on peut la rassurer là-dessus. Dans le cadre de la création d'une voie nouvelle, on le voit bien d'ailleurs sur le BIP Ouest aujourd'hui, il y a vraiment toute possibilité de circuler. Mais peut-être que M. JUVENCE peut donner quelques détails techniques sur les bandes d'arrêt d'urgence et autres voies qui permettent de secourir, donc, les usagers de la route.

Didier JUVENCE

Donc là, effectivement, on est dans une logique d'une infrastructure à 2x2 voies avec un Transport en Commun en Site Propre dans l'axe. Les voies de circulation sont, je dirais, légèrement inférieures aux pratiques habituelles, justement pour avoir - et ça peut répondre aussi à la question de Monsieur - des strictions de circulation, donc une vitesse que j'ai qualifiée tout à l'heure d'apaisée, et je revendique ce terme. Donc les voies sont de 3 mètres de large. Habituellement, quand vous roulez sur des routes de type 2x2 voies, vous avez des voies de 3,50 mètres de large. 50 centimètres, c'est important. Ça veut dire qu'on va être appelé à plus de vigilance en matière de sécurité. Ça ne pose bien évidemment aucun problème, que ça soit pour un véhicule léger, ou pour un transport en commun ou pour un bus.

Les deux voies affectées au transport en commun, elles, font 3,50 mètres de large. Je vais être franc avec vous, ce n'est pas conçu pour l'intervention des véhicules de secours. Mais le fait d'avoir deux voies par sens de circulation... voilà, ça amène des solutions. Alors on peut aller un peu plus loin puisque, en tant que concepteur d'infrastructures routières, on voit bien que notre Transport en Commun en Site Propre, quand il est dans l'axe, est séparé de la circulation par une bordure, de façon à ce que les flux ne s'interfèrent pas. Par contre, pour un véhicule de secours à faible vitesse, cette bordure est franchissable. Il ne faut pas le souhaiter, bien évidemment, mais si un jour il y a une grosse intervention pour des questions de sécurité, c'est franchissable à faible vitesse. Et un véhicule de secours ne sera pas verbalisé, contrairement à un véhicule léger s'il est sur la voie réservée au transport en commun.

L'animatrice

Allez, je vous propose qu'on s'arrête là. Deux mots de conclusion du garant, M. NAU ?

François NAU

Oui, je veux bien reprendre la parole parce qu'avant, j'ai été interpellé. Je voulais dire que de mon point de vue, cette réunion s'est bien passée, c'est une véritable réunion de concertation puisque chacun d'entre vous a pu s'exprimer. Je pense que tous ceux qui ont levé la main ont pu poser leur question ou donner leur avis. Et puis les représentants du Conseil général ont répondu, de mon point de vue, correctement à l'ensemble de ces questions.

Donc le dialogue s'est poursuivi, on a vu d'autres questions que celles qui ont été posées au cours des deux premières réunions, donc la concertation avance. Et je souhaite qu'elle continue d'avancer, y compris dans la période qui vient maintenant, où donc l'information va certainement se développer puisque sont annoncées sur le site de nouvelles études, notamment une étude phonique. Et puis il y aura certainement, d'ici les prochaines

réunions publiques, des occasions de vous exprimer au niveau de chacune des communes, comme ça a été dit. Et moi-même, je suis à votre disposition pour relayer vos questions auprès du Conseil général et participer à l'amélioration de la concertation par, si possible, de nouvelles productions.

Et à cette occasion donc, je voulais rappeler que je ne pense pas que je suis sorti de mon rôle de garant au cours de cette réunion. Je suis toujours neutre et je ne me suis pas exprimé sur le projet. J'ai seulement voulu, comme lors de la réunion précédente, intervenir pour dire qu'à partir du moment où le projet avait un impact sur l'environnement, il était nécessaire d'approfondir la connaissance de ces impacts. Pourquoi ? Parce qu'effectivement, ces impacts suscitent des inquiétudes. Et que mieux on connaît les impacts, plus ça sera possible au cours de la concertation de bien les connaître sur le plan quantitatif, sur le plan qualitatif et sur leur localisation, pour permettre au Conseil général maître d'ouvrage de les prendre en compte, et notamment en définissant soit les mesures d'accompagnement du projet, soit les mesures de réduction et de compensation de ces nuisances, le plus à l'amont possible au niveau de la conception. C'est uniquement dans ce sens-là que je suis intervenu. Et je pense que ces questions seront et devront être approfondies au cours de la concertation.

Donc avant de conclure, je pense que le Conseil général pourrait rappeler la suite de la concertation, et la préciser de façon à ce que vous ayez des indications un peu plus précises sur vos possibilités d'expression dans la période qui vient. Enfin de toute façon, le site du Conseil général sur le projet reste actif, c'est-à-dire que bien entendu, vous pouvez déposer vos questions et vos contributions. Et encore une fois, je reste à votre disposition pendant cette période.

L'animatrice

M. JUVENCE aura le tout dernier mot, donc.

Didier JUVENCE

Je ne sais pas si je peux me permettre de prévaloir du tout dernier mot, mais juste répondre à l'interrogation de M. NAU, même si je l'ai dit rapidement tout à l'heure. Effectivement, c'est la dernière réunion publique dans cette concertation pour la partie Est du tracé, mais ce n'est pas du tout la fin de la concertation puisque, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous allons reprendre notre bâton de pèlerin, on va reprendre aussi toutes les observations qui ont été faites, notamment sur le site de www.valdoise.fr, toutes les contributions qui ont été déposées. Et on va aller voir les communes, dans un format qui leur conviendra. Soit uniquement avec les élus, les services, soit éventuellement avec des groupes, d'associations ou de particuliers qui auront des points particuliers à évoquer. Et sur ces bases-là, on produira une première série, je dirais, d'études complémentaires, d'adaptations, et on reprendra la deuxième phase des concertations et des réunions publiques à partir du mois de septembre jusqu'au mois de novembre, sur la partie Ouest du projet.

L'animatrice

C'est bon pour tout le monde ? Eh bien écoutez, merci beaucoup à toutes et à tous, merci Messieurs.

dédié ou en mairie. D'autres études seront réalisées si besoin.