



Concertation sur l'Aménagement de l'Avenue du Parisis
Compte-rendu intégral
de la réunion publique du jeudi 11 octobre 2012, à Montmorency

Les intervenants à la tribune :

- **Arnaud BAZIN**, Président du Conseil général ;
- **Philippe SUEUR**, Vice-Président du Conseil général en charge des Transports et des Infrastructures ;
- **Michel MONTALDO**, Vice-Président du Conseil général en charge des affaires européennes, 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 ;
- **Michèle BERTHY**, Conseillère générale de Montmorency ;
- **Jean-Claude POUTOUX**, Directeur Général Adjoint en charge de l'Aménagement du territoire ;
- **Didier JUVENCE**, Directeur des routes du Conseil général ;
- **François NAU**, Garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Dans la salle :

- **François DETTON**, Maire de Montmorency et Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency ;

Début de la réunion : 20h18 - Fin de la réunion : 23h27

Nombre de participants dans la salle : 400 personnes

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Bonsoir à tous, bonsoir à toutes. Nous démarrons cette réunion avec un peu de retard, ce dont nous nous excusons.

Bienvenue. Vous êtes très nombreux. Merci pour votre présence.

Cette réunion publique est organisée par le Conseil général du Val-d'Oise. Elle portera sur le projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis. Ce projet est soumis à la concertation depuis le mois de février. Nous continuons une série de réunions publiques. La semaine dernière, une réunion a eu lieu à Soisy. La concertation se poursuivra avec deux réunions.

Rapidement, je vous présente les personnes présentes à la tribune. Avant de céder la parole à ces Messieurs-Dame, je vous dirai deux mots du déroulement de la réunion.

M. Arnaud BAZIN, Président du Conseil général du Val-d'Oise ;

M. François DETTON, Maire de Montmorency ;

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général du Val d'Oise en charge des transports et des infrastructures ;

M. Michel MONTALDO, Vice-président du Conseil général en charge des affaires européennes, du Grand Paris et des relations avec les collectivités ;

Mme Michèle BERTHY, Conseillère générale et Conseillère municipale de Montmorency ;

M. Xavier PÉRICAT, Conseiller général du Val d'Oise - Membre de la Commission Transports et Infrastructures.

Pour les services du Conseil général :

M. Jean-Claude POUTOUX, Directeur Général Adjoint des Services au Conseil général en charge de l'Aménagement du Territoire ;

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général, il va vous présenter le projet en détail ;

Et enfin :

M. François NAU, garant de cette concertation, il est désigné par la Commission Nationale du Débat Public, il vous expliquera brièvement son rôle.

Je vais laisser la parole à vos élus – notamment à M. le Maire – qui vont introduire cette réunion et vous accueillir. Le garant vous expliquera en quelques mots le principe de la concertation, la raison pour laquelle nous avons mené une concertation sur ce projet et la façon dont vous pouvez vous exprimer et participer.

M. JUVENCE, ensuite, s'engage à être bref, concis, mais complet pour vous faire une présentation du projet d'une trentaine de minutes. Je vous propose qu'on lui laisse la parole, afin que vous ayez tous les éléments en main, l'idée étant de passer le reste de la réunion à prendre vos questions et à y répondre.

Quelques outils sont à votre disposition comme le dossier de concertation et un petit questionnaire auquel nous vous invitons à répondre, si vous le voulez bien. Si vous souhaitez poser vos questions par écrit, indiquez-le à l'une de nos hôtes, elle vous remettra des petits documents.

Je laisse la parole à votre maire, M. DETTON.

1. Introduction des élus (20h18 > 20h41)

M. François DETTON, Maire de Montmorency

Merci beaucoup. Je voudrais d'abord saluer la présence de M. Arnaud BAZIN, Président du Conseil général, et lui dire que la ville de Montmorency s'honore de l'accueillir pour la première fois depuis 18 mois. Il sait, de longue date, que cette ville a une tradition d'accueil et que tous nos visiteurs sont toujours les bienvenus sur ce territoire.

Je voudrais également saluer parmi l'ensemble des porteurs du projet présents à cette tribune les vice-présidents du Conseil général qui, pour certains, sont sur des territoires très proches du mien, M. Philippe SUEUR à qui j'adresse un salut amical et je voudrais également saluer la Conseillère générale du canton, Michèle BERTHY et l'ensemble des élus du Conseil général et des services qui les accompagnent ce soir.

Je voudrais m'adresser à M. NAU, garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public sur cette concertation et le remercier de sa présence à Montmorency. C'est la deuxième fois qu'il y vient dans le cadre de ce projet, puisqu'il a eu la courtoisie, au moment de sa désignation par la Commission Nationale de venir rencontrer l'ensemble des maires se trouvant sur le tracé de ce projet.

Je m'adresse à vous tous, Mesdames et Messieurs, sans doute de nombreux Montmorenciennes et de nombreux Montmorenciens, mais aussi, je n'en doute pas, de nombreux habitants des territoires voisins et des villes voisines. Je vous salue avec amitié et je souhaite qu'au cours de ce débat qui va s'ouvrir, sous la direction des porteurs du projet présents à cette tribune, chacun puisse s'exprimer librement. Cela signifie pouvoir le faire sans aucune crainte et dans un respect mutuel.

Vous êtes accueillis dans une salle où vous voyez Jean-Jacques Rousseau sur les murs à droite et à gauche. Dans la presse ce matin, je lisais avec intérêt, M^{me} la Conseillère générale, que vous nous indiquiez qu'il fallait dépassionner ce débat. Je me suis dit : « l'année du tricentenaire, dans la ville de Montmorency, gageons que les passions puissent, au contraire, être peut-être affermies, en tout cas acceptées ». Pour le dire, j'ai repris un des ouvrages de Jean-Jacques Rousseau que vous aimez particulièrement. Il s'agit de la *Nouvelle Héloïse* : « les grandes passions ne germent jamais chez les hommes faibles ». Merci et bon débat à tous.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Quelques mots M. BAZIN ?

Monsieur le Maire, Messieurs les Vice-présidents du Conseil général, M^{me} la Conseillère générale, Messieurs les Conseillers généraux, M. le Garant, Mesdames et Messieurs les Directeurs, Mesdames et Messieurs, je vous rassure tout de suite, je serai bref, parce que je sais que vous êtes venus chercher de l'information sur ce projet et surtout vous exprimer librement. M. le Maire, à l'instant, vous a invité à le faire sans crainte et à vous exprimer librement. Personne n'en doute un seul instant. La réunion précédente à Soisy-sous-Montmorency a bien prouvé que personne ne craignait de s'exprimer et cela ne changera bien sûr pas. Je remercie M. le Maire de nous accueillir ici pour cette réunion de concertation à Montmorency et dans cette remarquable salle mise à notre disposition.

Je voudrais, tout d'abord, souligner la réelle volonté de concertation qui anime le Conseil général, volonté de consulter les Valdoisiens, de vous consulter le plus en amont possible sur des projets structurants, comme celui-ci peut l'être pour notre département. Nous sommes ici dans le cadre du droit à l'information et l'expression de chacun. Je reste convaincu que c'est collectivement que nous pouvons faire avancer des projets aussi importants. Je vois que nous sommes, une fois de plus, très nombreux réunis pour l'examiner.

Ce mot de projet est peut-être la seule chose que je vous demande de retenir de ma courte intervention. Nous vous présentons ce soir un projet. C'est un objectif, une vision, mais ce n'est absolument pas un produit fini, prêt à emballer pour l'enquête publique et la commission d'appel d'offres pour être construit dans la foulée.

Un projet, cela consiste à passer en revue l'ensemble des attentes que nous avons, des contraintes, parfois contradictoires et d'essayer de savoir peser les avantages et les inconvénients de chacun des aspects de ce projet. C'est ce que j'attends de la réunion de ce soir et de celles qui vont encore suivre à Groslay et à Deuil-la-Barre. Il s'agit donc bien d'un projet et non pas d'un produit fini.

Vous m'entendrez peu intervenir au cours de la soirée, je suis intervenu à la précédente réunion sur les questions financières pour remettre au clair des éléments précis sur les finances du Département. Des interpellations avaient eu lieu, qui, à mon sens, n'étaient ni fondées, ni précises. Si cela est nécessaire, j'interviendrai de nouveau. Sur les aspects techniques et les impacts de ce projet, je laisserai la discussion se mener et je serai très attentif aux arguments des uns et des autres.

Ce projet est départemental depuis 2006, puisque, au terme de la loi de décentralisation, nous en avons hérité. C'est un projet ancien qui a beaucoup évolué et dans ses objectifs et dans ses modalités. Le Conseil général a délibéré sur son principe de réalisation et en 2012, nous avons décidé de passer à la phase de concertation.

Quelques mots rapides sur les objectifs de ce projet.

Il s'agit de faciliter les déplacements dans le sud du département en cette zone particulièrement agglomérée et notamment les déplacements entre les lieux de vie et les lieux de travail.

Il s'agit aussi d'améliorer le trafic routier et de désengorger le territoire de la vallée de Montmorency.

Il s'agit encore d'encourager les déplacements des Valdoisiens en transport en commun avec un transport en commun en site propre qui fait partie intégrante du projet et également d'encourager le développement des circulations douces pour les piétons autant que pour les deux-roues.

Il s'agit enfin d'assurer une liaison de transport qui soit attractive pour les Valdoisiens entre les secteurs en fort développement tels ceux de l'Est du Val-d'Oise et le secteur aéroportuaire de Roissy. Je rappellerai que ce secteur représente le premier pôle d'emplois de la région Île-de-France, pôle d'emplois encore dynamique malgré les moments difficiles que traverse notre pays. Cette plate-forme est proche de contrats de développement territorial issus de la loi du Grand Paris, à l'œuvre dans l'est du département et qui prévoit une

urbanisation et un développement très forts des activités, donc du potentiel d'emplois dans l'est. Le Conseil général étant très partenaire et très motivé dans l'élaboration de ces contrats de développement territorial. Dans le Grand Paris, nous bénéficions de 4 territoires de projet sur le département, dont 3 dans l'Est. Il faut donc aussi comprendre ce projet de l'Avenue du Parisis comme un des éléments du Grand Paris, compris au sens large. Le Grand Paris n'est pas un simple projet de métro automatique. C'est un projet de développement de la Région capitale adossé à un réseau de transport en métro automatique.

La concertation a commencé cette année après que nous en ayons décidé fin 2011. Au printemps, nous avons obtenu trois réunions de concertation, à Sarcelles, à Arnouville, à Garges-lès-Gonesse. 230 personnes se sont déplacées. Ces trois communes ont ensuite délibéré favorablement sur la base de la concertation qui s'est déroulée et la Communauté d'Agglomération Val-de-France a fait de même, puisqu'elle était tout autant concernée. Cela a donné lieu à un bilan d'étape présenté sous la forme d'un rapport au Conseil général au mois de juillet dernier, ce rapport a été adopté à l'unanimité des conseillers généraux. Nous avons donc à tenir des réunions de concertation dans ce territoire : à Soisy, il y a une dizaine de jours, à Montmorency aujourd'hui, et ensuite à Groslay et à Deuil-la-Barre. Pour ceux qui seraient encore frustrés à la fin de la réunion de ce soir, ils sont les bienvenus aux deux réunions qui suivront. Chaque réunion a pour vocation à examiner plus particulièrement la partie du projet qui se tiendra dans la ville concernée, mais également à parler de l'ensemble du projet.

Je vous remercie de vous être déplacés en nombre, j'espère que vous pourrez vous informer très complètement et vous faire entendre, M. NAU étant le garant pour s'en assurer.

Je passe la parole à Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général en charge des infrastructures et des transports. Il est un connaisseur de longue date de ce dossier. Il va s'appliquer à être aussi rapide et synthétique que j'ai pu l'être pour vous laisser découvrir rapidement le projet.

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

Merci, M. le Président, M. le Maire. Merci de nous accueillir, je suis très sensible au message amical ce qui prouve que, au-delà de nos passions politiques différentes, une amitié de 20 ans est toujours présente. Quelle belle salle ! Il ne s'agit pas seulement de l'élégance classique du lieu, mais aussi d'une assistance extrêmement nombreuse. Je suis très heureux de vous saluer et de saluer les fidèles. Depuis que nous avons commencé la concertation, nous avons de fidèles observateurs et contradicteurs qui, de commune en commune, viennent ou porter la contradiction ou actualiser leur dossier ou nos dossiers.

C'est une vieille histoire. Il y a une histoire, il y a une réalité et il y a un avenir. L'histoire, vous la connaissez, puisque Montmorency a fait partie des territoires les premiers impactés lorsqu'on a commencé à mettre en œuvre, en 1960 ou 1962, un projet bien antérieur, puisqu'il a 80 ans aujourd'hui.

En 1932, les ingénieurs de la DDE, les « X-Ponts » de l'époque, avaient pondu la RISO. C'était un projet absolument exceptionnel. C'était le grand réseau autoroutier d'Île-de-France et de France, de grandes radiales et des transversales, les toiles d'araignée. La RISO était une intercommunale de Seine-et-Oise à l'époque. Comme vous le savez, l'État l'a décidée, dans des conditions, qui étaient celles des procédures de l'époque, pas celles de concertation, de démocratie, de consultation, voire de participation d'aujourd'hui. Si l'État avait réalisé son projet, il y a 50 ans, nous aurions une voie autoroutière lourde, avec une vitesse réduite à 110 km/h et qui ne profiterait qu'à peu de communes, puisque nous serions traversés par des transits sans que les riverains puissent y accéder. Il faut en avoir le souvenir. Un faisceau a été dessiné et est demeuré en place. Dans ce faisceau doit passer ce tracé et 75 % du foncier a été acquis par l'État. Certains le savent, d'autres non, mais il faut l'avoir à l'esprit que nous sommes déjà à cette étape.

Par la loi de décentralisation d'août 2004, à l'acte II et par les actes subséquents, l'État a transféré au département ce projet qui s'appelait « BIP », Boulevard Intercommunal du Parisis, tandis qu'il reprenait la gestion, l'exploitation de la Francilienne que, pourtant, nous avons financée avec la Région seulement et où l'État n'avait mis peut-être qu'un portage de TVA. Ce qui veut dire que le Département doit aussi savoir projeter et structurer, si l'on veut qu'il y ait dans un département une vie harmonieuse des habitants, car les habitants sont aussi des salariés et les salariés sont des acteurs économiques. C'est un tout que nous devons équilibrer. L'histoire est là.

Depuis 2007, nous sommes en gestion et évidemment titrés sur ces territoires qui ont été acquis. D'autres sont encore à acquérir. Nous avons voulu innover. On ne pouvait pas garder un projet autoroutier. Nous voulions une avenue au bénéfice de tous. La réalité, c'est que pour certains vous la vivez sensiblement, notamment ceux qui habitent avenue de Gaulle, vous avez un trafic considérable. Les habitants de Deuil qui sont traversés par l'ex départementale 311 (RD 311) savent que les 38 tonnes frôlent les volets des maisons voisines. Je ne vais pas continuer la démonstration. Cela provoque des engorgements dans la plupart des communes traversées. Dans celles de l'Est, quand c'est un projet global à deux sections avec une concertation qui se déroule en deux temps, mais c'est un projet global de 11 km qui va vous être présenté dans sa généralité un peu plus tard par M. JUVENCE. L'engorgement, l'insécurité et la pollution sont des réalités.

Qu'avons-nous voulu ? Nous avons voulu donner une voie de circulation et d'inter-communication entre nos communes sans pour autant nous priver de la liaison entre l'Est et l'Ouest, et surtout la vallée de Montmorency. Monsieur le Président BAZIN a fait allusion à l'enjeu économique, le Grand Paris, les schémas de développement territorial qui viennent d'être signés pour les secteurs Est. On a beaucoup de mal à anticiper l'avenir, à se projeter, mais nos territoires franciliens en 2025 ou en 2030 seront complètement transformés, surtout sur l'Est. Je parle volontiers du corridor Nord Europe, cet axe qui correspond à l'autoroute du Nord, qui va se structurer économiquement. Ce n'est pas par des entreprises qui vont offrir des emplois plutôt moyens ou de bas de gamme, comme on l'a fait aujourd'hui par un excès de logistique avec davantage de transport et de manœuvres, mais par des technopôles qui vont nécessairement être des pépinières de chercheurs, des pépinières de transformation dans lesquelles vos enfants ou vous-mêmes aurez le souci de pouvoir y accéder.

