



**Concertation sur l'Aménagement de l'Avenue du Parisis**  
**Compte-rendu intégral**  
**de la réunion publique du mercredi 14 mars 2012, à Arnouville**

**Les intervenants à la tribune :**

- **Philippe SUEUR**, Vice-Président du Conseil général du Val d'Oise en charge des Transports et des Infrastructures ;
- **Xavier PERICAT**, Conseiller général du canton d'Argenteuil-Ouest – Membre de la Commission Transports et Infrastructures ;
- **Michel AUMAS**, Maire d'Arnouville ;
- **Jean-Claude POUTOUX**, Directeur Général Adjoint en charge de l'Aménagement du territoire ;
- **Didier JUVENCE**, Directeur de la Programmation et des Études Routières du Conseil général du Val d'Oise ;
- **François NAU**, Garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public.

Début de la réunion : 20h07 - Fin de la réunion : 23h00

Nombre de participants dans la salle : 90 personnes

Je vous propose de démarrer cette réunion. Bonsoir à tous et bienvenue à cette réunion publique organisée par le Conseil général du Val d'Oise. Nous allons parler ce soir de l'aménagement de l'Avenue du Parisis, un projet qui est donc soumis à la concertation, à *votre* concertation, on vous en dira un petit peu plus tout à l'heure.

La réunion de ce soir, donc à Arnouville, est la deuxième après une première réunion qui s'est tenue la semaine dernière à Sarcelles. Elle a une petite particularité, c'est qu'elle est donc thématique. On va évidemment vous présenter le projet, mais on va également faire un zoom sur le thème de l'environnement et le thème de l'intermodalité. Je laisserai le soin aux personnes qui sont à la tribune de vous expliquer ce mot barbare d'intermodalité, peut-être pour certains à qui ça ne parle pas forcément.

Donc quelques mots sur le déroulé de la réunion. On reviendra rapidement sur ce principe de la concertation. Qu'est-ce que c'est ? Pourquoi le projet est soumis à la concertation ? Comment vous pouvez participer ? Jusqu'à quand ? Comment votre parole est prise en compte ? On vous en dira quelques mots. Ensuite, on rentrera dans le vif du sujet, donc on va vous présenter le projet de manière assez complète. On reviendra un petit peu sur ce qui va se passer dans le secteur d'Arnouville. Et puis évidemment donc, il y aura un petit développement sur ces deux thèmes donc de l'environnement et de l'intermodalité. Et puis ensuite, on laissera évidemment une part belle à vos questions et à un moment d'échange avec vous, l'idée étant que chacun puisse repartir avec les réponses à ses questions, ses inquiétudes, et que vous puissiez aussi donner simplement votre avis, je suppose qu'il y en a certains qui auront un avis à donner. Et puis on terminera par quelques mots de

conclusion. Voilà, l'idée c'est de terminer peut-être vers 22h30, on va essayer de terminer à peu près à cette heure-ci.

Une dernière petite chose aussi avant de donner la parole aux personnes qui sont à la tribune. On vous a remis des documents à la fois d'information, donc vous avez un dossier et une lettre d'info. Dedans, vous trouverez un questionnaire et une petite feuille vierge. Le questionnaire, si vous avez quelques instants pour le remplir, c'est pour nous permettre à nous d'évaluer un petit peu comment vous connaissez le projet, comment vous avez eu l'information, etc. Donc si vous pouviez nous les remettre en sortant de la réunion, ça serait très bien, donc à notre hôtesse qui est là-bas. Et puis la petite feuille vierge, c'est pour les personnes qui éventuellement ne souhaiteraient pas prendre la parole, pour diverses raisons, et qui toutefois souhaiteraient poser une question. Donc n'hésitez pas : vous écrivez votre question, vous pouvez la remettre là aussi à notre hôtesse et on la lira à la tribune et on y répondra. Et on la mettra également en ligne sur le site Internet du Conseil général, via une Foire Aux Questions qui sera en ligne.

Alors, je vous présente les personnes qui sont ce soir à la tribune et qui vont intervenir.

- Monsieur SUEUR, donc qui est le Vice-Président du Conseil général, en charge des transports et des infrastructures ;
- à ses côtés, Monsieur PERICAT, conseiller général du canton d'Argenteuil, et qui est membre de la Commission infrastructures et transports ;
- à ses côtés, Monsieur le Maire d'Arnouville, Monsieur AUMAS ;
- et nous avons également Monsieur POUTOUX, qui est Directeur général adjoint du Conseil général, en charge de l'aménagement du territoire ;
- et Monsieur JUVENCE, qui nous présentera le projet, qui est le Directeur de la programmation et des études routières ;
- et je n'oublie pas bien sûr Monsieur NAU, donc qui est tout au bout à part, qui veille, qui est le garant de cette concertation. Il vous expliquera un petit peu ce que ça signifie qu'être le garant de la concertation, il expliquera son rôle.

Ecoutez, je donne la parole à Monsieur le Maire, Monsieur AUMAS.

### **Michel AUMAS**

Bien. Ecoutez, bonsoir à toutes et à tous, et merci d'être venus à cette réunion publique. Je voudrais remercier tout d'abord le Conseil général et son représentant, Philippe SUEUR, Vice-Président, mon ami Xavier PERICAT aussi, et puis les personnels du Conseil général qui travaillent sur ce projet, et je vais y revenir. Je voudrais aussi saluer la présence dans cette salle de Didier VAILLANT, qui est le Président de la Communauté d'agglo et conseiller général du canton, et Maire de Villiers-le-Bel, bien sûr. Et puis saluer Monsieur NAU qui est le garant, et qu'on a rencontré à d'autres occasions, sur le barreau de Gonesse et autres.

Alors en introduction, je voulais vous dire que le Conseil général est à l'écoute des élus du terrain puisque la plupart des conseillers généraux sont Maires. Et dans le cadre du Contrat de Développement Territorial qui est lié au Grand Paris... Et je voudrais à ce sujet quand même, puisqu'il y a beaucoup de critiques, remercier le Président de la République parce que c'est quand même lui qui a initié ce Grand Paris et qui a fait que l'on ait ce Contrat de Développement Territorial dans notre secteur, qui va donner une nouvelle, je dirais un nouveau développement dans l'Est du Val d'Oise. Et remercier le Conseil général pour s'être associé à ce Contrat de Développement Territorial qui fait qu'aujourd'hui, on a ce projet du boulevard du Parisis.

Vous savez que dans le Contrat de Développement Territorial, il y a le projet du dôme et que ce dôme ne peut exister que si ce boulevard du Parisis existe et donc que ce dôme soit desservi par ce boulevard du Parisis. Donc

ça, c'est le premier point. Et c'est ce qui a boosté ce projet, ce renouveau de ce projet. Parce qu'il faut dire, on l'appelait auparavant le BIP, ça fait 30 ans qu'on entend parler du BIP puisque Roissy a été créé en 1974. Et en France, on sait très bien faire des infrastructures comme ça, mais après, on ne sait plus faire des infrastructures de transport. C'est-à-dire que depuis que Roissy a été créé, il y a eu un développement de transports, de transports en commun, de voitures entre l'Est et l'Ouest, et ce sont nos voiries communales qui servent à desservir entre l'Est et l'Ouest. C'est-à-dire que sur Arnouville, qui est traversée par le CD208, c'est des dizaines de milliers de voitures qui y passent tous les jours, et je vous garantis que pour les riverains du CD208 et même de l'avenue Charles Vaillant puisqu'après, beaucoup tournent vers l'avenue Charles Vaillant pour repartir sur Gonesse, de l'avenue Paul Vaillant-Couturier pour repartir sur Gonesse, c'est invivable. Les gens ne peuvent pas rentrer et sortir. Et actuellement, on est dans une situation où le matin à 8h ou le soir, entre la zone d'activité de Sarcelles et Arnouville, vous avez trois kilomètres de voitures qui sont « cul à cul ». Donc ça devient invivable pour les riverains. C'est à tel point qu'aujourd'hui, les gens essayent de trouver des itinéraires je dirais secondaires, et s'enfilent dans les rues pavillonnaires qui sont tout autour de l'avenue Charles Vaillant.

Donc il y a une nécessité de construire ce BIP, enfin ce boulevard du Parisis, pour le dôme, mais il y a aussi une nécessité pour tous les riverains qui bordent cette rue parce que ça devient invivable. Et on est vraiment à saturation. Donc c'est un projet que moi je soutiens pleinement, d'ailleurs ça fait 30 ans qu'on se bat pour ça, tous les élus du secteur, que ça soit les élus de Gonesse, d'Arnouville, de Sarcelles, qui sont directement concernés, se battent pour ça. Et de voir que ce projet peut sortir rapidement, ce n'est pas nous qui allons nous en plaindre. Et on ne peut que remercier et féliciter le Conseil général de ressortir ce projet et d'afficher la volonté de le concrétiser.

Donc voilà ce que je voulais vous dire en introduction. Sachez que vous aurez pleinement mon appui. Bien sûr, les riverains demanderont des protections, des insonorisations mais ça, je dirais que ça se fait maintenant systématiquement, qu'on ne construit plus des voies sans penser aux nuisances phoniques que ça peut créer. Donc là, je fais totalement confiance au Conseil général et ses techniciens pour résoudre ce problème enfin, ce point-là, car maintenant on sait très bien le faire et dans leur conception, ils l'ont déjà intégré.

Voilà ce que je voulais dire en introduction. Et je pense, mon souhait, c'est que, ma foi, comme tous les élus du secteur - notamment je peux parler au nom de Val de France puisque le Président n'est pas là -, c'est que ça se concrétise le plus vite possible parce qu'on est demandeur. Alors je sais que le BIP se prolonge plus loin, enfin le boulevard du Parisis (moi, j'ai toujours gardé l'habitude de parler du BIP), mais nous, notre souhait, c'est qu'entre... de Gonesse qui est en cours de réalisation et qui devrait s'achever si j'ai bien compris en 2013 d'après ce qu'on a dit, et que ça se poursuive jusqu'à Sarcelles le plus vite possible.

### **L'animatrice**

Merci, Monsieur le Maire. Monsieur SUEUR, quelques mots ?

### **Philippe SUEUR**

Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Merci, Monsieur le Maire, merci mon cher Michel pour ces propos introductifs qui fixent tout de suite la position d'intérêt général, d'intérêt public d'une telle infrastructure.

Alors ce document que vous avez entre les mains vous rappelle l'historique. L'historique est lointain et il pollue la vision actuelle, dans la mesure où l'idée est sortie en 1932, mais c'était le grand réseau qui devait mailler l'Île-de-France, et il a été un projet d'État bien évidemment pendant encore quelque 40 ans. Et c'était un projet autoroutier, que ça soit bien clair. Et l'État, qui avait déterminé son faisceau, c'est-à-dire le passage dans lequel la plateforme et cette voie devaient se placer, a été petit à petit acquis, foncièrement parlant, ce qui a conduit à réunir aujourd'hui un petit peu plus de... entre 70 et 72 % de l'assise foncière nécessaire.