Le transport demeure absolument majeur : le transport des personnes et le transport des marchandises. Nous avons eu à délibérer, il y a une quinzaine de jours, sur le PDU de l'Île-de-France. Nous ne l'avons pas accepté dans sa rédaction. Pour quelle raison ? Parce que l'on continue à maintenir un profond déséquilibre entre la petite couronne et la grande couronne, parce que les transports collectifs sont insuffisants et que le transport routier est totalement gommé. C'est un équilibre. Nous souscrivons tous à une réduction de 2 % de l'usage de la voiture jusqu'en 2020. C'est un des buts du PDU, mais cela ne doit pas l'interdire pour autant. Nous souhaitons vous éclairer sur ce point.

L'avenue va vous être présentée, c'est une infrastructure d'avenir. Il faut être honnête, c'est la majorité précédente qui a voté le projet, celui que nous avons laissé en 2007, en y ajoutant un transport collectif sur site propre TCSP et un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). C'est un bus articulé avec une carrosserie qui ressemble à un tramway sur pneus non guidé. C'est très efficace avec des vitesses d'exploitation commerciale extrêmement satisfaisantes. Cela devrait permettre de relier la Vallée de Montmorency jusqu'à la plate-forme de Roissy en 24 à 25 minutes. Tout cela doit être pris en compte. Tout doit être en compte, comme l'intérêt des riverains. C'est un projet d'intérêt général où l'intérêt local doit trouver sa place. Ce sont les propos que je voulais vous tenir.

Au cœur de l'année Rousseau, du tricentenaire de la naissance de Jean-Jacques Rousseau, M. le maire m'a fait le plaisir d'ouvrir ensemble le dernier colloque Rousseau sur les passions. J'ai souvenir que l'on peut lire dans *Le Contrat Social* sous la plume de Rousseau : « *on veut toujours son bien, mais on ne le voit pas toujours* ». Nous sommes là pour vous éclairer.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Merci M. SUEUR. Premiers applaudissements pour une introduction de réunion publique depuis le démarrage de la concertation. Je laisse la parole au garant, M. NAU, avant de rentrer dans le vif du sujet.

2. Intervention de François Nau, garant de la concertation (20h41 > 20h46)

M. François NAU, garant de la concertation

Je suis François NAU, garant de la concertation. La concertation est ouverte depuis le 15 février, elle va se prolonger jusqu'au 15 novembre. Je la suis depuis le début, je suis un des fidèles de la concertation, mais un fidèle indépendant. Je n'ai pas à me prononcer sur le projet. Mon rôle est de veiller au bon déroulement de la concertation, c'est-à-dire m'assurer que l'information sur le projet est la plus développée possible et touche

toutes les populations concernées, qu'elle est complète, de bonne qualité et sincère, et qu'elle permette l'expression de toute la population concernée de la façon la plus large possible. Comme l'a souligné M. le Président du Conseil général, la concertation est l'exercice d'un droit à l'information et à la participation, et d'une façon plus générale d'un droit à la participation au processus de décision concernant les projets importants comme le projet de l'Avenue du Parisis dont on parle ce soir.

Qu'entend-on par projet important ? C'est l'importance des enjeux socio-économiques, environnementaux et l'impact des projets sur l'aménagement du territoire. J'espère qu'au cours de cette concertation l'ensemble des populations concernées par le projet, c'est-à-dire les futurs usagers et les riverains pourront s'exprimer le plus possible et donner leur avis sur ce projet.

Je suis content que vous soyez venus nombreux ce soir pour vous donner l'occasion de poser vos questions, d'être informés, de vous faire une opinion sur le projet. Les questions que vous pouvez poser ce soir portent sur l'ensemble du dispositif de concertation, non seulement sur l'organisation de la concertation elle-même, mais aussi sur le projet, son utilité, son opportunité, ses caractéristiques, ses enjeux et ses impacts. Tout le champ est ouvert.

Pour vous exprimer, les réunions publiques vous permettent de poser des questions. Forcément, en réunion publique, le maître d'ouvrage, le Conseil général ne vous donnera que des réponses courtes. Des réponses plus élaborées, plus complètes peuvent vous être données par ailleurs en dehors des réunions, notamment en utilisant l'espace dédié du site du Conseil général, espace dédié au projet sur lequel vous pouvez trouver tous les documents d'information, ainsi qu'une foire aux questions dans laquelle vous pourrez avoir des réponses aux principales questions que vous vous posez. Il est possible de lire les avis qui ont déjà été exprimés soit sous forme d'expression libre, soit sous forme de cahiers d'acteurs. Tout cela enrichit les débats et la concertation et donne lieu, comme les réunions publiques, à une retranscription, une trace qui restera dans les documents de la concertation qui seront rendus publics aussi bien le compte rendu du Conseil général que le rapport que je ferai en fin de concertation. Vous pouvez déjà vous assurer que tous ces documents rendus publics sont complètement transparents et fidèles, je suis là aussi pour veiller à cette transparence de façon à ce que toute la richesse de votre expression soit bien retranscrite. Le plus important pour le Conseil général est de prendre en compte tous les arguments donnés sur votre position sur le projet pour que la suite du projet en tienne compte le plus possible. Je passe la parole à M. JUVENCE pour la présentation du projet.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Merci M. NAU. Nous rentrons dans le vif du sujet. M. JUVENCE sera d'autant plus bref que beaucoup de choses ont été dites dans l'introduction, il va surtout insister sur votre territoire de Montmorency. Je lui laisse la parole.

3. Présentation du projet (20h46 > 21h12)

Merci. Bonsoir à tous. Je vous propose une présentation relativement rapide sachant, comme l'a dit M. NAU, que vous pouvez trouver tous les documents sur le site du Conseil général.

Les communes concernées par le projet sont au nombre de sept. Nous sommes sur la zone d'Ouest en Est, soit de gauche à droite – zone en pointillés – Soisy, Montmorency, les communes de Deuil, Groslay, Sarcelles, Arnouville et Garges-lès-Gonesse. À l'extrême Ouest part l'autoroute A 15, mise en service en 1999 et 2003. À l'extrême est, sur la droite, se trouve la RD 317 (ex RN 17) sur la commune de Gonesse. C'est une liaison mise en service en 1995. Le bout en violet continu est en travaux avec une perspective de mise en service à l'horizon 2014-2015.

Il reste à réaliser une liaison entre la ville de Soisy et la ville de Bonneuil-en-France, limitrophe du projet sur 11 km. Il s'agit 2 x 2 voies, 2 voies de circulation par sens pour la circulation automobile avec une vitesse maximum de 70 km/h. Au niveau des points d'échange avec le tissu local, avec la voirie existante, la vitesse sera inférieure, 50 km/h est la norme applicable en agglomération.

Un transport en commun en site propre, c'est ce qu'on appelle un TCSP.

Des modes actifs, dénommés depuis quelque temps des circulations douces. Ce sont des cheminements piétons et cyclistes qui sont sur l'ensemble du projet. C'est pour cela que vous entendrez parler de 22 km de circulation douce, puisqu'elles se situent de chaque côté du projet.

Deux types de caractéristiques pour ce projet suivant les zones et les territoires traversés. C'est ce qu'on appelle un aménagement dénivelé. C'est-à-dire que l'on est en dessous, en deçà du terrain naturel. Nous sommes en déblais. Il faut creuser le terrain pour faire passer le projet. Dans certaines sections, nous sommes sur un aménagement à niveau. Sur Montmorency, nous sommes dans une logique de dénivelé.

Le slide suivant propose une illustration, – il s'agit bien d'une illustration – c'est un principe sur lequel dans cet aménagement dénivelé, il y a 2 voies de circulation par sens, en bas du slide. Dans l'exemple donné, le transport en commun en site propre, bus à haut niveau de service, est latéralement positionné par rapport à la circulation automobile. Les circulations douces se trouvent de chaque côté.

Si on est à niveau, on est dans un autre cas de figure où le transport en commun en site propre est placé dans l'axe. On change parfois la position du transport en commun en site propre de façon, comme l'a souligné M. SUEUR, à en améliorer la fluidité et à réduire les temps de parcours. C'est bien plus facile en axe, mais aller prendre un bus en axe en traversant 2 voies de circulation n'est pas très sûr. C'est la raison pour laquelle il est prévu au niveau des éventuels points de desserte de le ramener sur les rives.

Un transport en commun dans l'axe, 2 voies de circulation de part et d'autre, ainsi que des cheminements. C'est un principe. Dans les zones où nous aurons des objectifs de protection phonique, il pourrait être ajouté, de part et d'autre, avant ou après la zone de circulation douce des protections phoniques (protections de type merlons paysagers ou une butte de terre paysager) ou dans des zones où l'on est un peu plus contraint, des protections de type écrans acoustiques, comme vous en connaissez sur certaines voiries.

Une vue aérienne d'ouest en est vous indique, à gauche, l'hippodrome d'Enghien-Soisy avec la gare du Champ de courses d'Enghien. À droite, l'ex RN 1 (RD 301 depuis 2007). C'est sur cette section que je vous propose de nous déplacer virtuellement ce soir avec un zoom sur la commune de Montmorency.

Cette infrastructure accueillera un transport en commun en site propre, il ne va pas s'arrêter à la gare du Champ de courses d'Enghien. Il est prévu qu'il continue vers l'ouest sur des infrastructures existantes, sur le boulevard intercommunal du Parisis section ouest, que vous appelez le « BIP ouest » (la RD 170). Nous pourrons alors regagner soit la gare d'Argenteuil, c'est ce qui est vous est proposé vers le sud, soit en tournant sur la RD 470 au niveau du stade Michel Hidalgo rejoindre le pôle gare d'Ermont-Eaubonne, pôle de gare très important pour la desserte de toute la vallée de Montmorency. Cela permettra de donner de nouvelles liaisons aux Montmorencéens et aux communes concernées par le tracé de l'avenue du Parisis.

Pour aller de Soisy à Groslay, on part du Champ de courses d'Enghien, on atteint le rond-point situé au sud de la voie ferrée, c'est peu ou prou le rond-point existant par rapport à la station BP. Certains d'entre vous aux heures de pointe sont un peu ralentis à ce niveau. Les couleurs qu'on retrouve sur l'ensemble du projet symbolisent les voies de circulation (en gris), la circulation du transport en commun en site propre (en rouge), les arbres et surtout les circulations douces (en vert). L'avenue du Parisis part du rond-point BP, passe sous la voie ferrée au niveau de la gare de Soisy et arrive, première étape, au niveau de la RD 928. La première étape peut être un lieu sur lequel il peut être envisageable de positionner un arrêt pour le transport en commun en site propre. Comme l'a souligné, le Président BAZIN cela est envisageable, car nous sommes en concertation en amont. Rien n'est figé, tout est ouvert. La concertation porte sur des solutions et des tracés qui sont dans une emprise connue depuis longtemps. Différents principes d'aménagement s'offrent à nous. Je vous en dirai un mot un peu plus tard.

Philippe SUEUR - Vice-Président du Conseil général en charge des Transports et Infrastructures

L'écran étant assez éloigné de beaucoup de présents dans la salle, vous avez dans le document qui vous a été remis par les hôtes toutes les vues qui sont projetées.

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

Vous avez les vues qui sont projetées, mais les zooms sur Montmorency seront mis en ligne dès demain, afin que vous puissiez avoir l'intégralité de ce qui vous aura été présenté aujourd'hui. Le document qui vous a été remis est un document général, mais nous faisons par ailleurs un zoom sur chacune des communes que nous traversons.

Sur la gauche de l'écran, au niveau de l'avenue du Général Leclerc (RD928) un premier point d'échange. On continue rue Jean Mermoz jusqu'à la rue de La Caille. Cette rue est précédée par deux zones sur lesquelles sont identifiées des surlargeurs vert clair. Ce sont des zones dans lesquelles il sera indispensable de prévoir des protections acoustiques. Vous en verrez d'autres sur le reste du tracé.

En entrée sur la ville de Montmorency, le rond-point situé au niveau de la rue de La Caille est en limite des communes de Soisy et de Montmorency. Au sud-est, on arrive très rapidement au niveau de la commune de Deuil. Vous avez une vue sur laquelle figurent trois points qui nous semblaient importants en plus de l'avenue du Parisis : le Château du Duc de Dino au sud-est, le Parc Saint-Pôl d'une surface de 2,5 ha qui contient une centaine d'arbres remarquables, et la Collégiale Saint-Martin. La vue aérienne démontre qu'il n'y a pas de covisibilité entre la Collégiale Saint-Martin et l'Avenue du Parisis.

Montmorency est concernée sur 550 m par l'Avenue du Parisis dans le projet tel qu'il vous est présenté. Sur ces 550 m, sur une distance globale de 11 km, 290 m sont enterrés.

Je propose que l'on continue les zooms. Au niveau de la rue de la Fosse aux Moines, vous voyez en gris la circulation automobile, en rouge le transport en commun en site propre, en vert foncé les aménagements paysagers et en vert clair les protections phoniques. Le trait bleu coupe l'aménagement de type giratoire. Dans notre jargon, on appelle cela un giratoire guitare, parce qu'il est un peu plus allongé qu'un giratoire circulaire. Il est un peu plus allongé pour ramener le transport en commun en site propre dans l'axe. Le transport en commun étant toujours prioritaire sur la circulation automobile, il existe un système de feux tricolores qui lui permet de le franchir et de venir se positionner au centre du giratoire. C'est aussi une façon de permettre des traversées piétonnes sécurisées pour que les usagers puissent, lorsqu'ils sont à niveau, prendre ce transport en commun en site propre.

Sous la vue, vous avez une coupe sur laquelle vous retrouvez le giratoire. La vue se lit en fonction des petites flèches bleues. De gauche à droite, on se situe au nord de l'écran avec les circulations douces, les deux voies de circulation sur le giratoire. Au centre, ce sont les deux voies du transport en commun en site propre. L'aménagement paysager et les deux autres voies de circulation du giratoire, les gens ayant la possibilité de faire le tour du rond-point, mais aussi d'aller sur l'un ou l'autre des axes. À droite se situe la deuxième circulation douce piétons/vélos et à l'extrémité droite, un principe de merlons paysagers sur lequel figurent des protections phoniques, afin de protéger les habitations se situant un peu plus au sud d'éventuelles nuisances sonores.

En continuant sur Montmorency, on arrive rue de la République et rue des Chesneaux. La rue de Montmorency est la rue sur laquelle se situe la petite coupe bleue. Au niveau de la rue de La République, on n'est pas complètement dénivélé, mais le BIP est déjà en train de descendre pour arriver à passer sous la rue des Chesneaux. C'est un ouvrage à gabarit normal, il faut donc descendre de 4,50 m. On part du niveau du terrain naturel et l'on descend progressivement, en amont de la rue de La République jusqu'à la rue des Chesneaux pour que l'avenue du Parisis soit enterrée.

Sur la coupe complètement à gauche, vous pouvez voir un giratoire de desserte en limite de l'avenue du Parisis avec deux voies de circulation. Vous retrouvez ensuite la circulation douce piétons/vélos. Le transport en commun en site propre n'est plus axial, mais en rives. On retrouve ensuite les 2x2 voies de circulation qui s'enfouissent doucement en direction de la rue des Chesneaux. Enfin, on retrouve la circulation à niveau dans Montmorency.

La présentation qui vous est faite ce soir est basée sur l'une des quatre solutions envisagées. Je vais détailler la solution n° 1. Les trois autres solutions sont détaillées dans les documents qui vous ont été remis. Les variantes concernent l'enfouissement du tracé selon les zones et le positionnement du transport en commun en site propre selon les zones. Il existe une caractéristique sur Montmorency compte tenu de l'enjeu environnemental et de la nécessité de protection de ce site sensible. Par conséquent, sur ces quatre solutions, la traversée de l'Avenue du Parisis au niveau du Parc Saint-Pôl et du Château du Duc de Dino se fait en souterrain.

Zoom sur Montmorency : coupe sous la trémie couverte du Parc de Saint-Pôl.