En 2004, décentralisation, transfert bien entendu des compétences notamment routières puisque les routes nationales, qui n'ont pas un intérêt dit « national » ou continuité d'une autoroute sont transférées au

département. Donc le projet nous est transféré avec, d'ailleurs, l'assise foncière. C'est à ce moment-là que nous avons donc fait un état des lieux. L'état des lieux était simple : il y avait un bout de réalisé à l'Est, depuis A1, sur quelques, combien... 4 ou 5 kilomètres, 3,5 kilomètres, et puis 3,5 kilomètres également à l'Ouest, entre A15 et, pour situer, le champ de courses d'Enghien, donc la départementale 109.

Néanmoins, on avait compris, parce que les études d'impact d'une part, les études origines destinations, changeaient très naturellement l'usage. Nous n'étions plus dans une liaison d'intérêt nationale ou grande région, nous avons compris qu'il y avait encore - et ça a été rappelé par des réalités locales - des thromboses qui étaient telles que le développement économique, la qualité de vie dans nos secteurs en étaient altérés. L'idée qui a été... le rappel ici très simple, et je ne vais pas abuser trop du temps, c'est comme une artère : quand elle est bouchée, ça passe, n'est-ce pas, par tout un réseau secondaire et ce sont nos routes, dans nos communes, qui sont encombrées de camions, qui sont encombrées de véhicules, qui viennent y compris de l'Oise, qui viennent d'un certain nombre de secteurs.

Donc nous avons repensé et quand on a, avec les services du Conseil général et ils sont là, et également Maryse MARTIN qui est responsable, donc chef du service des transports chez nous, nous avons repensé à partir de 2006 le projet pour l'adapter à la fois aux réalités économiques et sociales, prendre en considération très fortement l'environnement, car il y a un secteur plus fragile, plus sensible que d'autres, c'est le secteur centre bien entendu. Et nous avons donc dès... à peu près en 2007, abouti à une reconsidération et arrêté donc un avant-avant-projet bien sûr, avec une nouvelle dénomination. Elle n'est pas gratuite. « Boulevard », c'était synonyme du projet autoroutier, c'est-à-dire une voie express où on roule à 110 km/heure, chargée. Nous voulions une avenue. Une avenue, c'est-à-dire sur les 13 kilomètres, 2x2 voies certes bien sûr, mais pas d'échangeurs, des giratoires, éventuellement sur certains secteurs des passages dénivelés qui étaient nécessaires sur les échanges.

Donc c'était une reconsidération totale. À partir de... on n'a pas pu ouvrir la concertation à cette époque. Néanmoins, les services ont continué. La volonté également du président ARNAL a été de ne pas enterrer - je dois le préciser - ce projet. Mais nous n'avions pas pu aller vers vous, le public. Et depuis, grande novation : le Grand Paris bien entendu, avec les projets qui vont être déterminants pour l'Est du département - et Didier VAILLANT ici président de Val de France en est le signataire et un témoin -, c'est le Contrat de Développement Territorial. Et ce Contrat de Développement Territorial pour le secteur - et on ne parlera pas du secteur centre aujourd'hui, je crois que ce n'est pas l'objet ici-même, ce n'est pas dans le temps de la concertation d'ailleurs, ça sera à l'automne qu'on s'occupera de ces questions -, mais pour la section qui vous concerne, nous sommes là sur un outil qui va intégrer du transport collectif, un Bus à Haut Niveau de Service ou un TCSP bien sûr, c'est-à-dire à un site propre - on nage dans les sigles aujourd'hui, vous nous pardonnerez un peu et puis vous nous rappellerez à l'ordre là-dessus -, et des circulations douces.

Voilà très rapidement brossé. Après, on ira sur plus de détails et les ingénieurs ici vous en feront la présentation. Mais notre projet commun - et je crois que nous avons pris des positions unanimes sur ces questions au Conseil général - sont celles d'un nouvel intérêt général, d'un intérêt collectif qui vise à harmoniser l'économie et le bien-vivre.

### **L'animatrice**

Merci, Monsieur SUEUR. Bon, il y a déjà beaucoup de choses qui ont été dites. Quelques mots, Monsieur PERICAT ?

### **Xavier PERICAT**

Oui. C'est toujours difficile d'intervenir en troisième position, sachant que beaucoup de choses ont été dites. Et votre Maire a précisé également quels étaient les enjeux pour votre ville et pour cette partie du département. Ceci étant, moi qui ne suis pas de ce secteur, je voulais - puisque je suis conseiller général sur Argenteuil Ouest -, je souhaitais donc vivement être là avec vous, non pas seulement en tant que membre de la Commission

infrastructures transports et pour aider dans sa tâche Philippe SUEUR - bien que ce soit avec un réel plaisir -, mais surtout pour démontrer l'attachement du Conseil général à ce projet qui, on peut le dire et c'est important de le souligner, dépasse les clivages politiques, et ce n'est pas toujours le cas, je vous prie de me croire... Donc quand il y a unanimité autour d'un projet, c'est important qu'on puisse travailler le plus ensemble pour donc vous présenter ce projet, recueillir un maximum de vos préoccupations. Parce que les préoccupations que vous pouvez avoir dans votre quotidien par rapport à votre bassin d'emplois, par rapport à votre quartier, etc., il n'y a finalement que vous qui puissiez ce soir les exprimer, et ce n'est pas nous, ce ne sont pas les techniciens derrière des ordinateurs qui peuvent le faire. C'est véritablement une expertise d'usage des habitants dont on a besoin pour que les modalités de la concertation et pour que cette concertation soit la plus efficace possible.

Je salue donc Monsieur PUPPONI, député-maire, qui vient d'arriver, et je me permets de saluer également Didier ARNAL qui est arrivé également, conseiller général. Et vous dire que moi, en tant qu'Argenteuillais, ce projet me tient à cœur dans la mesure où, on le voit bien, c'est véritablement la possibilité de relier l'Ouest et l'Est du département, à travers une avenue que l'on souhaite la plus aménagée possible. Personne n'a encore parlé à la tribune des différents aménagements. On a parlé d'une liaison à 2x2 voies mais surtout, ce qui est important de préciser, c'est toute la place qui est réservée aux transports en commun dans cette réalisation, dans ce projet. Parce que la solution, on le voit bien, qu'on soit usager de l'autoroute A1 ou qu'on soit usager de l'autoroute A15, on a une saturation des transports par voiture, et donc des solutions alternatives doivent se faire jour autour des transports en commun. Mais encore faut-il que ces transports en commun soient adaptés aux usagers, encore faut-il que ces transports en commun soient rapides, performants, confortables, tout ce qu'ils ne sont pas aujourd'hui dans bien des quartiers. Et ça n'encourage pas, il faut le dire, ça n'encourage pas les gens à ne pas prendre leur voiture.

Donc moi, je n'irai pas beaucoup plus loin. Ce que je peux vous dire, c'est que je serai pour ma part très attaché, très attaché à ce que vos préoccupations soient prises en compte dans la mesure où, dans la ville où je vis, on a dans le passé et pendant des dizaines d'années, fait les frais justement d'une absence de concertation. Et on a fait les frais d'une autoroute qui nous coupe la ville en deux, on a fait les frais d'une voie ferrée, qui coupe également la ville en deux, on a fait les frais d'une urbanisation déraisonnable, pour parler poliment. Et très clairement, les erreurs du passé doivent servir et doivent nous permettre de faire de cette Avenue du Paris un aménagement qui soit véritablement avec une Haute Qualité Environnementale, qui respecte toutes les préconisations en matière phonique, en matière aussi de nuisances visuelles parce qu'on parle beaucoup des nuisances phoniques mais il y a aussi la nuisance visuelle, le fait de voir en face de chez soi ou non loin de chez soi quelque chose qui ne cadrerait pas avec le paysage qu'on souhaite avoir. Donc là-dessus, et c'est peut-être finalement pour ça que je suis là, c'est parce que je n'habite pas dans ce territoire, parce que je ne connais pas ce territoire, je n'ai pas d'a priori, je n'ai pas la connaissance que vous avez du secteur, donc je n'en serai que plus objectif vis-à-vis des remarques que vous pourrez faire.

Voilà, je vous remercie.

### **L'animatrice**

Merci beaucoup, merci à vous tous. On a pas mal mâché le travail de Monsieur JUVENCE, on a dit beaucoup de choses, on a parlé transports, déplacements, environnement, cadre de vie. Bon, on va rentrer un peu plus dans le détail. Quelques mots de Monsieur NAU, qui va rapidement nous expliquer en quoi consiste la concertation, vous dire comment elle se déroule.

### **François NAU**

D'accord, merci. Bonsoir à tous. Je voulais rappeler les objectifs et le sens de la concertation. La concertation est d'abord faite pour vous, la population concernée par le projet. Et la concertation est maintenant un droit, un droit à l'information pour ce qui concerne notamment la réalisation des projets importants, des projets qui ont un impact significatif sur le territoire, en ce qui concerne leurs enjeux socio-économiques, sur l'environnement.

Et donc la concertation, c'est non seulement un droit à l'information mais aussi un droit à l'expression pour donner un avis, et donc un avis qui est susceptible d'agir dans le processus de décisions que prennent les maîtres d'ouvrage de ces projets.

En l'occurrence, il s'agit d'un projet important, dont on vous a donné un peu l'esquisse. Projet d'Avenue du Parisis, qui est un grand projet d'infrastructure routière, donc qui dépasse le seuil de 300 millions d'euros qui a été fixé par les textes pour la saisine de la Commission nationale du débat public, qui est une autorité indépendante maintenant et qui est chargée justement d'appliquer donc ce droit, et qui est chargée de décider s'il y a ou non, pour chaque projet important, un débat public qui est contrôlé par une commission particulière de débat public qu'elle désigne, ou sinon recommander une concertation pour les projets qui ne font pas l'objet d'une commission particulière. Ce qui est le cas du présent projet puisque la Commission nationale du débat public m'a désigné en tant que garant, donc comme autorité indépendante chargée de veiller au bon déroulement de cette concertation, c'est-à-dire veiller en permanence à ce que l'information soit complète et de bonne qualité et aussi - et surtout - veiller à ce que chacun puisse s'exprimer complètement, donc donner son avis sur le projet. L'expérience, d'ailleurs, a montré que cet exercice de démocratie collective permet souvent un enrichissement et une amélioration du projet, et permet aussi d'améliorer donc l'acceptabilité sociale du projet.

Donc quelques mots sur les éléments d'information et d'expression qui sont à votre disposition. Bien sûr vous avez - ça a été rappelé - le dossier de concertation qui vous est distribué, qui est en ligne sur le site du Conseil général. L'adresse du site est rappelée ici sur la diapo. Vous avez des registres dans les mairies, il y a des panneaux d'information, bien sûr. La lettre d'information a été distribuée à 150 000 exemplaires. Et puis donc vous avez la possibilité, comme ça a été dit tout à l'heure, de poser vos questions, donc de les envoyer au Conseil général et de déposer vos avis et contributions. Il y a déjà d'ailleurs en ligne un certain nombre de contributions, dont vous pouvez prendre connaissance.