Dans cette coupe de principe, on retrouve les 2x2 voies de circulation automobile et, sur la partie Ouest, la circulation TCSP à une voie par sens. Évidemment, on ne fait pas passer les vélos et les piétons par le souterrain. On profite de la qualité environnementale du Parc Saint-Pôl qui devra à cette occasion être réaménagé et ouvert au public pour permettre une circulation. Ce tracé de principe permet de voir que toutes les fonctionnalités sont réunies, y compris sur cette partie.

Vue Deuil-la-Barre : section rue du Beau Site/Sentier d'Encheval

On avance avec des protections phoniques puisque nous revenons à niveau. Ce sont des protections prévues dans cette solution pour protéger les habitations les plus proches des nuisances sonores.

Vue Deuil-la-Barre/Groslay : Section Sentier d'Encheval/Rue du Lac Marchais

Des protections phoniques sont prévues soit au nord, soit au sud du tracé. Le transport en commun en site propre est là dans l'axe du projet et l'on retrouve les 2x2 voies de façon latérale.

Sur la section suivante, on retrouve le Lac Marchais. C'est la tache sombre qui se situe sous le tracé de l'avenue du Parisis. Il est desservi par la rue du Lac Marchais. On arrive alors en limite de Deuil-la-Barre et de Groslay.

Le transport en commun en site propre est toujours situé dans l'axe jusqu'au niveau du franchissement des voies ferrées. On retrouve ensuite la rue de Montmagny où se situe un nouveau point d'échange. C'est un point d'échange qui pourra accueillir, le cas échéant, une desserte du transport en commun en site propre. Il est envisagé une dizaine de stations de bus à haut niveau de service sur l'ensemble du tracé. On est au niveau de la RD311 pour arriver enfin au niveau de la RD301, que d'autres ont connue sous le nom de RN1.

Dans cette solution n° 1, il est prévu un franchissement à niveau avec un changement de positionnement du transport en commun en site propre, puisque l'on profite d'un grand giratoire à feux pour basculer le TCSP de l'axe en rive droite.

Les 4 solutions d'aménagement :

Les solutions ont été définies en prenant en compte 4 critères : l'intégration du projet dans son environnement, les temps de parcours sur l'ensemble du tracé, mais aussi par sections, puisque nous devons desservir la Vallée de Montmorency avec ce que l'on appelle du cabotage, l'accessibilité au futur bus en site propre, le coût estimatif des travaux différent selon les solutions.

En termes de temps parcours et de temps de trafic, en sortie de Soisy, au niveau du giratoire BP, on est à 35 000 véhicules/jour. C'est ce que l'on appelle du TMJA (trafic moyen journalier annuel). Complètement à l'est, au niveau de la RD310 et de la RD317, on est à 39 400 véhicules/jour. Si l'on veut faire ce trajet aujourd'hui, il faut entre 45 et 54 min aux heures de pointe (48 min en moyenne, soit 19 km/h).

Quelle sera la situation future sans l'Avenue du Parisis ?

D'ici fin 2030, la circulation automobile, malgré le coût de l'essence, devrait continuer à augmenter, puisque l'on passerait de 35 550 véhicules/jour à 38 000 véhicules/jour, et à l'est de 39 000 véhicules/jour à 40 000 véhicules/jour. La durée de parcours serait dégradée, puisque l'on passerait d'une moyenne de 19 km/h à 15 km/h, soit plus d'une heure de temps de parcours.

Quel sera le trafic prévisionnel avec la situation 1 ?

C'est la solution qui vous est détaillée ce soir, mais je rappelle que les autres solutions sont détaillées dans le projet qui figure sur le site interne du Val d'Oise. On conserve les 38 000 véhicules/jour et les 42 000 véhicules/jour à l'est du département, à cause du trafic en provenance de la RD307 (ex RN16) vers Roissy et les pôles d'emplois. En revanche, le temps de parcours global est estimé à 20 min contre 1 h. Il est décomposé en trois parties : 1 min entre le rond-point BP et l'Avenue de la Division Leclerc à Soisy, 8 min sur la partie qui nous concerne ce soir et 11 min sur la partie est du département.

Cette solution 1 est globalement équilibrée avec 60 % à niveau, essentiellement à l'est du tracé, et 40 % en dénivelé. Le temps de parcours est satisfaisant, puisqu'il est estimé à 20 min. Cette solution est un bon compromis en termes d'intégration urbaine et d'accessibilité du TCSP. Aujourd'hui, le coût estimatif de ce projet dans sa solution 1 est estimé à un peu moins de 500 M€.

Si je présente les solutions 2 et 3 ensemble, c'est, parce que la seule différence se fait au niveau du positionnement du transport en commun en site propre qui est soit en rives, soit latéral. Le dénivelé et le non-dénivelé étant le même dans les deux solutions.

En termes de trafic, il y a peu de changements par rapport à la solution 1. En revanche, en termes de temps de parcours, on note une amélioration, car ces solutions sont plus dénivelées que la précédente. Les échanges font l'objet de choix particuliers, puisque l'on est obligé de sortir de l'avenue du Parisis pour échanger avec le tissu local existant. Par conséquent, le temps de parcours est un peu plus réduit se situant à 17 min.

Ces solutions sont dénivelées à 65 % contre 60 % pour la solution 1. Le temps de parcours est meilleur (17 min). Le transport en commun en site propre est plus lisible, mais moins accessible aux usagers à cause de la logique de tracé en dénivelé. Enfin, ce sont deux solutions qui sont beaucoup plus chères que la solution 1, puisque le coût estimatif s'élève à 550 M€, soit un surcoût de plus de 10 %.

À l'inverse, la solution 4 préserve un trafic équivalent sur l'itinéraire, mais détériore un peu le temps de parcours, puisque tous les échanges se font à niveau. Lorsque l'on est sur l'avenue du Paris, on est confronté à des points de choix qui sont à niveau avec la circulation locale avec lesquels il faut échanger. On sait tous qu'un échangeur est plus rapide qu'un carrefour à feux. Le temps de parcours est donc un peu plus long, puisqu'il est de l'ordre de 25 min. Mais cela concerne essentiellement la partie est du tracé.

Cette solution est 70 % à niveau avec uniquement 30 % en dénivelé. Mais sur Montmorency, on est dans les 4 cas en dénivelé sur 290 m sur les 550 m, ce qui est un bon compromis d'intégration urbaine et surtout d'accessibilité au TCSP. Cette solution a un gros avantage, puisqu'elle est beaucoup moins chère avec un coût estimatif d'un peu plus de 400 M€. Mais cette solution n'est pas celle qui est retenue par le Conseil général, car le temps de parcours est plus important.

Comparatif des solutions :

La solution 1 est un bon compromis entre la performance (temps de parcours et accessibilité au TCSP) et le coût.

Les solutions 2 et 3 sont performantes, mais beaucoup plus chères.

La solution est 4 moins chère, mais moins performante.

Le planning prévisionnel de l'opération :

La concertation doit s'achever le 15 novembre. Le public aura l'occasion de donner son avis, de façon beaucoup plus formelle, dans le cadre de l'enquête publique qui est prévue à l'horizon du deuxième semestre 2013. C'est l'enquête publique préalable à la déclaration d'intérêt public. Le Conseil général reviendra voir les communes en ayant intégré les observations faites dans le cadre de la concertation au dossier qui sera présenté dans le cadre de l'enquête publique.

L'objectif du Conseil général est de pouvoir obtenir une déclaration d'intérêt public fin 2013 pour que l'année 2014 soit consacrée à la constitution des dossiers techniques.

Nous envisageons de commencer les travaux par tronçons sur une dizaine d'années. Des tronçons fonctionnels de façon à libérer des sections qui seront intégrées à la vie locale.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Merci M. JUVENCE.

François DETTON – Maire de Montmorency

Si vous le permettez, M. le Président, j'aimerais faire quelques observations avant que le débat ne s'engage, dont une à laquelle vous serez sans doute plus sensible, puisque vous avez indiqué de manière liminaire que vous étiez intervenu à l'occasion de ce même débat à Soisy-sous-Montmorency sur les questions financières.

D'abord, je voudrais dire que je ne suis toujours pas très convaincu qu'il s'agisse d'une réelle concertation, compte tenu de ce qui se passe depuis plusieurs mois. Je suis assez surpris de voir que cette concertation est alimentée assez régulièrement par des éléments complémentaires ou nouveaux, qui sont souvent très volumineux. Cela rend cette concertation plus complexe à suivre et à chaque étape incomplètement nourrie. À cet égard, je peux comprendre qu'il puisse y avoir chez les uns ou les autres une certaine forme d'agacement. J'ignore si vous le percevez. Je le crois et je pense que vous le comprenez aussi. Je suis même convaincu que le garant désigné n'y est pas totalement insensible. Depuis le début, il est un sujet primordial sur lequel je me sens, en tant qu'élu et en tant que citoyen du Val d'Oise, en situation d'exiger des porteurs de ce projet des explications claires et loyales. Ce n'est un secret pour personne, la question du financement n'est pas réellement incluse dans cette concertation alors qu'elle est primordiale. Ou alors, elle l'est de manière si floue et si vague. Je reprends ce que vous avez dit vous-même à Soisy-sous-Montmorency : « le Conseil général ne

peut rien seul, il lui faut des partenaires ». Dont acte. Mais à cause de ce flou et de cette imprécision, la question du financement, presque de manière contre-productive, devient à mes yeux le seul et unique vrai préalable.

J'ai lu encore cet après-midi quelques éléments, qui ont été livrés à notre réflexion commune, que j'ai relevés dans la rubrique « Foire aux questions » du site du Val d'Oise. Je n'ai rien inventé et je vous les relis. La question était la suivante : « Qui finance ? Comment les financements sont-ils répartis ? » La réponse est la suivante : « Le projet sera cofinancé par le Conseil général du Val-d'Oise et ses partenaires habituels : la Région, l'État et le STIF. Les communes ne participent pas directement au financement, le projet n'aura donc aucune incidence sur les impôts locaux des communes. La communauté d'agglomération de la Vallée de Montmorency et la communauté d'agglomération Val-de-France pourront être sollicitées, le Conseil général financera à lui seul environ 50 % du coût total des travaux ». Ce sont quelques indications qui sont intéressantes, mais extrêmement parcellaires. J'avais espéré que vous nous en diriez davantage ce soir, mais peut-être le ferez-vous après mon intervention, afin que nous disposions d'éléments de communication plus importants.

Bien sûr, vous nous dites et vous le dites sur ce document de manière brève – c'est d'ailleurs un document assez bien fait sur le plan de la communication – que « pour le financement de cette opération, le Conseil général sollicitera ses partenaires habituels : la Région, l'État, le STIF... » Cette question du financement qui pour les décideurs publics est absolument déterminante ne fait l'objet que de deux lignes dans votre document. Les points de suspension m'inquiétaient beaucoup. Je n'ai pas été rassuré lorsque vous avez cité les communautés d'agglomération.

Vous nous dites, comme une sorte d'incantation, que ce projet est financé. Dont acte. J'entends cette affirmation, mais comme tout gestionnaire rigoureux, public ou privé, je veux d'abord savoir, avant toute décision définitive de faire, comment l'on finance, par qui, quand et combien. Qui aujourd'hui, alors que la situation nous oblige à un pilotage économique et financier extrêmement fin sur nos territoires, se hasarderait à une telle méthode dans nos villes, dans nos départements et tout simplement dans nos vies personnelles ? Je veux bien discuter avec le Conseil général qui est un partenaire naturel des collectivités, mais je veux discuter avec vous de projets financés. Si vous faites l'inverse, ce qu'en réalité vous faites, vous faites alors peser sur toute une collectivité, et doublement sur les collectivités impactées, un poids inconnu et par conséquent un risque inacceptable. En réalité, vous présentez des hypothèses et vous affichez un principe sans démontrer son existence. Quel engagement concret avez-vous de l'État ? Quel engagement concret avez-vous de la Région ?

Si Luc Strehaiano avait été là, je vous aurais même demandé quel engagement concret vous avez de la communauté d'agglomération de la Vallée de Montmorency sur cette question du cofinancement. Je pose ces questions quelle que soit la répartition dans le temps de l'enveloppe que vous avez annoncée aujourd'hui, entre 500 et 550 M€. Loin de moi d'imaginer toute polémique, mais je le dis, car je l'entends comme tout le monde, depuis mars 2011, vous dites à qui veut l'entendre qu'il y a si peu d'argent qu'il faut être extrêmement prudent. Personne ne pourrait vous reprocher la prudence. Vous le dites vous-même, vous invitez les collègues à une cure d'amaigrissement, vous dites qu'il y a moins d'argent pour les associations, pour les transports scolaires. Vous me dites aussi qu'il n'y a pas d'argent pour faire avancer le projet d'entrée de ville dans le haut de Montmorency, repoussé à 2020. Peut-être. Vous me dites qu'il n'y a pas d'argent pour améliorer l'Avenue Charles de Gaulle, pourtant voie départementale, dans le cadre du nouveau quartier de l'Europe. Et je voudrais vous rappeler que vous dites qu'il n'y a pas d'argent pour la Rue de Margency qui est une autre voie départementale dont on sait pourtant que des travaux faits avec soin sur la manière d'organiser les roulements des camions et des voitures sur ce site constituerait une amélioration considérable pour la vie des riverains. Et une amélioration non pas dans dix ans, comme ce que vous nous le proposez aujourd'hui, mais une amélioration dans les 6 mois. Et voilà que, tout à coup, vous nous proposez de dépenser mille fois plus. Dépenser un peu est impossible, mais dépenser beaucoup devient brusquement réalisable.

Si vous avez l'argent, faites en sorte d'entretenir le patrimoine existant. Faites en sorte que nous puissions alors discuter de projets tels que vous les discutez aujourd'hui. C'est la condition de votre crédibilité, de notre partenariat. Lorsque je vois – et je cite cet exemple, car il m'est pénible – dans quel état on laisse aujourd'hui, sur le territoire de cette ville, l'ancienne sous-préfecture. C'est une friche inadmissible !

Et croyez-moi, je vous le dis, parce que je n'ai pas votre expérience d' élu. Je suis un jeune maire dans la fonction, et pas dans l'âge, hélas ! Depuis quatre ans et demi, je reçois des leçons de bonne gestion de mon opposition quotidiennement. Il est donc naturel que vous me donniez sur ce point toutes les assurances et toutes les tranquillités possibles.

Pour terminer, je reviens sur ce que vous avez écrit et dit. « Les communes ne seront pas mises à contribution, le projet n'aura aucune incidence sur les impôts locaux des communes. »

Je veux bien, mais dans le même temps, vous dites de manière contradictoire que les deux communautés d'agglomération - et permettez-moi, égoïstement, de m'intéresser à la mienne, celle dont je suis aussi le vice-président, cette CAVAM dont vous savez qu'elle est une des plus pauvres de France - seront peut-être sollicitées. Vous savez très bien que la CAVAM a voté depuis quelques années le principe de la fiscalité additionnelle. Si vous sollicitez la CAVAM, vous solliciterez directement le porte-monnaie des contribuables montmorencéens ainsi que ceux des autres villes.

Je vous le dis avec respect, mais avec conviction. Dans ces conditions, s'il s'agit de mettre à contribution les communes, même de façon indirecte, ma réponse est très clairement non.

Pour être complet et pour ne pas être suspecté de manipulation, je vous dis maintenant que si vous n'avez pas l'argent, ce qui me semble-t-il doit être le cas, alors dites-le clairement. Dites-le, car vous éviterez de générer soit de l'espoir qui ne sera pas concrétisé, soit de l'inquiétude qui n'est jamais bonne pour personne.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

M. BAZIN ?

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d'Oise

Je commence à comprendre pourquoi vous avez évoqué dans vos propos liminaires la passion. Je vais essayer de mettre un peu de raison dans tout cela.

Mesdames et Messieurs, je vais m'adresser à vous calmement en vous donnant un certain nombre d'informations. Vous en ferez ce que vous en voudrez, mais la moindre des choses est de m'écouter. Merci.

M. le Maire, vous avez fait des effets de tribune assez faciles en amalgamant un certain nombre de choses, je vais vous répondre.

Lorsque l'on parle de financement, il faut tout d'abord que l'on connaisse le prix de l'objet. Cela n'échappe à personne. Il existe des variantes extrêmement différentes en matière de coûts. La première des choses est de savoir de quoi on parle. La concertation essaie justement de fixer l'objet, afin d'en connaître le coût. Essayer de connaître le coût comme préalable incontournable, c'est faire diversion et ne pas parler de l'objet. Ce soir, nous sommes venus vous parler de l'objet et voir dans quelle mesure, cet objet est acceptable sur le territoire, et en particulier sur la ville de Montmorency. Nous allons donc remettre les bœufs devant la charrue dès à présent !