Alors l'idée, c'est que l'ensemble du dispositif est à votre disposition et est transparente, c'est-à-dire que vous pouvez donc consulter l'ensemble des prises de position mais aussi voir sur le site du Conseil général l'ensemble des comptes-rendus des réunions publiques. Et en fin de concertation, l'ensemble de ces documents sont synthétisés d'une part dans un compte-rendu qu'établit le Conseil général maître d'ouvrage, et aussi fait l'objet du rapport du garant - donc du rapport que je ferai - sur l'ensemble de la concertation. Donc ces documents sont présentés à la Commission nationale du débat public et ensuite donc sont rendus publics. C'est-à-dire que chacun peut vérifier cette transparence, donc que l'ensemble des grands points qui ont été notamment évoqués au cours de la concertation en tant que grandes contributions sur les principes mêmes du projet, sur son opportunité, sur ses caractéristiques et sur ses impacts, figurent bien dans les comptes-rendus, et donc en quelque sorte font pression sur le maître d'ouvrage, pour que l'ensemble de ces avis, propositions, voire propositions d'amélioration y compris contre-propositions seront bien pris en considération par le maître d'ouvrage quand il aura à décider ou non de la réalisation du projet.

En tout cas, je vous remercie d'être venus nombreux ce soir. Donc exprimez-vous, chaque parole compte, tout est retranscrit. Et donc je pense que cette réunion se tiendra avec la même qualité d'écoute et de respect de la parole des autres qu'au cours de la réunion précédente, de façon à ce que la prise de parole soit claire, puisse être enregistrée et audible par tous. Donc je souhaite que la réunion soit la plus fructueuse possible et justement apporte des éléments si possible nouveaux à chaque fois par rapport aux réunions précédentes, de façon à ce que progressivement, la concertation se déroule au mieux et permette aussi, enfin c'est un point que je voudrais signaler, peut-être aussi soit l'objet de demandes d'informations complémentaires si vous estimez que certains points n'ont pas été suffisamment développés, notamment sur ce qui est mis en ligne actuellement sur le site. Merci de votre attention.

## **L'animatrice**

Merci, Monsieur NAU. Donc écoutez, on va rentrer dans le cœur du sujet avec la présentation. Je vous propose simplement la règle du jeu suivante : on laisse peut-être Monsieur JUVENCE aller jusqu'au bout de sa présentation et puis juste après, on passe à la phase de questions/réponses. Si vous avez des questions qui vous viennent pendant la présentation, et bien précisément les petites feuilles qui vous ont été remises sont là pour ça. N'hésitez pas à nous les faire passer et après, vous aurez tout le loisir, et on restera jusqu'au bout de la nuit s'il le faut, pour que vous puissiez poser vos questions et donner votre avis. Voilà, mais pour l'instant, on va essayer de présenter de manière bien globale le projet.

## **Le projet de l'Avenue du Parisis**

### **Didier JUVENCE**

Merci de me passer la parole. Donc à nouveau, bonsoir à tous. Effectivement, déjà pas mal de choses ont été dites, ce qui nous permettra de nous focaliser dans un second temps sur les questions/réponses.

Je vous propose une présentation en deux parties : une partie qui va être la présentation du projet elle-même, et puis une seconde partie qui va aborder les deux thèmes qui sont à l'ordre du jour ce soir, qui sont le thème de l'intermodalité d'une part, et de l'environnement d'autre part. Bien évidemment, c'est une présentation que je qualifierais de « grand public », et ça a déjà été dit aussi, vous avez bon nombre de documents qui sont disponibles soit sous des formats électroniques sur le site [www.valdoise.fr](http://www.valdoise.fr), soit sous format papier notamment dans les mairies, et en particulier pour tout ce qui va concerner la première partie de la présentation où je vais volontairement être un peu succinct mais en tout cas, on pourra revenir sur les questions/réponses, pour notamment ce qui concerne Arnouville et ses environs.

## **L'animatrice**

Et j'en profite, pardon Monsieur JUVENCE, pour juste préciser une chose. On compte sur vous pour être très explicite sur les mots : interdit d'employer des mots barbares ! S'il emploie des mots barbares que vous ne reconnaissez pas par contre, là vous êtes autorisés à prendre la parole ou en tout cas à lever la main. Pas de sigles, hein ?

### **Didier JUVENCE**

J'ai bien compris que je serai puni si j'employais des sigles.

#### **1. Contexte**

Alors je ne vous parlerai pas de l'ARISO parce que tout ça a déjà été évoqué de façon très claire par Monsieur SUEUR. Simplement rappeler que c'est un projet qui date des années trente - nous sommes aujourd'hui en 2012 -, que ce projet a été transféré au Conseil général et validé dans les années 2006-2007 et que nous sommes aujourd'hui en phase de concertation.

Pourquoi nous en sommes là ? Parce que le Val d'Oise souffre malgré tout d'un certain nombre de handicaps majeurs en termes d'infrastructures routières, avec principalement :

- un réseau orienté Nord-Sud, qui rend les communications transversales relativement difficiles dans le département, dans ce secteur Sud du département, et notamment les liaisons Est-Ouest ;
- il n'y a pas que les véhicules automobiles, il y a aussi tout le réseau de transports en commun, qui est essentiellement orienté Nord-Sud ;

- enfin - et vous le verrez tout à l'heure, on aura une diapo spécifique -, les réseaux de circulation douce, piéton, cycliste, sont particulièrement discontinus, ce qui ne permet pas d'avoir une offre de services en la matière relativement satisfaisante ;
- et le dernier point, nous avons bien évidemment du coup des difficultés à relier les pôles, que ça soit les pôles emplois et les pôles d'habitat, de façon satisfaisante. Satisfaisante en termes de durée de desserte et satisfaisante en termes de qualité de desserte.

## **2. Le tracé de l'Avenue du Parisis**

Le tracé de l'Avenue du Parisis, ça a déjà été aussi évoqué un tout petit peu. D'Ouest en Est, vous avez une section bleue avec deux nuances de bleu mais ce qu'il faut retenir, c'est que ça a été mis en service globalement entre 1999 et 2003 jusqu'à la RD109 à Soisy-sous-Montmorency, la route départementale 109 à Soisy-sous-Montmorency.

**Michel AUMAS**

Il faudra retirer « lès-Gonesse », je l'avais déjà dit. C'est Arnouville tout court.

**Didier JUVENCE**

Alors, Monsieur le Maire, on l'a retiré partout, on ne le prononcera pas...

**Michel AUMAS**

Sauf là.

**Didier JUVENCE**

Sauf là, parce que c'est un fond de plan dont nous ne disposons pas de la matrice native. Donc normalement, vous n'en verrez plus, donc je m'en excuse. On a bien noté le fait que maintenant, nous sommes à Arnouville, nous sommes particulièrement contents d'y être accueillis ce soir et j'en suis désolé.

Donc les sept communes traversées par le projet, le projet qui est symbolisé en tireté violet, bien évidemment : Soisy, Montmorency, Deuil, Groslay, Arnouville, Sarcelles et Garges-lès-Gonesse. Et puis à l'Est, la section aussi de 3,5 kilomètres qui avait été mise en service en 1995, entre globalement la RD317 - ex-RN17 pour ceux qui s'en rappellent - jusqu'au niveau de l'autoroute A1.

## **3. Les objectifs du projet**

L'objectif du projet :

- vous avez vu dans un précédent *slide* les difficultés qu'on rencontre dans le Sud du département pour avoir une liaison performante Est-Ouest. Donc un des objectifs, c'est bien évidemment de pouvoir arriver à créer cette liaison ;
- assurer la liaison aussi entre les pôles d'emplois et puis les pôles d'habitat ;
- améliorer l'accessibilité et surtout désengorger le territoire traversé, parce qu'aujourd'hui, c'est vrai qu'on l'a entendu la semaine dernière, l'Avenue du Parisis va créer du trafic sur cette liaison Est-Ouest mais ce trafic, vous l'avez déjà aujourd'hui. Vous l'avez déjà aujourd'hui sur des voies qui sont encore moins adaptées. Monsieur le Maire d'Arnouville l'a déjà un petit peu évoqué tout à l'heure, on y reviendra ;



- et puis, c'est bien évidemment intégrer de manière particulièrement adaptée mais indépendamment de la circulation proprement dite - que ça soit la circulation des transports en commun puisque c'est une caractéristique du projet, mais aussi la circulation automobile - intégrer les cycles, les piétons, les transports en commun de façon indépendante et, malgré tout, la circulation des automobiles sur cette traversée du département d'Est en Ouest ;
- l'idée, c'est bien évidemment de favoriser les déplacements alternatifs à ceux uniquement qui sont faits aujourd'hui en véhicules particuliers ;

#### **4. Les caractéristiques du territoire**

Ce projet tient compte, bien évidemment, des caractéristiques et des spécificités du territoire. L'idée, c'est que c'est vraiment un projet d'aménagement et pas une infrastructure. Ce n'est pas une route pure et dure, cela a été dit aussi, ça n'a pas du tout des caractéristiques routières de type voie express comme les précédents tronçons qui ont été réalisés, mais c'est vraiment une avenue qui va venir s'intégrer, qui va venir relier les quartiers, qui va venir permettre aussi de circuler d'Est en Ouest sur le Sud du département.

Monsieur NAU l'a signalé, quatre séries d'études ont été réalisées principalement. Vous les retrouverez, là aussi, sur le site [www.valdoise.fr](http://www.valdoise.fr), même si certaines sont actuellement en cours d'actualisation, et je vais m'en expliquer tout de suite. Vous avez vu que la concertation, le département du Val d'Oise a choisi de la faire en phase très amont. Cette phase très amont, elle a un certain nombre d'avantages puisqu'elle permet de recueillir toutes les observations des particuliers, mais aussi les contributions des associations, des mairies, des collectivités, associations sous forme parfois de cahiers d'acteurs. Elle a un petit inconvénient, pour vous comme pour nous, c'est que du coup, on n'a pas un dossier complètement finalisé. Mais heureusement qu'on n'a pas un dossier complètement finalisé, parce que ça nous permettra d'intégrer des solutions, sinon alternatives, mais au moins variantes à ce qu'on va vous proposer tout à l'heure.

Donc ces quatre séries d'études, ce sont :

- des études environnementales, qui touchent au bruit, à l'acoustique, à la qualité de l'air, entre autres ;
- des études de trafic et de circulation, que ça soit lié à l'Avenue du Parisis, les apports de trafic qui vont se trouver sur l'Avenue du Parisis, ce qui a permis de réaliser son dimensionnement, mais aussi ce qui va se passer sur les voies existantes alentour du projet ;
- les études relatives au Transport en Commun en Site Propre. Là je le dis juste une fois. Un TCSP : Transport en Commun en Site Propre ;
- et bien sûr, des études plus classiques, des études socio-économiques.