Malgré tout, je vous répondrai sur la question des financements. Comme je l'ai indiqué en préalable, ce projet s'inscrit dans le projet du Grand Paris. À cet égard, l'État a vocation à s'y intéresser, et la Région également. J'ai demandé à ce que se tienne une conférence des financeurs. Elle est en cours de préparation. Lorsque nous aurons des précisions sur le projet finalement retenu, qui est encore extrêmement changeant aujourd'hui, nous aurons les réponses de nos financeurs et nous verrons si les choses sont possibles ou pas.

Est-il question d'appeler les communes à prendre leur part dans ces dépenses ? Cela n'a jamais été évoqué. J'ignore d'où vient ce fantasme que vous avez agité. En aucun cas, les communes ne seront sollicitées. Les Communautés d'Agglomération ont été sollicitées pour nous aider dans la préparation de cette concertation. C'est un fait, et elles l'ont accepté. Nous les en avons remerciées. Mais il s'agissait uniquement de participer à cette concertation. Je suis extrêmement clair sur ce point, rien ne sera demandé en l'état aux communes ou aux communautés. Croyez-le ou non, mais c'est ce que je vous dis. Cela a d'ailleurs été voté à l'unanimité.

Vous avez évoqué un certain nombre d'efforts que fait le Département. Vous avez mis en cause la santé financière du Département en reprenant de façon partielle des éléments que j'ai donnés moi-même et que je continue à donner. Le Département du Val-d'Oise comme beaucoup de départements en France éprouve des difficultés financières du fait de sa structure de dépenses obligatoires en matière sociale et de sa base de recettes qui est maintenant restreinte à la taxe foncière, à côté des compensations d'État et des droits de mutation à titre onéreux. La taxe foncière étant le seul impôt dont le Département fixe aujourd'hui le taux.

Cela dit, les efforts qui ont été cités sont des efforts qui permettent de diminuer nos dépenses de fonctionnement. J'ai fixé comme objectif à notre assemblée un plan d'économies de fonctionnement de 40 M€ pour continuer à pouvoir investir des éléments structurants qui sont importants pour l'avenir de ce département, essentiels, voire vitaux pour certains d'entre eux. Il faut que le Département puisse continuer à investir. Pour ce faire, il est obligé de maîtriser ses dépenses, avec un plan d'économies. Cela fait une différence avec d'autres institutions qui ne font qu'augmenter les impôts sans faire d'économies sur leur fonctionnement. Nous faisons les deux. Sur la taxe foncière, il est tout à fait exact que nous l'avons augmentée deux années de suite, mais aujourd'hui le prélèvement est de 171 € par habitant dans le département. C'est très exactement la moyenne nationale. 50 % des Français paient davantage, ramenée par habitant. Je sais bien que toute augmentation, par principe, est désagréable, mais qui peut croire sérieusement que le Département du Val d'Oise pouvait continuer à fonctionner avec une taxe foncière inférieure de 40 % à ce qu'elle est en moyenne en France ? C'est une situation dont nous avons hérité et qui avait pu tenir jusqu'en 2007 avec un endettement à peu près raisonnable de 570 M€ fin 2007 et qui était monté à près d'1 Mds € en 2011. On ne pouvait donc plus continuer sur cette lancée. Le redressement des finances du Département se fait par l'augmentation de la taxe foncière, des économies sur notre budget de fonctionnement, et une grande rigueur dans les dépenses que nous avons été obligés de maintenir. Mais il faut savoir que l'essentiel des dépenses du Département sont des dépenses obligatoires : les allocations du RSA, l'allocation personnalisée d'autonomie et la prestation de compensation du handicap.

Nous avons donc voulu privilégier l'investissement et faire des économies de fonctionnement pour assurer ainsi l'avenir du Département, ce qui nous permet de continuer à investir.

Il faut être conscient que ce projet n'est faisable que s'il existe une concertation efficace entre les financeurs, l'État, la Région, le STIF, le Département, pour ramener la part du Département à une proportion raisonnable. En tant que maître d'ouvrage, nous récupérerons l'essentiel de la TVA qui est inclus dans les coûts indiqués. Enfin, le phasage nous permet à travers ce que nous pouvons investir tous les ans d'envisager de prendre une part qui pourrait être de l'ordre de 50 % du projet, mais nous n'avons pas encore les conclusions des financeurs.

Je poserai une question. Jusque-là, des sections de l'Avenue du Paris ont été réalisées par le Département pour une part, par l'État pour une autre part. À l'ouest par l'État, à l'est par le Département. Ces sections ont déjà une utilité. Mais lorsque l'on a initié ces projets, personne ne s'est demandé si l'on avait un financement complet pour l'ensemble. Je n'ai pas l'impression qu'il soit utile de le faire aujourd'hui. Encore une fois, nous ne réaliserons pas ce projet sur deux ou trois ans. Du point de vue financier, je vous ai répondu sur des éléments factuels et précis qui ne remettent absolument pas en compte que l'on puisse envisager ce projet.

Tout le monde peut dire qu'il ne faut pas dépenser d'argent sur ce projet et qu'il est préférable d'en dépenser sur telle ou telle action. Permettez-moi de vous dire que nous ne sommes pas sur la même échelle. On a un élément structurant d'un côté, et des éléments d'environnement, de vie quotidienne qui ont également tout leur intérêt de l'autre. Mais il faut faire des choix. Cela dit, je vous rappelle que je vous ai répondu par écrit. Sur la rue de Margency, vous savez qu'une enveloppe a été votée et que des travaux sont prévus en 2013. Ils seront inscrits dans le cadre du budget qui est en préparation. Sur l'avenue Charles de Gaulle, des études sont en cours. Ces sujets avancent. De grâce, ne rentrons pas dans un débat où l'on met en balance des éléments structurants, dont on se partagerait les dépouilles opimes avant qu'ils soient morts et enterrés pour les redistribuer ici ou là ! Vous verrez alors les 185 maires des 185 communes du Val d'Oise nous donner d'excellentes idées pour dépenser 500 M€ et bien au-delà.

Voilà ce que je pouvais vous répondre sur ce premier point. Il serait maintenant bon de reprendre le débat autour des éléments de zoom sur Montmorency. Il y a eu tout à l'heure des questions à ce sujet dans l'assemblée. Je crois qu'il est intéressant de voir ce soir comment les choses pourraient se passer sur le territoire de Montmorency et si cela se fait de façon satisfaisante ou pas.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Merci, M. BAZIN. Effectivement, nous allons vous laisser la parole. Des demandes de précision ont été demandées sur la présentation qui a été faite tout à l'heure.

4. Échanges avec la salle (21h25 > 23h27)

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

Je voulais revenir sur la question posée par Madame tout à l'heure. Si l'on pouvait revenir sur la vue 19.

Montmorency se situe au niveau de la rue de la Caille. On est à niveau en sortant du giratoire et on est dénivelé d'environ 4,50 m au minimum au niveau de la rue des Chesneaux. La coupe au niveau de la rue de la République montre que l'on est déjà un peu enterré. Cela veut dire que l'on commence à quitter le terrain naturel entre la rue de la Caille et la rue de la République. On descend et on vient complètement en dénivelé au niveau de la rue des Chesneaux. On reste en section enterrée sur toute la traversée du Parc Saint-Pôl et l'extrémité du Château du Duc de Dino. La preuve, c'est qu'il y a un cheminement à niveau qui est reconstitué au niveau de la rue Saint-Denis. La sortie de l'ouvrage se situe au niveau de l'avenue Charles de Gaulle. On est toujours à 4,50 m sous le niveau du terrain naturel et on commence à remonter pour être à niveau au giratoire pour Deuil-la-Barre.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Merci pour ces précisions. Il y a des mains qui se lèvent. Je devine que de nombreuses personnes souhaitent prendre la parole. On vous apporte le micro. Merci de vous présenter et d'être assez brefs.

Intervenant

J'habite Montmorency. Ma question est la suivante. Pour plus de clarté, vous avez présenté quatre projets tournant autour de 500 M€ en moyenne. Cette somme intègre-t-elle l'acquisition des 25 % de foncier non encore acquis ? Vous avez dit que 75 % des terrains étaient déjà acquis. Il faut en acquérir encore 25 %. À combien cela va-t-il s'élever et ce coût rentre-t-il dans vos études ?

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

Votre question a été courte. Ma réponse le sera : oui.

Intervenant

Je ne vais pas parler de financement. M. BAZIN a parlé de raison, je pense qu'il est assez difficile de parler de raison lorsque l'on parle de son lieu de vie. C'est en tout cas mon opinion. Je note au passage que plusieurs d'entre vous ont parlé de villes impactées. Est-ce un anglicisme ou est-ce la révélation d'un certain aspect négatif ?

Ma question sera brève. Combien d'entre vous ont parcouru les rues concernées dans Montmorency, ou encore mieux qui habitent à proximité immédiate ou sur le tracé de ce boulevard ? C'est simplement pour ma curiosité personnelle. Cela ne vous gêne-t-il pas d'imposer ce genre de choses qui me semblent un peu pompidoliennes ? Cela me fait penser au projet de Le Corbusier qui voulait raser la moitié de Paris.

Je termine. J'habite depuis 4 ans Montmorency. J'habitais auparavant Aubervilliers, dont on a pu voir la réussite urbanistique. C'est aussi à cause de cela que je me suis installé à Montmorency.

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

Je ne sais pas si le Président BAZIN m'autorisera à répondre, mais je suis Saint-Gratiennois depuis plus de 52 ans, Val-d'Oisien également. J'ai déménagé sur Pontoise depuis quelques années maintenant pour des raisons professionnelles.

Je n'ai pas critiqué lorsque Monsieur a signalé qu'il était d'Aubervilliers. Je le dis en toute franchise. J'ai la prétention de dire que je connais bien le secteur pour y avoir travaillé au niveau de la rue de la Fosse aux

Moines dans l'ancienne subdivision de travaux neufs et je passe un certain nombre d'heures sur le tracé global de l'avenue du Parisis d'est en ouest.

Intervenant

On a eu un exposé de M. SUEUR dont la ville n'est pas concernée par le tracé. Ce que je veux dire, sans polémique, c'est qu'il est très facile de parler de choses qui ne concernent pas notre vie quotidienne. C'est un beau projet qui nous a été fort bien présenté, en tout cas en termes de communication comme l'a souligné M. DETTON. Mais on reste dans l'affectif. Lorsqu'on habite avec des murs antibruit sous le nez, et je l'ai fait pendant 38 ans, ce n'est pas une vue de l'esprit. C'est du concret. Je ne vous parle même pas de financement, même si cela n'est pas anodin. Mais je vous parle de qualité de vie. J'ai eu la chance de choisir de vivre ici. Tout le monde n'a pas eu cette chance. Il est donc normal de vouloir défendre son environnement.

Xavier PERICAT - Conseiller général - Membre de la Commission Transports et Infrastructures

Je suis conseiller général d'Argenteuil. Je n'ai pas pris la parole jusqu'à présent, mais si je peux apporter un témoignage, c'est celui d'un habitant d'une ville défigurée. Argenteuil est traversée par une voie ferrée, le prolongement de l'A15 voie sur berges. Elle est une des rares communes qui ne peut pas profiter de l'accès à la Seine, alors qu'Argenteuil pourrait s'appeler Argenteuil-sur-Seine.

Si je suis présent avec mes collègues du Conseil général porteurs de ce projet, c'est tout particulièrement pour ne pas reproduire un certain nombre d'erreurs du passé avec des autoroutes qui dégradent la qualité de vie et qui sont les raisons pour lesquelles vous avez préféré venir vous installer à Montmorency en lieu et place d'Aubervilliers.

L'ensemble des aménagements proposés et l'ensemble des remarques que vous allez faire, ainsi que celles qui ont déjà été faites à Soisy-sous-Montmorency il y a une dizaine de jours, et celles qui ont été faites dans l'est du département, vont permettre d'enrichir ce projet. Je suis parfaitement d'accord avec vous. Il est évident que je préfère avoir au bout de mon jardin une prairie plutôt qu'un mur antibruit. En même temps, nous sommes dans un milieu urbain.

Il faut par ailleurs intégrer le fait qu'un certain nombre de nuisances sont aujourd'hui réelles en raison de la circulation. Vous savez bien que la circulation obéit à la physique des fluides. À partir du moment où les rues sont étroites, les gens cherchent à se faufiler. La circulation est donc aujourd'hui très importante dans vos rues, car il faut bien rejoindre les grands axes pour aller travailler. Cette avenue du Parisis permet de résoudre un certain nombre de difficultés. Elle permet d'aller d'est en ouest dans le département, ce qui est un enjeu très important. Le but de toute cette concertation est de recueillir les informations tout au long du tracé, d'amender ce projet de façon à permettre à M. NAU, le garant de la concertation, de se faire une idée de la qualité et du contenu des éléments objectifs qui ont été donnés. Une décision sera ensuite prise et une enquête publique devra intervenir. On sera de revue étant entendu que l'on pourra avoir une idée plus précise des questions de financement lorsque les financeurs eux-mêmes auront une idée très précise du projet, ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui. Et j'ai envie de dire, ce qui n'est heureusement pas encore le cas. Sinon, vous seriez en droit de nous dire que le projet est déjà ficelé et que tout est joué. Or ce soir, rien n'est joué. C'est donc à vous de faire le jeu ce soir.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Il y a beaucoup de demandes de parole.

Intervenante

Bonjour, j'habite avenue Charles de Gaulle à Montmorency. Je constate une chose, c'est que l'on va pouvoir rebaptiser Montmorency en Montmorency Duplex. On a un couloir aérien en haut et une autoroute en bas qui se situera sur le même tracé.

Intervenante

Je voudrais poser une question à M. BAZIN qui dit que l'on ne s'est rien demandé sur le financement à l'époque. Mais nous n'étions pas alors en période de crise.

J'ai le dernier journal de Pupponi. Il veut faire un dôme et des salles jeux. Va-t-on donner aux jeunes du pain et des jeux au lieu de leur donner des hôpitaux et de l'éducation ? Va-t-on les mettre toujours sur les routes ? Et pour les vieux, deux jours d'attente sur un brancard en urgence, est-ce que cela vaut toutes les voitures ? C'est quand même ce qui attend les jeunes et les vieux. Plus d'ophtalmos, plus de dermatos, des hôpitaux surchargés, et vous voulez encore faire des routes ! Vous savez que si vous avez un œil crevé dans le Val- d'Oise, on vous dit d'aller directement aux Quinze-Vingt à Paris. Je crois qu'il faut savoir où sont les priorités. La plupart des citoyens demandent du bien-être et la responsabilité des élus est de donner au plus grand nombre le plus de bien-être possible.

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d'Oise

Madame, il faut avoir conscience que les élus départementaux relaient ces problèmes auprès de l'Agence Régionale de Santé. Mais le Conseil général ne construit pas d'hôpitaux. C'est encore moins lui qui gère l'installation des médecins et des spécialistes ou qui leur construit leurs locaux. On s'occupe des collèges, des routes départementales et de l'aide aux communes. Et l'on sait venir nous solliciter.

En l'occurrence, si vous avez besoin de vous déplacer pour consulter un spécialiste, vous aurez justement besoin de moyens de déplacement : transports en commun, mais également routes.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Si tout le monde parle en même temps et sans micro, on n'entend plus rien. Je tiens vraiment à distribuer la parole, sinon l'on ne va pas s'en sortir.

Intervenante

J'habite rue de la République et je me pose deux questions. La première porte sur l'entrée et la sortie de l'avenue du Parisis sur la commune de Montmorency. À quel niveau cela va-t-il se faire et de quelle manière ? Par ailleurs, de quelle manière vais-je pouvoir rejoindre le haut de Montmorency si j'habite le bas de Montmorency ? Sur votre plan, on ne voit rien du tout.

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

Il s'agit de vues aériennes sur lesquelles est positionné le principe du tracé. Des plans plus précis sont disponibles. Nous les avons d'ailleurs donnés à chacune des communes que nous sommes venus voir avec notre casquette de service technique du département. Je pense que la mairie de Montmorency a conservé les plans et peut les mettre à disposition.