#### **5. Les caractéristiques générales du projet**

L'Avenue du Parisis, c'est globalement 11 kilomètres d'aménagement entre les communes de Soisy et Bonneuil. Sept communes traversées, je les ai citées tout à l'heure.

##### ***a) Pour les véhicules***

C'est 2x2 voies, mais dans une circulation apaisée puisque la vitesse de référence est de 70 km/h. Il faut rappeler, si Monsieur SUEUR le permet, que dans la partie Ouest, on a effectivement une circulation à 70 km/h, mais parce qu'on sort d'une zone d'échanges avec l'autoroute A15 et du tissu urbain sur Sannois Argenteuil, et après, on est à 90 km/h jusqu'à la RD109 à Soisy.

Et à l'Est, c'est l'inverse dans l'autre sens. On est d'abord à 90 km/h et plus on se rapproche de l'autoroute A1, la vitesse augmente, jusqu'à 110 km/h. Là, on est vraiment dans une notion d'artère, une notion où on aura effectivement un projet à 2x2 voies, mais avec une vitesse apaisée, en section courante, à 70 km/h.

Des trafics, on y reviendra tout à l'heure, mais qui peuvent varier globalement entre 28 000 et 58 000. C'est des prévisions de trafic à l'horizon 2030 - j'y reviendrai -, et ces trafics peuvent être différents suivant la solution qui sera retenue, puisque certaines solutions sont à niveau, d'autres solutions sont en dessous du terrain naturel. On les appellera des « solutions dénivelées », si vous le permettez.

#### ***b) Pour les transports en commun***

Pour les transports en commun, donc dans les caractéristiques générales, c'est d'avoir une nouvelle ligne de bus.

Je vais me permettre peut-être de signaler aux gens qui viennent d'arriver qu'il reste quelques places un peu plus avant sur ma droite, donc sur votre gauche, ça vous sera peut-être plus agréable de vous asseoir. Merci.

Une nouvelle ligne de bus qui, globalement, devrait rejoindre Argenteuil et Roissy-en-France. Elle pourrait être créée, elle circulerait sur un site propre. Ça serait globalement 15 stations de bus, dont 10 sur le projet de l'Avenue du Parisis, puisque certaines seraient à l'extrémité du projet. Avec des liaisons - mais on y reviendra tout à l'heure sur la partie transports -, des liaisons avec des gares et des lignes de transports en commun qui font ce qu'on appelle du « rabattement ». On amènerait des transports en commun pour permettre aux gens de prendre un Bus à Haut Niveau de Service, vous le trouverez dans les textes, ça s'appelle aussi un BHNS.

#### ***c) Pour les liaisons douces***

Et puis, 11 kilomètres de tracé, ça veut dire de part et d'autre 11 kilomètres. Deux fois onze, 22, 22 kilomètres prévus en aménagement, en circulation douce pour les piétons et principalement pour les cyclistes de façon continue, alors qu'aujourd'hui, nous n'avons pas de tracé continu mais des aménagements particulièrement discontinus.

## **Quatre solutions d'aménagement soumises à concertation**

Ce que je vous propose maintenant, c'est de survoler un petit peu le tracé, en ayant un focus un peu plus précis sur la section entre la RD301 et la RD84. Donc route départementale 301 et route départementale 84, j'ai beaucoup de mal à ne pas employer de termes...

### **L'animatrice**

RD, c'est autorisé.

### **Didier JUVENCE**

RD, j'ai le droit alors ?

Donc peut-être vous donner quelques éléments. Vous êtes ici... Alors la RD301 là aussi, ça s'appelait avant la RN1, avant la décentralisation. C'est un axe Nord-Sud, je vous ai dit tout à l'heure que nous avons beaucoup d'axes Nord-Sud. La RD316, qui part comme ça, ex-RN16. La RD10, route départementale numéro 10. La RD125, jusque-là. Et puis après, on a du tracé neuf. Ce que vous voyez là, c'est la ligne de chemin de fer, qui est la ligne TGV. L'ouvrage est, j'allais dire, réalisé. En tout cas, il est réservé, pour passer sous la ligne TGV. On est là sur Garges, avec un projet de desserte du quartier de la Muette, mais on va regarder dans le détail.

Ce que vous voyez en vert - mais on y reviendra tout à l'heure aussi dans le détail -, c'est des zones dans lesquelles nous avons prévu, pour protéger les populations, des dispositions de type protections acoustiques. On est en phase amont de la concertation donc aujourd'hui, ne me demandez pas si ça sera un écran anti-bruit en bois, en béton ou, j'allais dire un merlon mais là il faut que je dise une butte de terre, c'est-à-dire un aménagement paysager. C'est les études de ce qu'on appelle les études pré-opérationnelles, les études fines, qui nous permettront, pour répondre à la question de Monsieur AUMAS tout à l'heure, au cas par cas, de voir quelle est la solution la plus adaptée aux droits des habitations.

Et puis on est là à Arnouville. Vous avez juste là le rond-point du Christ, le carrefour du rond-point du Christ. Et donc l'Avenue du Parisis est prévue pour arriver quelques dizaines, voire quelques centaines de mètres juste au Sud du rond-point du Christ, et se raccorder sur une zone qui est en projet ici et qui est en travaux sur ce secteur-là, en travaux notamment sur Bonneuil-en-France, c'est ce qu'on appelle l'arrivée du BIP Est. BIP comme « Boulevard Intercommunal du Parisis », qui dans un premier temps aura un raccordement uniquement Nord-Sud, par la déviation de la RD84 au niveau de Garges.

Vous avez là le centre commercial de Garges. Et bien évidemment, il est prévu une jonction vers l'Ouest pour aller prendre l'Avenue du Parisis. Et bien évidemment, quand on vous parle de Transport en Commun en Site Propre sur l'itinéraire, il est prévu aussi la continuité de ce transport en commun jusqu'à Roissy, en direction de Roissy.

## 1. Le tracé

Donc si on survole maintenant brièvement... Alors ce que vous avez là, c'est la solution 1, sachant que dans le dossier, vous avez quatre solutions qui sont proposées à la concertation.

La solution 1, c'est la solution qui, pour le Conseil général, semble présenter pour nous le maximum d'intérêt, vous allez voir après une petite analyse multi-critères. Il faut savoir que les emplacements réservés, les emprises foncières, sont prévus depuis - comme l'a dit Monsieur SUEUR - beaucoup d'années, même parce que le projet a débuté dans les années trente, avec une grosse phase d'acquisitions foncières dans les années 1960.

Donc les variantes de tracé portent sur deux aspects principaux :

- le premier : le positionnement du terre-plein, pardon... non pas du terre-plein central. Le positionnement du Transport en Commun en Site Propre, qui peut être soit dans l'axe, c'est-à-dire que les Bus à Haut Niveau de Service circuleront dans l'axe et les véhicules de chaque côté - vous allez voir une coupe tout de suite après -, soit de façon latérale en rive. Chacune des deux solutions a des avantages et des inconvénients. On peut bien évidemment dire que d'avoir un bus en axe, ça permet de rouler de façon continue, de façon beaucoup plus aisée, que d'avoir un bus en rive, notamment au niveau des carrefours et des franchissements. A l'inverse, avoir un bus en rive, c'est beaucoup plus pratique pour l'utilisateur, pour monter dans le bus et pour descendre du bus dans de bonnes conditions. Donc sur cette solution qui est la solution 1, on a essayé d'optimiser le positionnement du Transport en Commun en Site Propre - le Bus à Haut Niveau de Service - suivant les sections ;
- la deuxième différence en termes de variante, c'est un positionnement par rapport au terrain naturel. Vous avez des tracés sur lesquels on est au niveau du terrain naturel, c'est la solution 4, principalement. C'est une solution qui, du coup, permet beaucoup d'échanges avec le tissu urbain, mais qui apporte un certain nombre de contraintes. Des contraintes en temps de parcours et des contraintes sans doute aussi importantes en termes de nuisances, notamment les nuisances sonores. À l'inverse, nous avons des tracés qui sont ce qu'on appelle « dénivelés », en dessous du terrain naturel, ce que vous trouvez déjà pour le principe - uniquement pour le principe - sur ce qu'on appelle le BIP Ouest. Au niveau de

Saint-Gratien Sannois, par exemple, la voie est encaissée de quelques mètres, entre quatre mètres et cinq mètres, ce qui permet une meilleure intégration mais qui, du coup, nécessite des aménagements au niveau des échanges avec la voirie publique, puisqu'il faut des systèmes d'échanges. Je n'ai pas dit des échangeurs autoroutiers, mais des échanges pour remonter au niveau du terrain naturel et échanger avec le terrain naturel. *A contrario*, on peut rétablir des voiries au niveau du terrain naturel qui, du coup, passent au-dessus de l'Avenue, mais vous allez voir quelques coupes rapidement.

Donc nous sommes là au niveau de la RD301. Nous sommes là au niveau de la RD316. Et notre Avenue du Parisis vient de la partie Ouest du tracé et puis chemine avec des créations de zones d'échanges, ici sous forme d'une place carrée qui ressemble un peu à la place de la République, pour ceux qui la connaissent. Et après, on emprunte un tronç commun avec la 316, qui est le secteur dans lequel on a le plus de trafic, j'y reviendrai après.

Nous retrouvons notre précédent carrefour et on emprunte, on continue d'emprunter notre RD316, ce qu'on appelle en tronç commun. Pourquoi en tronç commun ? Parce que les usagers qui empruntent la 316 en venant du Sud et en allant vers le Nord se trouveront physiquement sur le même axe routier que sur l'Avenue du Parisis.

Une particularité ici, je vous l'ai dit tout à l'heure, le bus, le Transport en Commun en Site Propre. Il continue à être en site propre mais il se dégage du tracé principal sur cette section, il emprunte ce qu'on appelle le tracé historique. Alors ça ne vous dit peut-être rien, le tracé historique, mais c'est la zone dans laquelle, sur Sarcelles, on a toutes les lignes haute tension. L'avantage de la passer là, c'est qu'on a à la fois une réduction du temps de parcours pour ce transport en commun, et ça permet, moyennant des arrêts qui pourraient être judicieusement disposés, de desservir les quartiers à usage d'habitation et les projets de quartiers à usage d'activité.

### **Une intervenante**

*Inaudible hors micro*

### **L'animatrice**

Madame demande à ce qu'on donne le nom des quartiers.

### **Didier JUVENCE**

Alors là, c'est le rond-point... Vas-y.

### **Un intervenant**

Rond-point du 19 mars 1962, donc là où vous avez ce que Didier JUVENCE a appelé la place de la République, le grand rond-point carré, et là actuellement où vous avez le rond-point du 19 mars 1962. Et là où on montre la flèche rouge, c'est Auchan.