Comment prendre ou quitter l'avenue du Parisis lorsque l'on est à Montmorency ? La commune de Montmorency est assez peu impactée. En revanche, cet impact peut être assez positif dans certains cas, puisque les zones d'échange sont à la fois sur Soisy, avec ce giratoire d'accès qui permet de prendre l'avenue du Parisis dans les deux sens, soit en allant vers l'ouest, soit vers l'est en faisant le tour du giratoire. On peut aussi prendre via un giratoire qui sera à créer l'accès à la commune de Deuil...

La question est donc de savoir comment l'on traverse l'avenue du Parisis à pied, à vélo et en voiture. Je vais essayer de vous amener trois éléments de réponse différents, si vous le permettez.

Dans la solution 1, il existe un rétablissement par un ouvrage au niveau de la rue des Chesneaux. La continuité de la circulation sera donc assurée pour l'ensemble des usagers, piétons, vélos et véhicules automobiles. Rue de la République, il est prévu de rabattre au sud et au nord le trafic local sur un échange qui se fera au niveau de la rue des Chesneaux. À cette occasion, il pourrait sans doute être judicieux de travailler avec les services de la ville de Montmorency, mais aussi les services qui ont en charge les déplacements des transports en commun pour

envisager d'avoir à proximité de ce point d'échange des possibilités de transports en commun de proximité qui pourraient faire du rabattement en direction du bus à haut niveau de service de l'avenue du Paris.

Intervenant

Vous vous moquez de nous !

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

Absolument pas, Monsieur.

Intervenant

Bonsoir, j'ai une question très concrète. Vous disiez que vous connaissiez un peu le quartier. Imaginez-vous sur la rue de la République. Vous êtes au bas de la rue et vous la remontez. Mais à un moment, elle est fermée. Vous tombez sur un mur.

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

Je n'ai pas dû être clair, Monsieur.

Intervenant

Lorsque vous êtes sur la rue de la République, vous arrivez à un moment au croisement de la rue de la Fosse aux Moines. Que se passe-t-il à ce niveau-là ?

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

Il vous faudra faire le tour par l'ouvrage qui sera au niveau de la rue des Chesneaux.

Intervenant

Merci pour la précision. C'est cela qui nous intéresse !

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

Là-dessus, les services du Conseil général ont toujours répondu très clairement, Monsieur.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Excusez-moi, mais l'on ne s'entend pas si tout le monde parle en même temps. On continue à prendre les questions.

Intervenant

Je vous remercie pour cette présentation qui nous a permis de mieux appréhender ce projet à la fois sur sa partie technique et sur ses enjeux. Si ce projet devait se réaliser – et je m'excuse d'abaisser le débat en restant dans la partie objet comme vous l'avez appelée tout à l'heure- nous souhaiterions un certain nombre d'aménagements de façon à ce qu'il soit mieux intégré dans le paysage existant et dans les tissus urbains actuels.

En tant qu'association de sauvegarde de Montmorency, nous souhaiterions soit un passage en sous-terrain total sur la partie Montmorency, soit en deux parties en cas de contraintes techniques. Cette couverture permettrait,

outre la réimplantation du Parc, de ne pas renforcer l'isolement du quartier du bas Montmorency, puisque l'on voit qu'il y a aura là une espèce de frontière virtuelle qui va traverser la ville. Cela permettrait de ne pas casser la vision sur le site classé de la Collégiale Saint-Martin avec des murs antibruit. Cela permettrait également de conserver les flux, car l'on se retrouve avec la rue de la République qui est quasiment en impasse. On risque donc d'avoir des flux de circulation dérivés, notamment pour la partie transport en commun, pour remonter sur le haut de Montmorency. On voit aujourd'hui la difficulté que l'on a sur l'avenue de la République et la rue des Chesneaux où l'on n'arrive pas à faire passer trois voitures sans se faire casser ses rétroviseurs. Cela permettrait enfin de récupérer des espaces perdus pour créer des parcs ou d'autres activités.

Par ailleurs, on peut s'interroger sur la nécessité et le bien-fondé d'un TCSP en énergie thermique, ce qui nous paraît contraire aux enjeux de développement durable que vous énoncez et aux orientations gouvernementales. Nous préférierions un TCSP en énergie électrique, comme il en existe en Suisse par exemple.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Merci Monsieur. Nous allons prendre d'autres questions.

Intervenant

J'entends beaucoup parler de concertation. Mais on nous amène un projet et on nous dit voilà comme les choses vont se passer. Ce que l'on veut, ce n'est pas avoir un projet de route qui vienne chez nous et sur laquelle nous pourrions éventuellement apporter des améliorations. On ne veut pas de route du tout !

Et pour ce cas de figure, j'ai l'impression qu'il n'y a plus de concertation possible ! Que fait-on des gens qui ne veulent pas de route ? On leur impose ce projet !

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d'Oise

C'est une opinion tout à fait respectable. Je l'entends et je l'ai entendue ailleurs. Comment voulez-vous concerter sur un refus ? On enregistre votre refus. Le moment venu, nous proposerons une délibération à l'assemblée départementale et nous en tirerons les conséquences. Mais comprenez qu'il ne peut pas y avoir de concertation autour d'un refus. Il peut y avoir concertation autour d'un projet. Nous entendons vos oppositions, nous en tirerons les conclusions le moment venu. On entend des gens ici qui s'y opposent. C'est normal, c'est la règle du jeu. En même temps, il existe des gens qui attendent ce genre d'infrastructure pour pouvoir circuler. Il nous appartient ensuite de prendre nos responsabilités et d'en décider démocratiquement en assemblée départementale.

J'ai parfaitement entendu votre opinion dans le cadre de cette concertation, mais je ne peux guère aller plus loin que de vous dire que je l'ai entendue.

Intervenante

J'habite rue de la Caille, à proximité de la rue de la Fosse aux Moines. Je suis donc directement concernée. Je suis évidemment contre ce projet. Mais cette lutte étant celle du pot de terre contre le pot de fer, je sais que ce projet verra le jour. Pourra-t-on espérer en dédommagement une diminution des taxes foncières et d'habitation ?

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

C'est une question très prosaïque.

Nous allons prendre une autre question.

Intervenant

Bonjour à tous, je m'adresse à ces Messieurs-Dames qui sont à la table d'honneur. J'ai travaillé sur ce projet de 1992 à 1994. Vous avez montré les quatre solutions, mais il en existe une cinquième. M. Petit, l'ancien maire d'Eaubonne, nous a permis de rencontrer des personnes du Conseil général et de la DDE. Ce projet semblait intéresser énormément. Il était parfait. Il passait par Moulignon pour aller ensuite sur la Croix Verte et la Francilienne. Là, vous nous proposez une catastrophe écologique.

Lorsque je me suis occupé de ce projet, François Longchambon a été élu maire de Montmorency. Peut-être est-ce un peu grâce à moi. Il nous a aidés dans cette affaire. Je souhaite que le projet 5 revienne sur la table. Nous voterons alors tous pour.

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

Il est vrai qu'il s'agissait d'un projet séduisant, mais qui ne produit pas les mêmes effets.

Je pensais que cette belle assistance avait davantage de courtoisie !

M. Petit avait proposé à la DDE à l'époque un projet en tunnel qui s'amorçait au tout début de la RD144 à Saint-Leu et qui s'enfonçait dans le massif de gypseux pour déboucher sur Domont. La DDE n'a même pas voulu poursuivre les études.

Intervenant

C'est faux, M. SUEUR !

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

Nous serions très intéressés de le voir ressortir. Mais il n'est pas dans la même fonctionnalité.

Intervenant

On peut retravailler sur ce projet, M. SUEUR. Cela coûtera moins cher et cela fera moins de dégâts.

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

Il y avait un projet qui était à l'origine celui de l'État et que M. Petit, avec beaucoup de pertinence, voulait donner en contre-proposition. C'est la liaison quasi directe entre deux autoroutes. Nous ne sommes plus dans une liaison entre deux autoroutes. C'est cela que l'on essaye de vous faire comprendre. Vous en êtes pourtant bien les usagers !

Il faut cesser. Mesdames et Messieurs, vous êtes des citoyens. Vous savez bien que tous les élus ont un devoir d'anticipation. Ne faites pas d'angélisme ! Vous avez aussi des devoirs pour la génération à venir. On ne peut pas rester dans les thromboses d'aujourd'hui si l'on veut faire preuve de bonne foi. J'ai entendu ce soir un certain nombre d'interventions, sans doute très sensibles. Vous me dites que vous allez avoir un mur antibruit au bout de votre jardin, mais vous avez acheté en toute connaissance de cause.

Arrêtez ! C'est de la malhonnêteté. Tous les acquéreurs ont été informés par leur notaire. Pas plus tard qu'il y a 3 mois, des Enghiennois ont acheté à 80 mètres du projet. Je les ai informés du risque. Ils m'ont répondu : « Nous faisons une très belle affaire. Nous prenons donc ce risque ». À un moment donné, il faut tout gérer.

Intervenant

C'est faux, Monsieur !

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

C'est la réalité et vous le savez bien !

Je parle des nouveaux acquéreurs.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

On ne s'entend plus. On va faire dans l'ordre, car il y a beaucoup de demandes de prise de parole. Vous êtes nombreux à lever la main. Donner le micro à Monsieur pour qu'il puisse répondre.

Intervenant

M. SUEUR, je suis propriétaire de la maison qui se situe à l'angle du Beau Site et de la rue du Général de Gaulle. Je l'ai achetée en 2006. Dans les actes notariés, il est prévu le passage du BIP, mais au bout de mon jardin et non pas en face de chez moi. J'apprends ce soir qu'il y aura la construction d'un giratoire en face de mon entrée. J'ignore s'il s'agit d'un accès ou d'une entrée, ou des deux. Mais personne n'est venu me voir. Si vous voulez faire une voie de circulation à double sens rue du Beau Site, vous allez devoir exproprier au moins trois maisons. Combien me donnerez-vous pour partir ?

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

C'est une question concrète. Néanmoins, en 2006, vous étiez informé du faisceau.

Intervenant

Au bout de mon jardin.

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

D'accord. Là, vous dénoncez des dégâts collatéraux.

Vous êtes incroyables ! Je trouve insupportable d'être dans une réunion où dès que l'on prononce un mot qui n'est absolument pas péjoratif, mais que nous devons enregistrer comme étant un point à travailler et à étudier pour y répondre, cela déclenche immédiatement des murmures. Moi, je ne vous réponds plus !

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

M. BAZIN, souhaitez-vous répondre ?

Intervenant

Il est impossible avec la configuration des maisons qui se trouvent à l'entrée de la rue du Beau Site de faire se croiser deux voitures ou deux camions. La seule façon de le faire est d'exproprier trois maisons. Au jour d'aujourd'hui, je ne suis pas informé.

Un rond-point est *a priori* prévu. Vous avez un très gros dénivelé entre la rue du Beau Site, la rue du Panorama et le boulevard du Général de Gaulle. Comment allez-vous faire ? Des travaux sont actuellement en cours rue du Beau Site et rue du Panorama. La commune de Deuil-la-Barre est en train de réaménager ce site. Est-ce de l'argent jeté par les fenêtres ? Va-t-on tout casser ? Comment fait-on ? Voilà mes questions.

Ensuite ce qui m'intéresse, c'est de savoir ce qu'il va se passer pour moi. Comment vais-je rentrer chez moi plus tard et combien me donnerez-vous pour l'expropriation de ma maison ?

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d’Oise

Ce sont des questions légitimes, mais nous ne pourrons pas vous répondre dans le détail ce soir. Mais nous sommes là pour recevoir ces questions.

S’agissant des trois maisons dont vous parlez, ou bien elles sont dans le faisceau tel qu’il était prévu ou bien elles n’y sont pas. Il faudra alors trouver des solutions. C’est une remarque que nous prenons en compte.

Intervenante

Je continue, puisque je suis la voisine de l’intervenant précédent. J’habite à la fin de la rue du Beau Site, rue des Mathousines, à la limite de Montmorency et de Deuil. Je suis face au Château Dino. Le terrain est marécageux et il est prévu la construction d’un tunnel. Puisque je suis située en bas de la rue Mathousines, je suppose qu’un mur antibruit sera sans doute installé. Or, lorsque j’ai acheté il y a 4 ans, on m’a dit que l’avenue de Paris était un projet existant depuis 1937, mais qu’il était un peu comme l’Arlésienne. Ce n’est plus le cas, puisqu’apparemment le projet va se réaliser. J’aimerais connaître les conséquences au niveau de la pollution et du bruit. En aucun cas, nous n’avons été prévenus. Il est vrai que je suis seule, puisque je suis entourée du cimetière, de la forêt et la société Marie face à moi. Je suis donc toute seule pour me battre.

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

J’enregistre ce que vient de dire Madame. Mais ce qui a été dit précédemment est une pièce ajoutée au dossier. Il s’agit d’une concertation. Vous ne savez pas ce qui va sortir de cette concertation. En conséquence, nous sommes là pour travailler ensemble. On nous reproche l’évolution du projet et l’ajout d’informations complémentaires, mais elles sont la conséquence des précédentes réunions. Il s’agit d’une adaptation.

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d’Oise

Vous avancez la date de 1937 comme date initiale du projet en disant que c’est l’Arlésienne et que l’on a le droit de croire qu’il ne se fera jamais. Pour information - et ne prenez surtout pas cela pour une provocation, car ce n’est pas l’objet - la plupart des éléments routiers que j’ai inaugurés depuis que je suis élu étaient inscrits dans des documents datant de 1936. Le délai moyen de réalisation dans notre pays n’est pas loin de 70 ans pour des éléments structurants de cette importance. Je comprends que cela puisse surprendre, mais malheureusement, c’est ainsi.

Intervenant

Je suis certainement l’une des personnes les plus concernées par ce projet. J’habite en haut de la rue de la Caille, à proximité du charmant rond-point guitare. J’ai en plus la malchance de travailler au collège Descartes à Soisy, ce collège dont le Conseil général a voté la destruction le 26 juin 2011. Juste après, il a réalisé 500 K€ de travaux. Je tenais à vous remercier de nous avoir payé à chacun un bel ordinateur portable, grâce à nos impôts.

Je voulais savoir ce que vous alliez faire de la pollution. Je connais le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone, les oxydes d’azote, les particules fines et vous osez prévoir la construction de cette monstruosité à proximité d’un groupe scolaire et d’une crèche. Sur le site de SOS Vallée de Montmorency, vous pouvez voir les effets de la pollution qui va s’étendre sur plusieurs centaines de mètres. D’après le magazine *La Vie*, le Val d’Oise occupe la place de bonnet d’âne au niveau de l’environnement, ce qui n’est pas très glorieux. Cela ne risque pas de s’arranger, puisque M. Poutoux nous avait parlé à Soisy d’une petite bretelle d’autoroute qui relierait l’A1 à l’A15.

Sur le financement, il me semble avoir lu un article de Mme Von Euw sur le site UMP du Val d’Oise, il y a quelques mois, selon lequel le Val-d’Oise était le troisième département le plus endetté de l’Île-de-France. Le 29 septembre 2011, M. Richet, ministre des collectivités annonçait une aide exceptionnelle de l’État pour 7 départements dont la situation financière est la plus dégradée. Parmi ces départements figurait le Val d’Oise.

Vous nous avez expliqué, peut-être avec raison, que cela était dû à la gestion socialiste, mais je pense que cette gestion est mauvaise depuis de très longues années. Heureusement que les citoyens gèrent leur petit budget plus sérieusement que vous avec vos 1,170 Mds €, sinon nous serions SDF depuis bien longtemps.

Montmorencéen, j'ai une chance inouïe. En tant que professeur d'histoire, j'habite une ville avec un patrimoine historique énorme, une ville millénaire. Combien d'amiraux, combien de maréchaux, combien de connétables ont marqué l'histoire ? Et vous allez détruire cette ville ! Vous allez la saccager !

La Mairie de Montmorency est en train de fêter le tricentenaire de Jean-Jacques Rousseau. Pensez-vous que Jean-Jacques Rousseau aurait été favorable à un tel projet ? Je l'imagine au milieu de votre voie piétonne sur les 12 voies de l'échangeur contraint de cueillir des plantes pour son herbier. Je trouve cela très bucolique, très joli.

Je vois que le Conseil général prépare l'avenir pour nos enfants et pour les générations futures : pollution, asthme, bronchites, cancers, des dettes, une ville historique saccagée et violée et une biodiversité anéantie. Car dans mon jardin, j'ai des faucons, des éperviers, des pics épeiche, des piverts, des écureuils. Tout cela est protégé et vous voulez tout détruire !

Votre projet est par ailleurs anticonstitutionnel. La charte de l'environnement est bien rattachée au préambule de la Constitution et l'article 1 affirme que chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Monsieur est professeur d'histoire et je crois que certains de vos élèves sont présents dans la salle.

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d'Oise

Juste une toute petite précision, car un historien – et Monsieur est historien – a besoin d'asseoir ses propos sur des faits. Vous avez évoqué le fait que le Conseil général avait voté la destruction de ce collège. Ce n'est pas le cas. Ni avant notre responsabilité, ni après. L'ancien Président du Conseil général est présent et vous dira que nous n'avons jamais voté la destruction de ce collège que nous connaissons très bien et qui est l'un des plus petits collèges en termes d'effectifs. Je vous y souhaite une très bonne pédagogie.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Nous allons donner la parole à un jeune citoyen qui vient participer à une réunion publique.

Intervenant

Je m'appelle Gaëtan Teyssier et je suis en 1^{re} économique et sociale au Lycée Jean-Jacques Rousseau à Montmorency. J'habite à Montmorency. Vous parliez de la raison. Je pense qu'il serait bon d'organiser un référendum d'initiative populaire selon la loi constitutionnelle du 28 mars 2003 pour enfin trancher sur ce sujet qui dure depuis beaucoup trop longtemps.

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d'Oise

Je vais vous répondre avec deux éléments précis. Nous sommes dans une phase de concertation. Il ne pourra y avoir de référendum que sur la base d'un projet figé et décidé. Aujourd'hui, on mesure les réactions, on voit si l'on peut trouver un projet à peu près acceptable pour l'essentiel et on le définit. Ensuite, s'il devait y avoir une démarche telle que celle que vous évoquez, elle surviendrait dans un temps ultérieur.

Je vous fais observer que si l'on devait arriver à une telle décision, elle serait lourde, compliquée à mettre en œuvre et onéreuse. Mais c'est un aspect annexe. Mais surtout, c'est l'ensemble des Val-d'Oisiens qui seraient amenés à se prononcer, et pas seulement les riverains du tracé. Il s'agit d'un projet structurant d'intérêt général pour le département. Il serait donc légitime que l'ensemble du département en prenne la décision. Cela dit, ce n'est pas le temps de ce genre de questionnement. Cette question est légitime, mais elle n'a pas vocation à être

tranchée dans le cadre de la concertation qui est une étape de définition. On l'a dit et redit et je le répète encore une fois.

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

Vous avez évoqué le mot référendum. S'il existe un mot qui a une consonance rousseauiste, c'est bien celui-là. Qu'est-ce qu'un référendum doit révéler ? Ce qui est l'expression de la volonté générale. C'est-à-dire non pas la volonté de tous, mais ce qui doit être commun et nécessaire pour le plus grand nombre. Or, si vous voulez un référendum, et si l'on va plus loin dans la réflexion philosophique, ce n'est pas seulement vous qui devez être interrogés, mais l'ensemble des citoyens de ce département, parce qu'il s'agit d'un projet départemental.

Intervenant

Bonsoir, je suis Montmorencéen depuis une dizaine d'années. Vous nous avez présenté un très beau projet structurant, mais un très beau projet structurant des années soixante-dix, lorsque l'objectif était de structurer une région et de permettre aux gens de se déplacer en voiture.

Vous nous parlez du long terme. Or, nous sommes au début du XXIe siècle. Le long terme pour le XXIe siècle, c'est l'épuisement du pétrole, le pétrole cher et le carburant rare. C'est proposer aux habitants des solutions qui leur permettent de se déplacer, non pas en voiture, mais autrement et des solutions qui leur permettent de vivre en consommant moins d'énergies fossiles et en émettant moins de gaz à effet de serre.

Aujourd'hui, vous venez nous voir en nous disant que vous disposez d'environ 500 M€ et que vous nous proposez 4 alternatives, peut-être 5 avec celle de Monsieur. J'entends que la concertation permet d'apporter des éléments ultérieurement, mais j'aimerais que dans les réunions futures vous puissiez nous proposer une alternative répondant aux enjeux du XXIe siècle. Comment permettre aux Val-d'Oisiens de vivre dans un département dans lequel on se déplace autrement qu'en voiture, parce que le pétrole est rare et cher et qu'il faut vivre différemment. Pourriez-vous revenir vers nous en nous proposant cette sixième alternative ? Si oui, quand ? Sinon, pourquoi ?

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d'Oise

Je suis d'accord avec vous sur le diagnostic, et comment ne pas l'être ? L'âge du pétrole a un horizon. On l'a repoussé à plusieurs reprises. Mais chacun sait que nous devons faire des efforts très importants pour moins consommer d'énergies fossiles. C'est un fait entendu qui fait consensus. Est-ce que cela éteint pour autant le besoin de déplacements individuels et le besoin d'utiliser cette formidable liberté que représente le véhicule individuel ? Je ne le pense pas.

La conversion vers d'autres modes de propulsion a commencé, même si elle reste timide. Je suis convaincu qu'elle pourrait s'accélérer très fortement avec l'évolution du prix des combustibles fossiles. On commence à voir des véhicules électriques et des véhicules hybrides plus intéressants. Je suis convaincu que, dans notre modèle de société et dans un territoire tel que celui du Val d'Oise, qui est une France en réduction, avec des espaces importants et des besoins de se déplacer d'un pôle à l'autre, on ne peut pas répondre à l'ensemble des demandes uniquement par des transports en commun. C'est tout simplement impossible. Les experts vous en feront facilement la démonstration.

Ce projet n'est pas un projet autoroutier comme il l'était dans sa conception initiale. C'est un projet structurant qui consiste à relier localement un ensemble de pôles. On n'y circule pas à la vitesse d'une autoroute. Il y a des échanges avec le tissu local, ce qui permet d'avoir des véhicules urbains qui y trouvent toute leur place.

Je fais le pari à échéance de 30 ou 40 ans, même si le pétrole est devenu rare et même si l'on a voulu par des politiques volontaires diminuer nos consommations d'énergies fossiles, que le besoin de déplacements individuels sera extrêmement fort, car nous avons tous pris goût à la formidable liberté qu'apporte le véhicule individuel. On ne peut pas condamner les projets routiers avec ce genre de considérant. Mais l'on doit prendre en compte de nouveaux modes de déplacements. On a un transport en commun, mais aussi une voie qui sera adaptée aux vitesses des véhicules du futur, et notamment des véhicules électriques, mais pas seulement.

Intervenant

Monsieur le Président, si la 104 était terminée, je crois que cela résoudrait une partie du problème.

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d’Oise

Sur la 104, il reste un point noir. C’est la Croix Verte. Pour le reste, la liaison existe. Nous avons toujours milité pour qu’elle soit poursuivie dans les Yvelines et nous l’avons encore demandé récemment au Préfet de région.

Le point noir de la 104, c’est la Croix Verte. C’est un problème qui a vocation à être résolu par l’État. Cela doit se faire dans le cadre du prolongement de l’A16 sous réserve que l’État remplisse ses obligations. Ce sont des projets qui sont en cours.

Intervenante

J’ai compris que vous vouliez désengorger le côté est-ouest. J’habite Montmorency depuis 25 ans et je travaille à Paris. Je prends donc un axe nord-sud. Je n’ai pas entendu parler d’axe nord-sud, mais j’ai compris qu’avec l’orientation est-ouest que vous voulez désengorger, l’axe nord-sud va être complètement engorgé. J’habite le haut de Montmorency et je prends le train à Enghien. D’après ce que vous dites, il va être très compliqué de descendre vers le bas d’Enghien pour aller travailler à Paris. J’ai l’impression que pour désengorger un axe est-ouest, vous allez engorger un axe nord-sud dans Montmorency, ce qui ne me convient pas.

Par ailleurs, vous faites passer cet axe avec un certain nombre de transports en commun. Je n’ai pas très bien compris comment on allait pouvoir accéder à ces transports en commun depuis Montmorency. Des parkings sont-ils prévus autour de ce tronçon permettant de garer son véhicule pour passer par l’est ou par l’ouest et retourner vers Paris ?

Jean-Claude POUTOUX - Directeur Général Adjoint en charge de l’Aménagement du Territoire

On a évoqué tout à l’heure le bus à haut niveau de service. Pour cela, il faut que le projet soit réalisé en totalité sur de grandes distances. Il existe une autre utilité au site propre. Par rapport aux lignes de bus déjà existantes, certaines lignes en rabattement vers les gares pourront trouver l’utilisation du tronçon pour passer d’un côté à l’autre de la commune. Ce sont plusieurs lignes du bus qui pourront gagner du temps et profiter de l’infrastructure. Sur les déplacements de courte distance vers Enghien, on est plutôt sur des rabattements vers les gares, la gare d’Ermont-Eaubonne, la gare d’Enghien ou la gare de Soisy. Il y a bien sûr intérêt dans la création de ce TCSP à refondre le système de transports pour irriguer toute la ville. Les bus qui desserviront la ville sur un tronçon d’un ou deux kilomètres utiliseront l’emprise du site propre pour améliorer leur temps de parcours. C’est une notion qui est encore imprécise et pas complètement développée, parce qu’elle relève du STIF. Mais dans la conception de l’infrastructure, il était important, dans le dimensionnement, d’imaginer cet espace réservé aux bus pour faire de cette voie, non pas une autoroute, mais une voie multimodale permettant de répondre à plusieurs modes de circulation.

Intervenante

Inaudible.

Jean-Claude POUTOUX - Directeur Général Adjoint en charge de l’Aménagement du Territoire

Je n’ai pas cité Saint-Gratien, mais on peut imaginer également des rabattements vers la gare de Saint-Gratien, ce qui serait plus pratique pour rejoindre la ligne C du RER.

Intervenante

J'ai une question d'ordre technique. Des études de sol ont-elles été réalisées pour la partie du tracé qui doit être enfouie à proximité du Parc et du Château ? On a déjà eu un problème avec l'hôpital de Montmorency qui a bien été démonté, mais non reconstruit.

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

Cela a déjà été dit à plusieurs reprises. Nous sommes dans une phase de concertation. Nous avons réalisé des études en amont, mais lorsque le tracé sera affiné et le projet retenu, nous réaliserons des études qui iront au-delà de la faisabilité avec une double obligation pour le Conseil général : une obligation en termes de tenue des sols et une obligation en termes de maintien d'hydrologie des sols existants. Nous vous avons présenté une étude qui a le mérite de la faisabilité, mais il nous faudra aller dans un niveau d'études plus détaillé.

Intervenante

Cela veut dire que lorsque vos études seront faites, si l'on s'aperçoit qu'il existe un problème technique, vous serez obligé de recommencer une concertation pour modifier le tracé.

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

Je n'ai pas été assez clair et je vous prie de bien vouloir m'en excuser. Nous avons réalisé des études qui nous permettent d'affirmer la faisabilité du projet. Mais nous avons besoin d'études plus fines pour mieux dimensionner l'ouvrage dans un souci d'économie et de fonctionnalité. La solution que nous vous avons présentée aujourd'hui est une solution fiable, faisable, mais pas avec un niveau de détail extrême permettant de dire que tel ouvrage fera telle ou telle dimension pour tenir compte des sols en présence, etc.

Intervenant

Je voulais revenir sur les transports en commun. Ils sont une vraie alternative de circulation. On peut éventuellement dissuader un certain nombre de gens d'utiliser leur voiture, car ils passeront beaucoup plus de temps sur la route. Vous savez comme moi qu'il est de plus en plus difficile d'aller à Paris. Le Conseil général a-t-il fait un vrai projet d'étude des transports en commun ? Que peut-on améliorer dans la circulation en utilisant les transports en commun et en les connectant aux projets du Grand Paris ? On doit avoir une gare à Épinay-Villetaneuse. J'ignore le délai, parce qu'il y a des problèmes de budget.

Vous parliez tout à l'heure de préparer l'avenir. Moi, j'ai un avenir alternatif qui est aussi moderne et qui consiste à dire qu'il faut offrir des solutions aux gens qui ne veulent pas utiliser leur voiture. Tout le monde en parle. Il faut diminuer l'utilisation des voitures. C'est cela l'avenir ! L'avenir n'est pas de pousser des voitures sur des autoroutes bondées !

Êtes-vous prêts à élaborer un vrai projet avec des gens qui croient aux transports en commun ? Il faut éventuellement améliorer le réseau routier local, améliorer les transports en commun et les connecter sur les nouveaux projets. Êtes-vous prêts à proposer un projet alternatif ?

J'ai été chef de projet. Il arrivait que l'on fasse des projets alternatifs. On les étudiait pour savoir quel était le meilleur pour résoudre les problèmes. J'attends votre réponse.

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

Nous avons au moins un point en commun. Je crois bien entendu qu'il faut privilégier le transport collectif. Il faut donc l'améliorer et le remettre à niveau.

Première précision, nous ne sommes pas l'autorité organisatrice des transports. C'est le Syndicat des Transports d'Île-de-France. Mais nous travaillons avec eux. Dans 10 jours, nous évaluerons le plan pluriannuel d'amélioration de l'offre de transports. Nous avons par ailleurs travaillé sur la modification de ce que l'on appelle le peignage ou le rabattement sur les nouveaux pôles qui seront mis en service. Vous avez évoqué Épinay-Villetaneuse. Ce n'est d'ailleurs pas pour des raisons financières que le projet traîne, mais pour des études imparfaites de RFF qui a oublié que, sur un tracé aussi essentiel, il existait des réseaux secondaires

comme les réseaux d'assainissement. Certains n'étaient pas connus des services. Même si le chantier est suspendu, vous voyez de temps en temps une intervention avec une dizaine d'ouvriers pour rattraper ce qui n'avait pas été entièrement inventorié. Quand on est chef de projet, il faut aussi tout voir. Il n'y a pas que l'alternatif.

Nous sommes là-dessus très vigilants. Mais sachez que le transport collectif coûte et coûtera de plus en plus cher. C'était d'ailleurs l'objet du débat d'orientations budgétaires hier matin au Syndicat des Transports Parisiens. Un PDU est actuellement en débat sur lequel l'ensemble des collectivités doivent émettre un avis. Le STIF va contribuer pour la fourniture des matériels roulants, le renouvellement des rames, des tramways, des métros et des lignes comme la ligne H, des nouvelles voitures du Francilien. C'est 3,5 Mds d'emprunts qui sont projetés, soit 1 % du budget de l'État. Il faut bien caler tout cela avec des prospectifs bien arrêtés.

Certains d'entre vous utilisent le transport à la demande Filéo. Ce TAD a été mis en place il y a une douzaine d'années, d'abord en phase expérimentale. Nous l'avons conservé et même élargi à Villepinte et à quelques communes de la Seine et Marne. Le STIF contribue à hauteur de 6 M€. Le Val-d'Oise contribue à hauteur de 600 000 € ainsi que quelques autres collectivités. C'est un budget global de dépense de 7,5 M€ pour une recette de 200 000 €. Il faut à un moment donné tout équilibrer.

Vous nous dites ne pas avoir envie d'utiliser votre voiture, mais vous avez quand même une voiture dans votre garage, parce que c'est une liberté.

Intervenant

Deux questions. Première question : le maire d'Enghien n'a-t-il plus de souci pour ces sources ?

Deuxième question. Je constate une touchante surenchère sur les minutes gagnées dans les solutions que vous nous avez proposées. Il m'a été donné cet été d'aller à Paris à vélo et de me balader sur les quais. J'ai été très surpris de voir combien l'état d'esprit avait changé depuis l'ère Pompidou. On est en train de neutraliser ces fameuses voies sur berges, qui étaient le nec plus ultra de la civilisation occidentale. En tout cas sur l'une des rives. Cela ne vous inspire-t-il rien ?

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

Je donne une réponse au moins sur les sources. Les voies sur berges relèvent d'un autre problème. Il n'y a pas que des habitants sur Paris. Il y a aussi des gens qui travaillent. Mais c'est une autre affaire.