### **Didier JUVENCE**

Si je continue, donc on se retrouve avec notre tracé du bus en site propre qui est toujours disjoint. Nous avons la RD316 qui, si je peux me permettre, va « vivre sa vie » en allant vers le Nord. Et vous voyez ici une largeur plus importante que ce que vous aviez vu précédemment parce que, dans cette solution, on fait cohabiter une partie du trafic à niveau, pour le trafic de desserte - que j'allais qualifier de desserte locale - et le trafic de transit, c'est-à-dire les gens qui empruntent uniquement l'Avenue du Parisis.

Vous voyez qu'il y a une interruption, pourquoi ? Parce qu'ici, ils vont passer en dessous, de façon à éviter les échanges avec la circulation qui, elle, est à niveau, ce qui permet deux choses, deux avantages. Le premier, pour les gens qui circulent sur l'Avenue du Parisis, de ne pas perdre de temps, même si on est en circulation apaisée,

de ne pas perdre de temps en venant, j'allais dire au conflit, mais en venant au contact de la circulation locale. Et ça permet du coup à la circulation locale d'échanger, pratiquement dans les conditions actuelles, sans avoir d'interférences avec le tracé de l'Avenue du Parisis, qui passe directement, sur cette solution, en souterrain.

Si je continue ici, alors ça c'est la voie ferrée, la ligne TGV. Alors ça, ce ne sont pas des habitations ou malheureusement si, ce sont plutôt des habitations mais des habitations très précaires puisque c'est tout le secteur qui est occupé par les gens du voyage. C'est le secteur dans lequel la ville de Sarcelles a le projet de dôme.

On retrouve ici le Bus à Haut Niveau de Service qui revient dans l'axe du projet d'Avenue du Parisis. Vous voyez ici une légère sur-largeur. C'est pour accueillir une station, une station de bus. Alors je disais tout à l'heure que quand on était dans l'axe, ce n'était pas très pratique de monter dans les bus parce qu'il fallait couper les voies. À l'inverse, sur cette section-là, on est à niveau et on donne une priorité au bus. Ça veut dire que quand le bus va arriver, il y a un système de feux qui va se mettre en place. Les feux vont passer au rouge pour permettre à la fois au bus de passer, il aura priorité. Et si le bus peut passer, ça va dégager du temps pour les piétons pour traverser en sécurité et venir rejoindre l'arrêt du bus.

On continue après, et là vous retrouvez le jaune fluo ou le vert fluo pour protéger, qui sont la symbolisation de protections phoniques pour les habitants. Et on continue notre tracé avec le Transport en Commun en Site Propre dans l'axe, et puis la circulation automobile de part et d'autre.

On arrive, en franchissant la voie ferrée, au niveau du quartier de la Muette. On est là en limite d'Arnouville. De mémoire, c'est la ferme Lemoine. Monsieur le Maire nous le confirmera, mais je crois savoir que c'est la ferme Lemoine qui est là.

On continue sur le même principe avec un projet de carrefour, je n'emploie volontairement pas le terme d'échangeur, on n'est pas du tout dans une typologie de liaison de type voie express. Une zone de carrefour d'échanges, avec des projets d'urbanisation et donc des besoins de desserte locale en véhicules, que ça soit des véhicules légers mais aussi des poids lourds. Les études de trafic, on y reviendra tout à l'heure, nous donnent un taux de poids lourds de l'ordre de 7 % sur le projet de l'Avenue du Parisis. Il faut savoir que pendant que les poids lourds sont sur l'Avenue du Parisis, ils ne sont pas sur vos voies locales.

Je continue, toujours sur le même principe, sur cette solution. Cette vue, malheureusement, présente assez peu d'intérêt. Pour arriver au niveau du carrefour du rond-point du Christ qui est ici à Arnouville, avec le projet de l'Avenue du Parisis qui vient au niveau, ça vous avez la route départementale 84 existante, vous avez le centre Cora et vous avez là l'autre partie du centre commercial, et la liaison de la déviation de la RD84 qui a été mise en service à partir d'ici vers le Sud en 2009. Donc l'Avenue du Parisis vient se raccorder à la fois sur la RD84 pour échanger.

On aperçoit ici les systèmes de passages piétons que j'ai évoqués tout à l'heure. Notre Transport en Commun en Site Propre - j'allais dire TCSP - reste dans l'axe, vient ici au niveau, même si nous ne sommes plus directement dans le projet de l'Avenue du Parisis, vient dans la continuité de ce projet rejoindre le projet de BIP Est que j'évoquais tout à l'heure.

Ici, c'est la RD47, qui permet de rentrer dans la ville de Bonneuil-en-France, vient récupérer le projet de BIP Est et, un peu plus à l'Est en sortant du tableau, vient passer sur l'ouvrage qui est en cours de réalisation de l'autre côté de Bonneuil-en-France, sur la partie du RD47 qui permet d'aller vers le Leroy Merlin qui a été ouvert récemment.

Donc vous avez vu des vues aériennes. Je pense que c'était intéressant de vous faire voir deux types de ce qu'on appelle des coupes, c'est-à-dire on se met à un endroit du tracé et on regarde ce qui se passe. Qu'est-ce qui se

passé ? Il se passe qu'on a au centre - c'est une coupe type, donc on peut en avoir des différentes, je vous en ferai voir une différente -, on a deux voies dans un sens, deux voies dans l'autre, on a un terre-plein central, on a des bandes dérasées qui permettent de faire stationner un véhicule qui est en difficulté. Bien évidemment, nous n'avons pas de circulation piétons, nous n'avons pas de circulation cycliste à ce niveau-là, ça ne serait pas *secure*, ni pour les automobiles, ni pour les circulations douces. On les retrouve où ? On les retrouve au niveau du terrain naturel, ici, mais ici aussi avec, dans cette coupe - c'est un exemple -, on est à l'endroit où le Transport en Commun en Site Propre déboîte au niveau de l'actuel - ce qui a été évoqué tout à l'heure - rond-point du 19 mars 1962. Et on retrouve là notre Transport en Commun en Site Propre à une voie par sens, mais qui est écarté du tracé proprement dit.

Un autre profil, plus classique, que j'évoquais tout à l'heure. On a notre Transport en Commun en Site Propre qui est dans l'axe et de part et d'autre de ce transport en commun, vous avez deux voies par sens, tout ça étant à une vitesse de référence de 70 km/h. Bien évidemment, à cet endroit-là, on n'a pas de stations de bus, ce n'est pas du tout à cet endroit-là que les gens pourront monter dans le bus, mais dans des zones qui seront prévues à cet effet et qui seront sécurisées.

On a donc vu le tracé, je vais maintenant juste en quelques mots, pour ne pas prendre trop de temps, vous rappeler les quatre solutions qui sont proposées.

## **2. Les quatre solutions proposées**

Je reviendrai volontairement sur la solution 1 avant, mais vous parler un tout petit peu de la solution 2 et de la solution 3. C'est des solutions assez similaires. La seule différence entre ces solutions, c'est le positionnement du TCSP, du Transport en Commun en Site Propre, puisque là, sur cette solution, il est dans l'axe. Il est aussi avec une maximisation de la longueur en déblai. Alors les déblais, c'est un nouveau terme que je n'ai pas encore employé, c'est-à-dire on est en tracé dénivelé, on est en dessous du terrain naturel, et on a peu d'échanges à niveau avec le trafic local. Ayez en tête ce chiffre-là, on est à 547 millions d'euros, valeur 2011.

La solution 3, c'est une solution quasiment identique, sauf que le Transport en Commun en Site Propre, il est lui, en tant que de besoin et dès que c'est possible, placé en rive, de façon à faciliter les accès des riverains. Alors c'est une solution qui est un peu plus chère, pourquoi ? Parce qu'il faut un peu plus de place pour aménager, il faut plus de terrains et on a plus de linéaires de voiries.

Alors je vais remonter maintenant à la solution 1. Pourquoi ? Parce que cette solution 1, c'est un mixte des deux premières solutions. C'est-à-dire qu'on a poussé le raisonnement en disant : « On met le bus dans l'axe, là où ça permet de gagner du temps et on le laisse en rive là où ça permet aux usagers de monter et de descendre de façon plus facile ». Et en parallèle, on a mis en dénivelé, c'est-à-dire en dessous du terrain naturel, là où si vous voulez ça nous semblait indispensable. Mais dans un souci d'économie, on a aussi regardé les sections là où on pouvait rester à niveau.

Alors de ce fait, on a un temps de parcours qui est moyen puisqu'on est de l'ordre de 20 minutes, avec une vitesse d'exploitation de 35 km/h pour le bus. Le temps de parcours moyen, lui, c'est pour les véhicules légers. Alors que dans les autres solutions... Donc cette solution est à 498 millions d'euros, elle est moins chère que les deux précédentes puisqu'on a essayé d'optimiser un peu les choses.

Dans les solutions 2 et 3, on est à 17 minutes. Et la solution 4, qui est la dernière solution, cette solution-là, on a essayé d'être à niveau, on a regardé ce qui se passait quand on était à niveau le plus possible. Donc ça a un gros avantage, c'est que c'est beaucoup moins cher. Ça a aussi un gros inconvénient, c'est que les temps de parcours sont beaucoup plus longs puisque, entre le mini et le maxi, sur 11 kilomètres, vous allez avoir jusqu'à 8 minutes - et c'est énorme 8 minutes d'écart pour faire 11 kilomètres - et surtout, vous ne circulerez pas du tout dans la même condition puisque dans les solutions, notamment la solution 1, vous êtes en tant que de besoin et dès

que possible complètement isolés de la circulation à niveau en passant en tracé dénivelé, alors que là, on a beaucoup d'échanges à niveau avec le tissu local et la circulation locale.

### **3. Le financement du projet**

Le financement de ce projet, vous avez vu que les coûts varient globalement entre 410 millions et puis 560 millions. Le département ne le financera pas seul, il ira chercher ce qu'on appelle ses partenaires habituels, ses financeurs habituels. Parmi ceux-ci, on citera la région, on citera l'État, on citera le STIF. Le STIF, c'est le Syndicat des Transports d'Île-de-France. Mais le département n'ira pas seul. L'idée, c'est d'avoir un financement au moins à 50 % de la part de nos partenaires, ce qui veut dire que pour un coût global de l'ordre de 500 millions, le département aura à charge à peu près 250 millions d'euros.

### **4. Éléments de trafic**

Quelques éléments de trafic. On a un peu complété la présentation qui a été faite la semaine dernière parce que c'était un des points qui paraissaient importants, surtout dans cette réunion thématique.

Alors là on a symbolisé le tracé mais aujourd'hui, il n'existe pas. Donc je ne peux pas vous donner les éléments de trafic aujourd'hui, ça c'est le trafic aujourd'hui. Tout ce qu'on a aujourd'hui, c'est quand on arrive au champ de courses d'Enghien, pour ceux qui situent, au grand rond-point où il y a la station BP, on est à 35 300 véhicules, on était en 2010 à 35 300 véhicules. Et de l'autre côté de la RD170, qui arrive au niveau de la RD370 à Gonesse, on était au niveau de 2010 à 39 400 véhicules. Donc je vais passer assez rapidement mais vous verrez qu'il y a des sections sur lesquelles il y a des différences. C'est notamment ce qu'on avait évoqué la semaine dernière. C'est justement ce tronç commun que j'ai évoqué qui est dans votre secteur, au niveau de la RD316.

Ça, c'est un tracé, un trafic projeté à l'horizon 2030 sur l'Avenue du Paris. Donc on a identifié les sections, section par section, et on retrouve notamment à partir de la 301 31 000 véhicules ici, 44 000 véhicules ici. Vous verrez que ce chiffre va beaucoup varier. 38 000 jusqu'à la RD125, etc. Je vais revenir sur ces chiffres.

Sur la solution 2 et 3, qui est la solution qui est optimisée au niveau des déblais, c'est-à-dire là où on passe le plus en déblai possible, c'est les chiffres qu'on avait bien évidemment annoncés la semaine dernière puisque dans cette section, qui est la section ce qu'on appelle le tronç commun, on a jusqu'à 58 000 véhicules. Pourquoi ? Parce qu'on cumule les véhicules des gens qui empruntent l'Avenue du Paris avec les véhicules des gens qui circulent sur la RD316, qui est la RD316 actuelle.

A l'inverse, dans la solution 4, le trafic est moins fort, il y a moins d'appels de trafic, mais je reviendrai sur ce que j'ai dit tout à l'heure. Le trafic que vous ne retrouverez pas sur l'Avenue du Paris à l'horizon 2030, vous le retrouverez sur les voies adjacentes, sur les autres voies adjacentes.

Bien évidemment, dans les documents qui sont à votre disposition sur le site [www.valdoise.fr](http://www.valdoise.fr), vous avez tous les trafics sur toutes les voies adjacentes mais là, à l'échelle du *slide*, ça ne nous était pas possible de vous donner plus d'éléments. Notamment, vous retrouverez des comparatifs en plus ou en moins par rapport aux appels de trafic créés par l'Avenue du Paris. Ce qu'il faut bien avoir en tête, c'est que suivant la solution qui sera retenue, on n'aura sur l'Avenue du Paris pas le même trafic, mais ça veut dire que si on a moins de trafic sur l'Avenue du Paris, il y aura plus de trafic sur les voies adjacentes.

Les temps de parcours, on va peut-être se focaliser sur la partie Est. La solution 1 nous donne un temps de parcours de 11 minutes, pas très éloigné des deux solutions beaucoup plus dénivelées qui, elles, sont de 9 minutes. Et puis la solution 4 qui est complètement à niveau, elle est de l'ordre de 15 minutes. Donc on

mettrait déjà 4 minutes de plus pour faire, en gros sur cette section qui doit faire un peu plus de 4 kilomètres, ce qui donne une différence assez importante.

Voilà ce que je pouvais vous proposer sur cette première partie de présentation un peu générale, on pourra y revenir sur les questions/réponses. Je vous propose maintenant d'aborder le thème des transports et de l'intermodalité.

## **Transports et intermodalité**

Alors pour éviter de répondre à la première question, on s'est permis de vous mettre une définition de l'intermodalité. C'est le recours à plusieurs modes de transports au sein d'un même déplacement. Alors, c'est différent de ce qu'on appelle la multi-modalité qui, elle, est le recours de plusieurs modes de transports pour différents déplacements. Je m'explique. Le matin, quand vous allez travailler, vous sortez de chez vous, vous allez à pied, vous prenez le bus, vous prenez après le train, puis après vous allez à pied, enfin, je ne vous le souhaite pas mais c'est malheureusement le quotidien de bien des personnes. Ça, c'est de l'intermodalité, c'est au sein du même déplacement. La multi-modalité, suivant si c'est pour mon loisir, je vais au pain, je vais à pied, si je vais au travail, je vais en voiture. Ça, c'est de la multi-modalité.

Donc on l'a vu tout à l'heure, le réseau, ce qu'on appelle le réseau routier magistral, c'est les très grands axes, c'est les axes qui sont aujourd'hui encore pour la plupart des axes sous compétence État. C'est l'autoroute A1, c'est l'autoroute A15, la RN184. C'est un réseau qui est extrêmement axé Nord-Sud vers Paris. On vous a mis quelques chiffres de trafic en partant de l'autoroute A1 à 260 000 véhicules jour, l'autoroute A1, ce n'est pas très loin d'ici. L'autoroute A15, 190 000 véhicules jour. Et puis, ce qu'on a évoqué tout à l'heure, par exemple la RD316 à 25 000 véhicules jour. Ça veut dire qu'il y a des coefficients entre 4 et 10 suivant la voie que vous empruntez, mais rassurez-vous, le nombre de voies circulées sur ces axes n'est pas le même et il est adapté en fonction du trafic.

### **5. Le bus**

L'offre de bus. Aujourd'hui, on l'a déjà dit, il n'y a pas de liaisons en rocade structurantes. Aujourd'hui, on n'a que des liaisons Nord-Sud, ou la grande majorité des liaisons est Nord-Sud. Aujourd'hui, il y a une superposition des réseaux de transport, ce qui donne une offre peu lisible pour les usagers. Les liaisons pôle à pôle - notamment les liaisons transverses - sont peu performantes en temps de parcours. Aujourd'hui, on est souvent obligé de monter sur Paris et de redescendre, on peut très difficilement avoir des liaisons Est-Ouest.

On a des fréquences très disparates, avec des offres très hétérogènes, pas de communication entre les réseaux, ou mauvaise communication entre les réseaux. Et puis, dans la vallée de Montmorency, on n'a aucune desserte transversale.

### **6. Le train**

Sur l'aspect ferroviaire, malheureusement la même analyse. Pas de desserte ferroviaire transversale, pas de connexions entre les différentes lignes, que ça soit le RER ou les lignes du Transilien. Des disparités importantes pour ces types de liaisons. Et les gares ferroviaires qui sont aujourd'hui situées sur le tracé de l'Avenue du Parisis présentent malheureusement de faibles niveaux de service par rapport à la desserte du territoire. On pense notamment à la gare du champ de courses d'Enghien et la gare de Groslay. Ces gares en elles-mêmes, elles sont performantes par rapport au réseau qu'elles desservent - par exemple Paris-Nord pour le champ de courses -, mais pour le territoire, elles sont malheureusement en faible niveau de service.

Et puis, on a des gares très structurantes qui sont localisées vraiment en limite de notre territoire d'étude puisqu'on a le pôle d'Ermont-Eaubonne. Je ne l'ai pas dit tout à l'heure mais bien évidemment, si on a un



Transport en Commun en Site Propre sur la section Ouest de l'Avenue du Parisis, on étudiera son raccordement vers le pôle gare Ermont-Eaubonne Argenteuil mais aussi la gare d'Epinay-Villetaneuse.

## **7. Le vélo**

Alors je ne sais pas si c'est très lisible. Simplement, il faut regarder les petits tracés verts, c'est ce que je vous disais tout à l'heure, ce sont... c'est un extrait du schéma départemental cyclable, c'est les pistes cyclables qui sont recensées, qui existent, soit sous forme de pistes cyclables, soit sous forme de bandes cyclables. La différence entre les deux, c'est que la bande cyclable est sur la chaussée, la piste cyclable est séparée de la chaussée. Donc vous voyez bien qu'on a une offre très peu performante en termes de continuité sur l'ensemble de l'itinéraire.

## **8. La répartition modale**

La répartition modale, c'est-à-dire quels sont les types de transports qui sont empruntés par les personnes. Malheureusement, l'étude démontre que plus de 90 %, je crois qu'on est à 92 %... Tout à l'heure on avait sept communes qui sont traversées par l'Avenue du Parisis mais le territoire concerné par l'objet de l'étude, c'est 16 communes. Plus de 90 % des trajets sont faits en voiture particulière. Et encore pire, si je peux me permettre, l'intégralité des migrations alternantes, c'est-à-dire les allers et retours dans le territoire, quand on va sur l'une des sept communes traversées, se fait entièrement par des véhicules légers. Pourquoi ? Parce qu'on n'a pas d'offre de transports en commun. Et c'est aussi et certainement à titre principal à ça que devra servir l'Avenue du Parisis.

Les trajets les plus importants. La part d'utilisation du transport en commun arrive à monter jusqu'à 15 %. Rappelez-vous tout à l'heure, on était à 90 %, ce qui laissait 10 % pour les transports en commun. Vous avez là le détail, vous retrouverez ça dans les études. Je ne sais pas s'il faut les détailler mais on pourra y revenir si vous avez des questions. Et vraiment la prédominance de la voiture particulière démontre la faible compétitivité et la faible attractivité aujourd'hui de l'offre de transport en commun.

Par contre sur ce territoire *a contrario*, il va se passer un certain nombre de choses, qui vont faire évoluer ce territoire situé dans le Sud-Est du département. Ça a déjà été évoqué, je ne vais donc pas m'étendre :

- les Contrats de Développement Territoriaux Val de France Gonesse et Cœur économique Roissy Terre de France ;
- des projets importants : Europa City à Gonesse, le dôme de Sarcelles, mais il y en a bien d'autres ;
- et puis des projets liés notamment au Grand Paris mais aussi à d'autres études : la gare du métro automatique, le barreau ferroviaire de Gonesse, le Bus à Haut Niveau de Service sur lequel le Conseil général travaille aussi activement, la tangentielle Nord, le tramway T5 qui devrait arriver sur Garges Sarcelles en fin d'année 2012. Vous voyez qu'il y a plein de projets de transports en commun et qu'il serait intéressant que l'Avenue du Parisis puisse contribuer à l'utilisation de ces projets, de ces axes.

## **9. Les apports du projet**

Les apports du projet :

- donc l'idée, c'est d'optimiser un effet réseau, c'est-à-dire en créant une liaison transversale, toujours notre liaison est-Ouest, qui soit connectée aux différents réseaux existants et à venir, qui permettra un report modal. Le report modal, c'est aujourd'hui je prends ma voiture, demain je prendrai le transport en commun et ça, normalement, ça devrait être dans une grande proportion, dès lors qu'on offrira une offre de transports performante ;

- créer des points de connexion. Alors un sigle, le TCSP mais je l'ai déjà dit, maintenant vous l'avez en tête, c'est le Transport en Commun en Site Propre de l'Avenue du Parisis, se raccrochant aux branches ferroviaires rencontrées, notamment à Garges Sarcelles, avec un gros pôle d'échanges, on pourra y revenir tout à l'heure, et rabattre - je vous l'ai déjà dit aussi - des lignes de transports en commun existantes vers l'Avenue du Parisis, de façon à avoir d'autres liaisons Est-Ouest ;
- favoriser ce qu'on appelait avant les modes doux, maintenant ça s'appelle les modes actifs mais c'est la même chose, c'est les circulations douces, cycles et piétonnes, en Est-Ouest, qui sont aujourd'hui totalement inexistantes, et les offrir de façon complètement aménagée et complètement sécurisée ;
- créer une ligne de transport en commun :
  - donc 10 stations sur la section qu'on étudie entre Soisy et Bonneuil, mais au total 15 stations ;
  - vitesse commerciale élevée, j'ai dit tout à l'heure 30 km/h, 35 km/h, ce qui nous donnera un temps de parcours de 22 minutes entre Soisy et Bonneuil sur le site propre intégral ;
  - une forte amplitude de fonctionnement puisque ce qui est prévu, c'est un démarrage des transports à 5h du matin pour une fin à minuit ;
  - et puis des fréquences élevées de 15 minutes en heures de pointe, bien évidemment descendant jusqu'à 45 minutes en heures creuses, voire une heure les jours fériés. Mais l'idée, c'est vraiment qu'aux heures de pointe, on ait un cadencement important pour offrir une offre concurrentielle à celle de la voiture.