S'agissant des sources, nous sommes en vigilance. Nous avons une responsabilité et nous nous ne sommes pas battus comme nous nous sommes battus ces dernières années sur la qualité des eaux, la reconstruction du thermal et la surveillance de la qualité des eaux pour ne pas être vigilants. Le gisement se trouve sous le Lac d'Enghien. La transformation des eaux, qui se sont sulfatées sur les gypses de la Vallée de Montmorency, des collines de Saint-Leu, de Montigny et de Sannois, en eaux sulfurées par une opération d'oxydoréduction est complètement liée à la nature même du sol. On est quasiment dans une tourbière avec des colonies oxydoréductrices. C'est une formation chimique de l'eau et non pas une eau sulfurée fossile. Or, il faut bien que le gisement soit effectivement alimenté. Et nous sommes très vigilants. Il est évident que lors de la construction du premier tronçon, celui de Sannois jusqu'au Champ de courses, nous avons été en permanence de surveillance. Il n'y a eu aucune altération. Et nous sommes en souci sur le secteur Descartes de Soisy, puisqu'il s'agissait autrefois de marécages. Au-delà, ce sont des eaux très récentes qui viennent alimenter notre lac. Des recherches isotopiques ont pu dater les eaux. Nous sommes extrêmement vigilants et nous le resterons. Croyez-moi, s'il devait y avoir un risque, je remettrais ma délégation et ma vice-présidence, car je devrais me positionner dans une situation qui est celle de l'opposition. Mais les expertises des hydrogéologues et des biochimistes qui nous accompagnent nous ont rassurés.

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d'Oise

Cela fait partie des préoccupations et des études qui sont à compléter en permanence.

Je réponds à la deuxième partie de votre question très rapidement. La politique parisienne vise à décourager l'usage de la voiture dans Paris. Je n'ai pas le sentiment, sur le territoire de la Vallée de Montmorency et dans l'est du département, que la majorité des habitants souhaitent qu'on les décourage d'utiliser l'automobile. En tout cas, pas la leur. Peut-être celle des autres, mais pas la leur.

Intervenante

J'ai une observation et une question. Mon observation porte sur le financement. Ce projet est à 500 M€ pour 11km, soit un prix exorbitant ramené au km linéaire. Vous nous avez indiqué que pour rendre l'investissement moins lourd, il était envisagé la réalisation du projet par tronçons sur une dizaine d'années. Ce qui n'est pas dit, mais que l'on sait, c'est que le phasage renchérit considérablement les travaux. Il est déjà certain que nous allons dépasser le budget, puisque l'on ne connaît aucun projet qui se fasse sur la base du montant initial. Mais j'aimerais que vous nous disiez si vous avez envisagé le surcoût lié au phasage.

Si j'ai bien compris, vous n'excluez pas que ce projet ne se réalise pas si la population... c'est ce que j'ai entendu aujourd'hui. Et je crois que cela a été le cas sur Soisy. Si le projet ne se réalise pas, le Conseil général va se retrouver avec des terrains, 75 % d'emprise prévue. Qu'envisagez-vous de faire de ces terrains dans le cas où ce projet ne se réaliserait pas ?

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d'Oise

Je crois vous avoir déjà répondu lors de la dernière réunion à Soisy sur la question du phasage. Mais peut-être est-ce que je me trompe ? Nous ne phasons pas pour des raisons financières. Il se trouve que cela est beaucoup plus envisageable sur le plan financier. Prenons par exemple 500 M€ qui est le coût moyen envisagé. Supposons que le département vienne à en porter 50 %, ce qui n'est qu'une hypothèse à ce stade, cela fait 250 M€. Sur 10 ans, cela représente 25 M€. Là-dessus, nous récupérons la TVA, soit un investissement HT de l'ordre de 20 M€ par an. Cela correspond à des niveaux d'investissement que l'on a connus et que l'on essaie de maintenir. Cela rentre dans les possibilités du département. Mais le projet n'est pas phasé pour ces raisons-là. Le phasage est préconisé pour des raisons techniques, parce que nous sommes incapables de mener un tel projet d'un seul tenant.

S'agissant des surcoûts, ils apparaissent sur des chantiers lorsque vous revenez à plusieurs reprises sur le même site pour parachever plusieurs interventions. Lorsque l'on est sur un déroulé et un avancement de chantier, la problématique est différente. Le phasage, tel qu'il est prévu, n'engendrera pas de surcoût à proprement parler. Le coût proposé est un coût intégré.

Que ferons-nous des terrains qui nous ont été transférés par l'État dans l'hypothèse où l'avenue du Paris ne se réaliserait ? D'abord, je pense que si elle ne devait pas se réaliser dans les délais que nous avons évoqués, notamment si les partenaires que nous sollicitons ne nous suivaient pas, nous aurions quand même le devoir de conserver cette réserve foncière. Je vous rappelle que les expropriations qui ont été faites l'ont été dans le but de réaliser cette infrastructure. On ne peut donc pas en faire n'importe quoi aujourd'hui. Voilà ce que je peux vous dire aujourd'hui. Mais c'est un projet tellement lourd et tellement complexe qu'il faut avancer étape par étape.

Intervenante

Des manouches s'installent sur ces terrains.

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

Ce n'est pas nouveau. Nous le savons. C'est la raison pour laquelle ces terrains sont gérés du mieux possible.

Pardonnez-moi, mais nous ne pouvons pas résister. Imaginez que le projet soit totalement abandonné. Voilà une réserve foncière que l'État pourrait utiliser pour faire des logements sociaux.

Intervenant

J'habite la rue Gambetta qui est perpendiculaire à la rue de la Caille. Je ne suis donc pas très loin de cette route. J'ai acheté il y a 4 ans ma maison et je voulais vivre dans un cadre très agréable. Je suis architecte. Je comprends donc très bien vos plans et vos coupes techniques. Depuis tout à l'heure, vous discutez avec une image dans le dos. J'aurais voulu que vous l'ayez face à vous.

M. le Président du Conseil général, vous m'avez l'air très sympathique. Par contre, la personne à votre gauche nous dénigre fortement. Nous sommes des gens intelligents. Si l'on venait toucher à votre maison ou votre jardin, que feriez-vous ? Cette nuit, lorsque vous rentrerez chez vous, réfléchissez à ce que je vous dis. Je suis en colère. Je vends des produits tous les jours, des projets, des hôpitaux et jamais je n'ai défendu un projet comme vous le faites ce soir devant nous. Vous le protégez comme si cela vous rendait service. Est-ce quelque chose qui vous permet d'aller jusqu'à la retraite ? Est-ce quelque chose qui vous procure une satisfaction personnelle ? Je l'ignore, mais vous ne faites vraiment pas plaisir à cette ville.

Intervenante

Je suis professeure des sciences de la vie et de la terre à Eaubonne et je vis rue de la Caille à Montmorency près de la future musique que j'entendrai bientôt : la fameuse guitare qui va s'accorder vraisemblablement avec les avions. Je suis également la maman d'un petit Montmorencéen qui a aujourd'hui six mois. Mon petit Montmorencéen va respirer les pollutions qui viennent des avions. Certes, je profite moi-même des avions. C'est donc un bien moindre mal. Mais on vient y ajouter cette route à 2 X 2 voies, les entrées et les sorties. Cela m'ennuie pour ma santé et pour celle de mon enfant. Je sais de quoi je parle. Je suis professeure des sciences de la vie et de la terre. J'ai un master d'écologie. J'ai également une formation solide en géologie. Si l'on farfouille sur Internet, on peut voir des photos historiques de fontis, des effondrements au niveau des rues avoisinantes à ma rue. J'ai moi-même dans ma maison une fissure de 5cm de largeur à cause du sol gypseux sur lequel est construite ma maison. Je vois mal en quoi un dénivelé au bout de ma rue pourrait arranger la situation. Cela va plutôt aggraver les choses. J'en parle sur la base de ma modeste formation de géologie. J'ai aussi fait de l'hydrogéologie. Je suis donc très inquiète et j'envisage sérieusement de déménager, si toutefois j'arrive à vendre mon bien, ce qui est toutefois très fortement compromis au vu de votre tracé.

Je conclurai sur le fait que, pour me rendre au travail, je passe par toutes ces rues soi-disant encombrées. Sur trois ans d'exercice, je n'ai encore jamais été en retard. Je mets 10 minutes porte-à-porte. Je ne vois donc pas les problèmes que vous soulevez. Certes, d'autres les subissent peut-être. Je passe pourtant à proximité de tout le tracé que vous avez détaillé. J'enseigne au collège Jules Ferry d'Eaubonne que vous avez pour projet de restructurer depuis 14 ans. Je fais partie du conseil d'administration. L'année dernière, vous avez pris la décision de ne pas le restructurer. Il est pourtant dans un bien piètre état. Cela coûte peut-être trop cher, mais lorsque je vois la dépense envisagée pour ce projet, je me dis que vous pourriez tout de même venir faire un tour chez nous pour voir dans quelles conditions nous travaillons.

C'est une concertation et j'espère que vous entendrez ma parole de maman, d'enseignante, d'écologue et non pas d'écologiste, de géologue. J'espère que vous ferez au mieux et que vous nous entendrez vraiment. Il y a peut-être ce fameux projet n° 6 qui pourrait être une voie de tramway, d'un transport en commun propre. Ce serait vraiment une idée merveilleuse.

Intervenante

J'habite le bas Montmorency. En ce qui concerne la voie qui traverse Montmorency, je pense qu'elle devrait être entièrement couverte. C'est évidemment un avis qui ne tient pas compte des dépenses. Mais la partie qui descendra vers l'entrée du tunnel va générer beaucoup de pollutions sonores et autres.

Par ailleurs, il est tout à fait inadmissible de transformer la rue de la République en impasse étant donné la circulation que l'on y voit quotidiennement.

Enfin, je voulais poser une question à propos de la Porte Rouge. Y aura-t-il un giratoire à cet endroit ? Ce serait un appel d'air aux voitures et aux poids lourds et je plains tous les riverains du boulevard de Montmorency.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Nous allons prendre plusieurs questions avant de faire une réponse groupée.

Intervenant

Bonsoir. J'interviens ce soir en qualité de président de l'association pour la mise en valeur de la Côte de Deuil. J'habite rue du Panorama à Deuil-la-Barre.

Nous avons assisté à l'ensemble des réunions de concertation. Nous avons entendu les arguments des opposants. Nous avons aussi entendu les appels à l'aide de ceux qui sont actuellement victimes de la densité du trafic routier. Leur attente est légitime.

Le 13 juillet, le Conseil général à l'unanimité de ses membres a voté le projet tel qui nous est présenté ce soir : l'avenue du Parisis. Ce projet a l'immense avantage de satisfaire ceux qui sont exposés aujourd'hui, puisqu'ils en retirent l'essentiel de la circulation à leur proximité. Mais ce projet a aussi l'immense inconvénient de déporter le problème ailleurs. Alors, soyons logiques. Monsieur le maire de Soisy le dit, le conseil municipal de Deuil le dit, dans son ensemble, toutes composantes confondues, certains partisans le préconisent dans l'Écho Régional. Nous l'avons entendu aussi ce soir et nous le demandons. La seule solution désormais acceptable est celle qui ne dressera pas une partie des citoyens de ce département contre les autres : la tranchée couverte.

Techniquement, en assortissant cette tranchée d'échangeurs et non de ronds-points, afin de diminuer la pollution due au redémarrage des véhicules. Il y a consensus. C'est une redéfinition technique du projet. Il faut maintenant considérer les questions financières. Nous sommes endettés. Nos impôts explosent. Le Conseil général ne sait pas financer ce projet. Devenir un acteur du marché obligataire pour financer ce type de projet, c'est mettre le loup dans la bergerie, c'est créer le déséquilibre financier durable que nous, contribuables, nous assumerons, mais que nous ne voulons pas.

Que voulons-nous ? Abandonner notre libre arbitre, parce que nous serions en faillite ? Rechercher ce financement auprès de l'État ou de la Région ? C'est se comporter comme un joueur de casino qui vous explique qu'il a besoin d'argent pour se refaire. C'est procéder à partir du passé. Une fracture financière préoccupante, une solvabilité inquiétante devraient au contraire conduire les conseillers régionaux à avoir une vision prospective des dépenses, afin de mener les actions correctrices, faire une pause, circonscrire l'incendie de la dette, financer les besoins légitimes, créer les conditions de l'attractivité par un réseau de transports en commun cohérent avec les orientations de la région.

Ce principe complété par le consensus technique conduit à l'abandon du projet qui nous est présenté. Nous en revenons à la question initiale : que faisons-nous pour soulager ceux qui souffrent trafic de transit devant leur porte ? Nous avons le devoir d'agir avec les riverains concernés. C'est justement à cela que devrait servir la concertation. C'est ce que les associations ont demandé en mars. C'est ce que nous avons proposé dans notre cahier d'acteurs. Mobiliser les forces vives pour redéfinir ensemble les solutions pour ceux qui souffrent, refuser les diktats technocrates, faire l'effort collectif de la réflexion, mettre en application le développement durable. Nous ne devons pas les abandonner faute de financements.

Alors, Mesdames et Messieurs, je vous le dis, si le département doit mobiliser tant de ressources qui pèseront jusqu'aux générations futures, entreprenons et investissons avec une vision prospective et environnementale qui rééquilibre notre département ;

Je vous remercie.

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d'Oise

Je ne sais pas si je pourrais répondre à l'ensemble des trois questions, mais j'aimerais néanmoins revenir sur deux ou trois points.

S'agissant du collègue Jules Ferry, la vice-présidente en charge va prochainement effectuer une visite technique. Nous avons un programme et ce collègue n'est en rien abandonné. Je vous signale que le département compte 109 collèges publics avec une moyenne de 500 élèves par établissement, grâce à l'effort réalisé par le Conseil général depuis des décennies maintenant. Ce n'était pas du tout la situation dont nous avons hérité au moment

de la décentralisation. La plupart de ces collèges sont neufs ou restructurés. Évidemment, en la matière, il existe toujours un premier et un dernier. Le dernier est en droit de se plaindre, mais il faut tout de même que les choses se fassent. Je peux vous rassurer sur cet aspect. Non seulement le département n'a pas à rougir, mais il peut être fier de l'ensemble de ces collèges, même s'il reste des opérations en attente. Certaines ont déjà été programmées. Sur votre collège, les choses sont en marche pour que l'on puisse répondre à cette préoccupation.

S'agissant de la pollution, il faut être clair. On croirait qu'il n'existe aujourd'hui aucun trafic de véhicules. C'est bien, parce qu'il y a un trafic local problématique que l'on développe ce projet. On peut considérer qu'il y répond de façon imparfaite et insatisfaisante, mais il est quand même là pour y répondre. Aujourd'hui, la pollution des véhicules existe d'ores et déjà. Sur l'aspect pollution et études de l'air, je vous renvoie au site de la concertation sur lequel vous trouverez des éléments.

S'agissant de l'intervention de l'AMVCD, j'ai entendu des choses que j'avoue ne pas comprendre. Nous serions un joueur de casino qui veut se refaire, parce que nous demandons des financements pour nous aider à réaliser une infrastructure ? C'est pourtant ce que font toutes les collectivités tous les jours ! Aujourd'hui, nous sommes dans une situation de réorganisation de notre pays qui fait que les choses sont ainsi. On peut le regretter. On parlait à un moment de renoncer aux financements croisés. Je vois qu'aucune réponse n'a été apportée, ni par les gouvernements précédents, ni par l'actuel gouvernement. Cela du moins ne semble pas s'annoncer. Aujourd'hui, nous sommes dans une situation où toutes les collectivités doivent réunir des financements avec l'aide d'autres collectivités ou avec l'aide de l'État. C'est ainsi.

S'agissant de la stabilisation ou de la pause. Elle est faite. Depuis deux ans, avec la majorité qui est la mienne, nous nous sommes attelés à stabiliser l'endettement de ce département. Vous pourrez le voir à travers les comptes administratifs. Cela ne s'est pas fait sans douleur. La taxe foncière a été augmentée pour arriver à ce qui n'est que la moyenne nationale. Je le répète à nouveau. Certains départements sont moins bien favorisés et paient davantage de taxe foncière que le Val d'Oise.

Je vous parle de prélèvement moyen par habitant. C'est la seule façon honnête de comparer les choses par départements.

Cet effort a été aussi réalisé par des économies de fonctionnement qui ne sont pas indolores. Je reconnais avoir mis en œuvre certaines d'entre elles qui paraissent difficiles pour les familles valdoisiennes. Mais aujourd'hui, tout le monde est confronté à cet effort. La pause financière est donc faite. Doit-on pour autant renoncer à tout avenir pour ce département ? Doit-on renoncer à investir ? Ce n'est pas le choix que nous faisons. Après avoir longuement audité les comptes et préparé le budget, nous avons la perspective de poursuivre l'investissement. Et je crois que nous avons la responsabilité de porter ce projet. Nous verrons par la suite s'il se réalise ou pas. Mais c'est une responsabilité pour les élus de ce département que de répondre aux problèmes de déplacements, et notamment de répondre au transport entre les zones d'activités futures de l'est du département et cette zone d'habitat. Il n'y a rien de contradictoire dans les décisions que nous avons prises. Au contraire, nous nous sommes mis en situation de pouvoir y faire face. Et je crois vous avoir indiqué que ce projet était à notre portée pour peu que nous continuions nos efforts de rigueur et que l'on garantisse la structure des départements. Avenue de Paris ou non, il faut des changements sur les possibilités de recettes et les dépenses obligatoires des départements, sinon nous ne pourrions pas tenir éternellement comme nous l'avons fait jusque-là.

S'agissant des risques d'éboulement, c'est une question technique qui a vocation à être traitée dans le cadre de l'enquête publique et des études plus précises qui seront faites. On vous a expliqué tout à l'heure qu'il existait deux types d'études différentes : les études de faisabilité qui permettent de dire si le projet est envisageable et les études techniques qui vont permettre ensuite de le concevoir.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Il est déjà 23h et il y a encore beaucoup de questions. Nous allons prendre un dernier groupe de questions. Je donne en priorité la parole aux gens qui n'ont pas encore parlé.

Intervenant

Philippe Leroy, membre du collectif « Vivre sans BIP ».

Beaucoup de choses ont été dites ce soir et ce qu'il en ressort, c'est que nous sommes face à un problème de méthode de travail. Vous le savez, nous l'avons dit notamment à Soisy, nous avons proposé à vos prédécesseurs et à vous-mêmes une autre méthode de travail, à savoir commencer par définir des besoins. À notre connaissance – mais il est vrai, Monsieur SUEUR, que nous ne sommes pas toujours éclairés – la dernière étude qui a été faite en 2009 portait sur les besoins en transports. 69 % des Valdoisiens interrogés souhaitaient une amélioration des transports en commun existants. À partir de ces données, on peut faire un travail collectif d'élaboration d'un cahier des charges. On pourrait alors déterminer une méthode de travail qui soit transverse et non pas simplement regarder sur une zone d'étude limitée dans laquelle les voisins n'existent plus. Il faut avoir une pensée globale. Des jeunes sont présents ce soir et il faut que tout le monde soit intéressé.

J'ai bien compris, Monsieur BAZIN que nous ne sommes pas au stade de la décision. J'ai appris ma leçon depuis la semaine dernière grâce à Jean-Jacques Rousseau. Je sais lire, je relis donc les livres de Rousseau. On s'aperçoit au final que ce qui risque de nous être proposé est le choix de la couleur de la guitare. Ce n'est pas ce que l'on veut. Ce temps est révolu. Vous en avez besoin, vous en avez conscience. On ne vous fait pas de procès d'intention. On vous entend, nous ne sommes qu'à un stade de concertation. Mais allons jusqu'au bout de la démarche et revenons en arrière. Il n'y a pas de honte à se déjuger.

Enfin, je voudrais demander à M. POUTOUX si j'avais bien compris de son intervention que le TCSP ne pourrait se faire qu'une fois le tracé achevé.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Nous allons prendre d'autres questions avant de faire une réponse groupée et de conclure.

Intervenante

Je me pose des questions sur les deux autoroutes qui sont toujours très encombrées aux heures de pointe ainsi que sur la bretelle d'autoroute qui va les relier. Ne va-t-on pas avoir quelque chose de totalement bouché tout le temps, si bien que l'on va encore moins bien se déplacer dans notre région, et qui va nous ramener beaucoup de camions qui vont en profiter pour éviter certains échangeurs ? Cela ne représente-t-il pas une pollution monstrueuse ainsi que des problèmes de fluidité de transport en plus de défigurer notre paysage ? Il y a beaucoup d'échangeurs, il y a des GPS. Lorsque l'autoroute est bouchée, on sort de l'autoroute, on prend les petites routes pour la rejoindre plus tard. Les camions et les voitures vont-ils passer dans nos villes pour éviter le trafic ?

Intervenant

Dominique Devaux. Je suis l'un des nomades qui ont suivi toutes les concertations et je rebondis sur ce que vient de dire Madame. C'est une question que je vous ai posée la semaine dernière et pour laquelle vous avez botté en touche. J'ai eu l'impression que j'étais un imbécile, car vous vous êtes vraiment moqué de moi. Je pose à nouveau exactement la même question. Il suffit juste de se rendre tous les matins sur le BIP existant à la hauteur de Saint-Gratien, et d'essayer de se rendre soit en direction de Pontoise, mais surtout vers Paris pour se rendre compte que cette autoroute est bloquée de 6 h 30 jusqu'à 9 h. Ce à quoi M. BAZIN a répondu que ce BIP n'avait pas vocation à résoudre les problèmes de l'A15. Je vous en prie, si l'on raboute à ce tronçon, qui n'est déjà pas capable d'évacuer la simple circulation locale d'Enghien, Montmorency, Montmagny vers Paris, une autoroute qui va venir de l'est, j'aimerais que l'on m'explique comment vous pourrez éviter les bouchons jusqu'à Groslay, et peut-être même jusqu'à la N1. Il s'agit de bon sens. Je suis un imbécile, par conséquent, je raisonne très simplement.

La deuxième question que je vous ai posée concerne ce très beau TCSP qui permet d'aller jusqu'à Roissy. J'aimerais déjà savoir combien de personnes tous les jours vont jusqu'à Bonneuil. Je pense qu'elles ne sont pas très nombreuses dans cette salle. En revanche, vers l'ouest, vous prenez ce beau BIP, qui a désenclavé Saint-Gratien qui est la seule à en être heureuse, et vous arrivez au carrefour avec l'A15. Là, où va votre TCSP ?

Montrez-moi comment un bus en site propre va pénétrer dans Argenteuil, arriver au niveau de l'école Volembert, descendre toute la rue Jean Allemane jusqu'à la gare d'Argenteuil. Je vous précise que je suis allé au cadastre d'Argenteuil et à la Communauté d'Agglomération Bezons- Argenteuil et que personne n'est au courant d'un tel projet.

Par ailleurs, vous avez glissé une diapositive où l'on voit apparaître comme par miracle Argenteuil ainsi qu'une flèche qui monte vers la gare d'Ermont-Eaubonne. J'aimerais que lors de la prochaine concertation, vous nous montriez l'itinéraire de ce TCSP, les emprises déjà réservées ainsi que les informations qui ont été communiquées aux communes concernées. Je crois que nous serons tous très intéressés. Personnellement, je serais content de savoir que l'on pourra aller très vite d'Ermont-Eaubonne ou d'Argenteuil jusqu'à Roissy.

En fait, le problème est simple. Dans les années soixante, on a réalisé l'autoroute A1 pour aller à Lille, cela ne se discutait pas. En attendant, les gens qui habitaient Saint-Denis ont mis quarante ans pour retrouver un peu de qualité de vie avec la couverture de l'autoroute. Si nous étions convaincus du bien-fondé de la construction de cette autoroute pour l'intérêt général, on se soumettrait. Mais personne n'est convaincu de l'utilité de cette autoroute. Cela va être le point le plus court entre Pontoise et Roissy. Toute la circulation va passer par là. On arrive à des incohérences. M. BAZIN nous a dit à Soisy que le Conseil général allait créer une jonction entre l'A1 et l'A15. Puis, il a ajouté au cours de la réunion que des verrous seraient mis en place pour empêcher les camions de passer. Soyons sérieux ! Cela n'a plus grand sens.

J'ai trois questions à poser. On a actuellement un chantier à Soisy qui est la cité de l'Europe. En France, nous sommes un pays sous-développé où l'on est incapable de laver un camion à la sortie d'un chantier. Regardez l'état de la route de Saint-Leu à l'heure actuelle. C'est de la boue alors que l'on réalise une simple cité judiciaire.

Là, on va faire une tranchée. Je remercie M. JUVENCE qui a parlé du Parc Saint-Pôl et de ses arbres centenaires. Ces arbres seront abattus pour creuser cette tranchée. Ce sera merveilleux, puisque l'on va pouvoir faire passer des piétons et des vélos. Un peu de bon sens, bon sang ! On nous prend pour des idiots ! D'ailleurs, on a une réponse la semaine dernière à un moment du débat que l'on n'était pas capable de comprendre. Je suis désolé !

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

Je vous rassure. Nous n'avons nous-mêmes pas toujours compris toutes les questions.

Intervenant

Pour l'instant, ce ne sont que des commentaires. 10 ans de boue, de bruit, de pollution et de trafic dus aux camions qui vont construire cette autoroute, ce n'est pas réjouissant.

Je vous propose 4 options, puisque vous nous proposez 4 solutions qui ne sont qu'une manière de nous prendre pour des élèves de collège. Nous ne voulons aucune de vos solutions !

Je ne fais pas du cinéma. Je ne fais pas le clown, mais je m'exprime avec toute ma sincérité.

Je vous propose 4 options qui valent ce qu'elles valent. Puisque les communes de l'est de ce département veulent ce tronçon, on pourrait imaginer qu'il vienne de Roissy, qu'il rejoigne l'ancienne N1 et remonte vers la Croix Verte. Cela permet de rejoindre l'aéroport à l'A16 et ce n'est pas ridicule. Vous nous avez dit que ces villes avaient décidé d'approuver ce projet. On pourrait donc parfaitement imaginer cette voie qui les enverrait vers l'A16.

Qu'est-ce qui empêche de définir un moratoire ? Vous nous dites que les emprises sont là et que même si vous ne faites pas le projet, vous le réaliserez plus tard. Pourquoi ne pas arrêter cette partie du BIP à la N1 et attendre de voir ce qu'il se passe ? Si l'on raboute ces deux tronçons, on aura le chaos dans cette vallée.

On nous a parlé de tous les projets antérieurs. Au départ, on avait même imaginé faire un tunnel. La législation Mont-Blanc est intervenue. On ne veut plus faire de tunnel. Pourquoi ? Parce que c'est cher. Si l'on veut vraiment nous persuader qu'il faut une autoroute pour aller de Pontoise jusqu'à Roissy, que l'on nous fasse un tunnel. Je ne veux pas voir des camions débouler dans nos rues. Et que l'on ne me raconte pas que le trafic existe déjà !

Dernière solution. On ne fait pas d'autoroute et l'on se retrouve avec 500 M€. Et il y a possibilité de faire plein de choses avec 500 M€.

Je vous remercie.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Nous allons répondre aux questions avant de conclure. Ceux qui souhaitent continuer à poser des questions ont la possibilité de les écrire sur des fiches que nous récupérerons. Le Conseil général s'engage à y répondre via le site Internet.

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d'Oise

De toute façon, deux autres réunions sont prévues. Mais je souhaiterais que les gens qui sont déjà intervenus, y compris pour certains à plusieurs reprises, laissent la parole à ceux qui n'auraient pas eu l'occasion de parler.

Xavier PÉRICAT - Conseiller général - Membre de la Commission Transports et Infrastructures

Je voulais répondre à l'observation de Monsieur sur la partie argenteuillaise. Il se trouve que je suis également conseiller communautaire à l'agglomération Argenteuil-Bezons. Si au sein de la Communauté d'Agglomération, l'on vous a dit que l'on ne connaissait pas ce projet, soit la personne était mal informée, soit elle vous a menti.

Je peux vous dire que la Communauté d'Agglomération Argenteuil-Bezons est intéressée par ce projet. Vous n'ignorez pas que le 19 novembre prochain aura lieu l'inauguration du tramway T2 à la tête de Pont de Bezons et que, dans le cadre de la Communauté d'Agglomération, nous avons prévu le long des berges de Seine une possibilité de trajet en site propre d'un bus qui permettrait de joindre le T2 à la gare d'Argenteuil, et à l'échangeur avec l'A15. Tout cela étant entendu que la Tangentielle nord intervient aussi avec cette ZAC des deux gares. Les choses sont liées. Il y a une continuité et un raisonnement. Ce projet a toute son utilité en lien avec Argenteuil, Bezons et le T2 qui rend la Défense accessible en 12mn depuis Bezons.

Jean-Claude POUTOUX - Directeur Général Adjoint en charge de l'Aménagement du Territoire

On m'a interpellé sur mon propos précédent. Je n'ai pas dit que nous n'allions pas construire le TCSP au fur et à mesure. On va construire l'emprise pour faire rouler les bus à chaque tronçon qui sera réalisé, ce qui servira aux liaisons locales en attendant de l'utiliser d'un bout à l'autre pour les bus qui iraient d'Argenteuil à Roissy. Mais dès que le tronçon sera réalisé à l'est, la ligne 95-02 qui va de Montmorency à Roissy gagnera un temps considérable. Le TCSP sera donc bien construit au fur et à mesure et pourra bénéficier de la construction au fur et à mesure du phasage du chantier.

Sur la question de la prolongation du TCSP, les solutions de prolongement vers Argenteuil reposent sur le quai de Seine et la demande auprès de l'État d'aménagements sur l'A15 de réservation des bandes d'arrêt d'urgence qui sont à l'étude sur certaines autres autoroutes pour que le bus puisse emprunter une voie. C'est une des solutions pour passer depuis le BIP actuel pour rejoindre le quai de Seine. Je suis bien conscient que c'est beaucoup moins facile par le boulevard Jean Allemane. Ce n'est pas la solution qui est regardée actuellement.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

M. BAZIN, je vous laisse conclure.

Arnaud BAZIN – Président du Conseil général du Val d'Oise

Les meilleures choses ont une fin. Tout le monde a des choses importantes à dire, mais il y a un ordonnancement raisonnable de l'assemblée. On ne peut pas accepter de telles interpellations. Deux nouvelles réunions publiques seront organisées. Vous pouvez par ailleurs écrire ou mettre votre contribution en ligne sur

le site. On vous répondra. Nous avons fixé une limite, plus tardive d'ailleurs que celle de Soisy. Il faut bien que la limite soit respectée.

Je dirais en conclusion qu'il reste deux réunions publiques au cours desquelles les gens pourront s'exprimer. Vous pouvez également contribuer par écrit sur le site ou nous laisser des interrogations par écrit ce soir. L'ensemble des réponses sera apporté. Les services l'ont fait et continueront de le faire.

Je reviens sur ce que j'ai dit en introduction. Il s'agit d'une concertation qui porte sur un projet. J'ai entendu que certains étaient hostiles à la réalisation de toute voirie. Leur avis sera pris en compte comme celui des autres. Il est possible que le BIP ne se fasse finalement que partiellement. Je pense, mais ce n'est que mon avis, et je n'ai pas l'habitude de faire valoir mon avis lors d'une consultation démographique et argumentée, que ce serait prendre une décision grave et lourde de conséquences pour la Vallée de Montmorency. On vous a montré à travers les chiffres qui vous ont été donnés que la congestion existante aura tendance à s'aggraver dans les années à venir. Nous avons essayé de vous montrer que l'équipement projeté contribuera à améliorer les conditions de circulation sur votre territoire. Vous avez le droit de ne pas en être convaincu, mais c'est ce que nous essayons de montrer. Maintenant, au terme de ces réflexions, si notre conclusion était de ne pas réaliser cet équipement sur le territoire de la Vallée de Montmorency, je pense que cela serait très défavorable au développement et à la vie dans ce territoire. Ce sera aux élus de ce territoire de se positionner à travers leurs conseils municipaux et leurs communautés d'agglomération. Il sera tenu compte de l'ensemble de ces avis. Je vous donne rendez-vous pour la prochaine réunion publique.

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Elle se tiendra mardi prochain à Groslay et la dernière aura lieu le 13 novembre à Deuil-la-Barre. Merci à tous.