Voilà ce qu'on pouvait vous dire dans un premier temps sur l'intermodalité. Peut-être quelques mots sur l'environnement.

## **Environnement**

### **1. Hydrologie et assainissement**

Sur l'hydrologie et l'assainissement, donc bien évidemment, l'Avenue du Parisis, comme dans ces premières sections :

- intercepter des périmètres de captage et puis des zones d'alimentation en eau potable. On a cité celle de Garges-lès-Gonesse ;
- Trois cours d'eau : le ru d'Andilly à Soisy, le ru des Haras à Groslay et le Petit Rhône à Garges-lès-Gonesse. Le *slide* d'après vous donnera quelques informations ;
- et puis, prise en compte de la vulnérabilité forte des nappes souterraines sur la section Ouest. Monsieur le Vice-Président, conseiller général, Maire d'Enghien pourra témoigner, j'espère, de l'attention avec laquelle la réalisation sur la section Ouest a été faite, par rapport notamment aux sources thermales d'Enghien.

Les enjeux pour le CG, c'est :

- arriver à maintenir l'hydrologie actuelle, notamment la protection des sources thermales ;
- aménager des bassins étanches pour le recueil des eaux. Là aussi, on a une obligation à la fois réglementaire, on se doit de traiter les eaux avant de les rejeter. Mais c'est aussi la généralisation de la pratique du Conseil général ;

- mettre en place un réseau d'assainissement séparatif spécifique à cette voirie et spécifique aux voiries départementales ;
- et rétablir les écoulements des eaux naturels, tels qu'ils existaient avant.

## 2. Zones naturelles

Sur les zones naturelles, des zones naturelles très réglementées que l'Avenue du Parisis risque de venir altérer, voire :

- de risques de diminuer l'habitat floristique et faunistique sur un certain nombre de sections. On a mis l'Avenue du Parisis, sur laquelle il y a des... Pardon. On a mis sur l'Avenue du Parisis des espaces boisés qu'on rencontre aujourd'hui, des friches, mais aussi le domaine de Dino sur Montmorency qui sera traversé. On rencontre des zones naturelles sensibles où on apportera un soin particulier puisqu'on risquerait d'altérer et de diminuer le nombre d'espèces végétales, au moins pendant la phase des travaux ;
- risque de modification aussi des cortèges floristiques par les espèces invasives. Alors dit en français, prédominance de nouvelles espèces pas forcément souhaitées sur quelques espèces particulièrement sensibles, qu'il conviendra de protéger ;
- et pour ça, je vais finir là-dessus, les risques de fragmentation des habitats des populations et de la faune ;
- risque de collision de la petite et grande faunes, puisqu'on peut avoir en risque de venir intercepter des zones d'habitat de petite faune ;
- risque d'apport de polluant sur la circulation automobile, mais je vous ai dit précédemment que toutes les eaux seraient traitées avant rejet ;
- dérangements pour la faune, mais aussi pour les humains, dus au bruit et...
- alors les ressources alimentaires, ça ne sera pas pour les humains, je l'espère, uniquement pour la faune ;
- risque d'altération dans la zone humide Sarcelles Arnouville pour les habitats faunistiques et floristiques.

Alors pour le Conseil général, qu'est-ce qu'on souhaite faire par rapport à ça, parce que je vous ai quand même fait un inventaire un peu à la Prévert ? C'est à la fois :

- tout d'abord maintenir l'activité agricole sur la partie Est du tracé, là où il restera des zones suffisamment grandes pour pouvoir pratiquer l'agriculture telle qu'elle se fait aujourd'hui ;
- prévoir des mesures compensatoires adaptées à chaque espèce floristique et faunistique. Je l'ai déjà citée tout à l'heure, mais on a la ferme Lemoine à Arnouville, qui présente un fort intérêt écologique qui a déjà été souligné dans la plupart des études qui ont été faites sur le sujet ;
- on va prévoir des rétablissements de traversées pour la faune. Je citerais l'exemple des crapauds, qui permettent aux crapauds de traverser les voies empruntées ;
- on va créer des milieux de transition pour que ça puisse cohabiter avec cette nouvelle voirie ;

- mettre en place un plan de gestion écologique avec nos collègues de la Direction de l'environnement, mais qui n'ont pas pu être là ce soir ;
- et puis en phase travaux, on va essayer de localiser les zones de stockage et puis d'organiser notre chantier de façon à moins, à le moins possible perturber les aspects écologiques existants dans les zones à plus fort enjeu écologique.

### **3. Patrimoine culturel et nuisances**

Sur le bruit et sur le patrimoine culturel. Sur le patrimoine culturel, on intercepte cinq périmètres de monuments historiques. Vous comprendrez donc bien que notamment l'architecte des Bâtiments de France va s'intéresser de très près à ce projet. Donc ce n'est pas un projet qui va se faire sans lui, on aura des obligations de respect, on travaille avec lui, on va travailler avec ses services.

Et puis au niveau de la qualité de l'air, le projet induit une légère augmentation des émissions, hors échappement, et des émissions polluantes liées à l'échappement et des émissions par évaporation.

Le bruit, et je pense que c'est à ça que nous sommes tous le plus sensibles, on vous a mis à droite la classique petite échelle dans laquelle on se retrouvera : avec zéro, c'est dans un laboratoire acoustique, et avec 130, ce n'est pas très loin d'ici, c'est à proximité de Roissy, quand on a un envol d'un avion.

Aujourd'hui, il faut savoir que les zones de bruit, les niveaux de bruit, au niveau du bâti, qui sont à proximité du futur tracé de l'Avenue du Parisis, on est de jour déjà entre 60 et 70 dB. Pourquoi ? Parce qu'il y a déjà tout le bruit de la circulation ambiante, mais surtout le bruit de l'aéroport de Roissy, enfin des avions qui vont ou qui viennent à l'aéroport de Roissy.

L'objectif du Conseil général, pour ce bruit, c'est bien évidemment rester dans ces fourchettes de 60 à 70 dB en jour (de 6h à 22h). Comment on va faire ? C'est ce que je vous ai dit tout à l'heure :

- on va préférer réaliser des zones d'isolation, que ça soit des écrans verticaux, que ça soit des merlons acoustiques, des buttes paysagers ;
- on va, si nécessaire, réaliser des tranchées couvertes, de façon à isoler le bruit des habitations ;
- privilégier aussi les zones où le tracé sera en déblai, en dessous du niveau du terrain naturel, donc en dessous des habitations ;
- et puis s'il le faut, on fera des insonorisations, on proposera des insonorisations du bâti.

Bien évidemment, cette présentation, vous la retrouverez sur le site, pour ceux qui veulent en garder des éléments.

Sur le patrimoine culturel, on va mettre des mesures qualitatives dans les périmètres de protection, en liaison avec l'architecte des Bâtiments de France.

Et sur l'hydrologie et l'assainissement, on va bien évidemment prévoir des aménagements paysagers pour nos bassins de rétention, de façon à ce qu'ils soient à la fois conformes à la réglementation mais aussi qu'ils soient une source, un nid pour la faune et la flore, notamment les espèces sensibles qu'on y a rencontrées.

Voilà. J'espère ne pas avoir été trop long. J'espère ne pas avoir trop donné de sigles, mais en tout cas, je vous remercie beaucoup de votre attention.

## **L'animatrice**

Merci, Monsieur JUVENCE. Je crois qu'on a une présentation vraiment très complète et merci pour ces efforts de pédagogie, je crois qu'on a eu peu de sigles peu compréhensibles.

## **Questions/réponses**

Bien. Ecoutez, je vous propose de passer à la partie échanges avec vous. Juste une petite règle simple : vous me faites un petit signe et je fais signe à notre hôtesse de vous passer le micro. Chacun respecte peut-être un temps de parole suffisamment court pour que tout le monde puisse s'exprimer, on essaie de ne pas dépasser les trois minutes. Si c'est plus court, tant mieux.

Et peut-être on va prendre des questions groupées, deux, trois questions, et puis on fera des réponses groupées, sauf si évidemment dans une question on a plusieurs thèmes et que ça nécessite de faire une réponse immédiatement.

### **Didier JUVENCE**

Si je peux me permettre, juste une précision. Pour ces questions/réponses, dès lors qu'elles seront sur des domaines spécifiques, on a préféré demander à des collègues qui sont en charge, je pense à Maryse MARTIN chez nous qui est responsable du service Transports, donc si vous avez des questions sur l'intermodalité spécifiques, précises, Maryse essaiera d'y répondre. Et l'engagement qu'on peut prendre aujourd'hui, c'est que si on ne répond pas aujourd'hui sur ce type de questions, bien évidemment on fera parvenir les réponses et on les mettra en ligne et on les communiquera pour ceux qui n'ont pas Internet, puisque c'est une observation qui nous a été faite la semaine dernière. Si Monsieur le Maire d'Arnouville l'accepte, on les remettra aussi à la mairie d'Arnouville.

Et puis on a aussi demandé à Audrey BRIDONNEAU qui travaille pour nous, qui fait partie... qui est ingénieur au bureau d'études Ingérop, d'intervenir sur tout ce qui est environnemental. Donc ne vous étonnez pas si ce n'est pas nous qui, en direct, répondrons à vos questions. Mais c'est justement pour pouvoir répondre de façon précise qu'on s'est permis de demander à nos collègues d'être là et d'essayer d'apporter la meilleure réponse possible.

## **L'animatrice**

Peut-être au préalable un petit complément de Monsieur PERICAT.

### **Xavier PERICAT**

Trente secondes, simplement pour dire que ce soir, la présentation a été assez dense. Alors nous, on finit par la connaître mais vous qui la voyez pour la première fois, ce n'est pas évident de digérer l'ensemble des informations qui vient d'être produit. Donc n'ayez pas peur de cela. Vous avez la documentation en entrée de la salle, vous avez également le site. S'il y a des questions qui vous reviennent et qui ne vous viennent pas forcément à l'esprit aujourd'hui, si vous n'avez pas repéré l'ensemble des tronçons parce que ce n'est pas forcément évident avec une vue aérienne, etc., vous pourrez poser ces questions-là donc par voie de courrier ou comme ça a été dit, ça paraît important.

Je voulais juste ajouter quelque chose par rapport au nombre de véhicules, parce que ça a surpris beaucoup de gens et donc je pense que c'est bon d'avoir cette précision, que vous ayez cette précision avant vos questions. Il y a eu un nombre vraiment très important de véhicules qui a été mis en évidence, on vous a parlé de 28 000,

58 000 véhicules, mais évidemment, ces véhicules-là ne vont pas apparaître du jour au lendemain, c'est des véhicules qui existent déjà dans les tracés. Et c'est très important que vous ayez cette notion-là à l'esprit parce qu'aujourd'hui, et moi je suis bien placé pour le savoir dans ma ville à Argenteuil, quand il y a des bouchons, les véhicules, s'ils n'arrivent pas à aller à un endroit, ben par tous les moyens, ils essaient de s'échapper et notamment dans les petites rues de vos villes, de votre ville. Et c'est important de souligner que la circulation, elle existe déjà. On peut le regretter mais enfin, c'est une situation que vous vivez aujourd'hui.

Voilà, j'en arrête là et donc je crois qu'il y a Madame qui souhaitait poser une question.

**L'animatrice**

Merci. Voilà. Il y a Madame en bleu au deuxième rang qui voulait... Peut-être d'abord la dame en bleu voilà, devant, qui avait levé la main la première, et ensuite le monsieur.

**Une intervenante**

Je n'ai pas besoin d'un micro.

**L'animatrice**

Si, s'il vous plaît, parce qu'on enregistre, merci.

**Une intervenante**

Ah bon, d'accord. Habitante à Arnouville, pour la protection de l'environnement, je souhaiterais savoir à quelle distance des monuments classés que nous avons sur la commune, à savoir le château, l'église, l'orangerie, le parc, à quelle distance allez-vous passer ? Il y a déjà eu une étude de faite, et nous étions une association pour la protection du vieux pays, nous étions très inquiets justement du passage de cette voie qui va drainer énormément de voitures. Alors on aimerait savoir la distance à laquelle vous allez passer. Parce que de l'autre côté, il y a Garges, avec la Muette. À mon avis, c'est un point extrêmement important, pour les habitants d'Arnouville bien sûr.

**L'animatrice**

C'est noté. Donc on prend peut-être une deuxième question et on a bien noté votre question, Madame, on va y répondre. Il y avait un monsieur derrière, non ? Je me suis trompée ? Bon alors on laisse les gens réfléchir pendant qu'on répond à la question de Madame, non ? Monsieur là-bas, tout au fond.

**Un intervenant**

Oui, bonjour. Suite à la...

**L'animatrice**

Excusez-moi, peut-être, juste j'ai oublié : précisez où vous habitez, si vous êtes à Arnouville ou...

**Un intervenant**

J'habite à Arnouville dans le quartier des Quinconces.

**L'animatrice**

Merci.

**Un intervenant**

Alors c'est pratiquement pareil que ce qu'a demandé la personne précédente, mais nous, on voudrait bien savoir - parce qu'on est plusieurs personnes ici -, on voudrait bien savoir, parce qu'on s'est occupés à une époque d'une association qui s'appelait l'Adéquate, donc ça fait 25 ans qu'on s'est battus contre ce projet, et on continuera éventuellement. Or, depuis 25 ans, on ne sait toujours pas où passe ce BIP par rapport au rond-point du Christ, c'est incroyable ! Et là, vous venez de dire la même chose, c'est à 10 mètres ou à quelques centaines de mètres. Alors c'est incroyable que vous en soyez là 25 ans ou 30 ans après ! Alors je suis allé à X réunions et à chaque fois, la personne qui était présente qui était chargée de nous expliquer était incapable de nous expliquer, il ne savait rien.

Tout ça, c'est bidon, voilà ce que je voudrais dire. Alors là, si vous... puisqu'il y a beaucoup de personnes soi-disant compétentes, alors expliquez-nous exactement comment ça se passe, alors faites-nous un croquis et puis vous le projetez, ou un truc comme ça.

#### **L'animatrice**

Comme on a deux questions sur le même sujet...

#### **Un intervenant**

Parce que bon, vos trucs informatisés là, on ne voit rien, on ne comprend rien. Il y a des cartes, ça existe, c'est beaucoup plus précis que ça. Ça, c'est n'importe quoi !

#### **L'animatrice**

Alors, peut-être, on en profite pour préciser qu'il y a effectivement par contre un document cartographique qui est mis à la disposition des habitants dans les mairies, sur lequel vous pouvez retrouver vraiment phase par phase toutes les cartes. Mais je vais laisser quand même Monsieur JUVENCE répondre, puisqu'on a deux questions similaires sur la distance...

#### **Didier JUVENCE**

Je vais essayer d'élever un peu mon niveau d'incompétence... Je suis désolé de ne pas avoir été suffisamment précis pour vous, Monsieur, mais effectivement, vous avez à disposition soit sur le site Internet, et là avec un simple clic, vous pouvez vous balader sur le tracé. Et là, je vais vous donner la réponse exactement dans les secondes qui suivent, mais aussi vous avez les quatre solutions, qui sont remises planche par planche avec, je vais me faire le bonimenteur, vous avez planche par planche la vue aérienne...

#### **L'animatrice**

On va vous le faire passer, Monsieur.

#### **Didier JUVENCE**

... et la coupe qui correspond aux modalités de réalisation de l'Avenue du Parisis, je dirais secteur par secteur en gros, quelques centaines de mètres par quelques centaines de mètres.

#### **Un intervenant**

**Inaudible hors micro**

#### **Didier JUVENCE**

Je corrige, ce n'est pas « vous », c'est « nous l'avons » au Conseil général sous forme papier, vous l'avez en mairie sous forme papier. Je pense que Monsieur le Maire mettra à disposition, et s'il faut des exemplaires supplémentaires, on en fournira. Et vous pouvez aller aussi sur le site Internet chercher ce type d'informations.

Pour répondre à votre question, Monsieur, très précisément, vous avez ici le carrefour du rond-point du Christ, qui est dans l'axe de la RD84 qui est ici, et la RD47, route départementale 47, route départementale 84, on va vers Arnouville. Vous voyez que l'Avenue du Parisis vient - c'est ce que j'ai dit tout à l'heure - à quelques dizaines de mètres. Alors vous dire si ça sera 65 ou 70 mètres, je ne peux pas vous le dire. Par contre, ce que je peux vous dire, c'est que ça sera à moins de 100 mètres par rapport au rond-point du Christ.

Alors, on a mis des documents un peu visuels, mais bien évidemment, vous avez tout à fait raison, on a des documents très techniques, avec des vues en plan, des profils en travers, des profils en long, des coupes, qu'on peut mettre à votre disposition. À l'inverse, il nous semblait que ce type de documents n'était pas, entre guillemets, « assez grand public », et je pense qu'une personne résidant à Arnouville à proximité du rond-point du Christ... alors peut-être que la photo n'est pas très nette, elle est peut-être un peu floue, mais voyant sa construction ici, verra que l'Avenue du Parisis, il faut être clair, ne passe pas très loin. Mais il y aura aussi des protections. Ça, c'est pour répondre à la question de Monsieur.

Pour répondre à la question de Madame, là je serai obligé de vous faire une réponse un petit peu de Normand, simplement parce qu'on n'a pas l'implantation, ni du château ni de l'église. Ce que je peux vous dire, c'est qu'ils sont dans le périmètre, c'est-à-dire qu'on sera à moins de 500 mètres de ces églises, etc.

### **Une intervenante**

*Inaudible hors micro*

### **Didier JUVENCE**

C'est ce que j'ai dit tout à l'heure, Madame, c'est que l'architecte des Bâtiments de France et ses services, l'architecte connaît ce projet, ses services vont être associés, et il va nous donner un certain nombre de prescriptions, et je vais dans votre sens, ça sera des prescriptions que nous devons impérativement respecter, voilà. Pourquoi ? Parce qu'on sera dans ce qu'on appelle le périmètre de visibilité, voire de co-visibilité, on aura obligation de respecter ses prescriptions. Il ne nous sera pas possible, je vais dire un contre-exemple, ce n'est pas du tout une solution qu'on envisage mais mettons qu'on ait envisagé de passer au-dessus de la RD84 avec un viaduc, c'est clair que comme on est dans un périmètre de co-visibilité de monuments historiques, l'architecte ne l'autorisera sans doute pas. Par contre, on verra avec lui.

Aujourd'hui, on est plutôt dans une logique d'échanges avec la RD84, puisque ça sera un niveau d'échanges important, que ça soit pour le transport en commun et que ça soit pour les véhicules, on est plutôt aujourd'hui dans une logique d'échanges à niveau, Madame, on est plutôt sur un carrefour à niveau. Un carrefour sous forme de place traversante, avec des feux réglés par des feux tricolores. S'il y a des obligations, des prescriptions, et si le Conseil général dont je suis le modeste représentant au niveau de la maîtrise d'ouvrage veut réaliser son ouvrage, nous serons tenus de respecter les prescriptions, qui sont des prescriptions obligatoires de l'architecte des Bâtiments de France. Malgré tout, on le fera dans un esprit de conciliation et de concertation avec l'architecte des Bâtiments de France, à savoir qu'on ne va pas aller imposer un projet. Et à l'inverse, on va lui demander d'être ouvert à la discussion en fonction des problèmes techniques qu'on peut rencontrer, en fonction d'un certain nombre d'éléments de contexte. Mais là à nouveau, on est en phase amont de la concertation. Nous aurons l'occasion de nous revoir - j'allais dire prochainement - assez prochainement, dès lors qu'on aura mis au point le projet, et dans le cadre de ce qu'on appelle les enquêtes publiques préalables à la Déclaration d'Utilité Publique. Là à nouveau, vous aurez un projet qui sera plus finalisé, on pourra répondre à Monsieur : « On est à 65, à 68 mètres ou à 75 mètres ». Mais là aussi, vous aurez à nouveau la possibilité vous,



riverains, habitants, usagers, de faire part de vos observations, de faire part de votre satisfaction, je l'espère, voire de faire part de votre mécontentement sur un certain nombre de points; un certain nombre de sujets.

### **L'animatrice**

Alors un complément de Monsieur le Maire.

### **Michel AUMAS**

Je voudrais simplement rajouter que ce projet-là, par rapport aux projets initiaux où il y avait un grand échangeur, va quand même dans le bon sens. Parce que si on se rappelle les projets initiaux, il y avait un échangeur qui consommait toute la surface, là. Et en plus, la liaison entre le BIP Est et puis ce carrefour qui sera avant le rond-point du Christ éloigne les voiries par rapport aux projets initiaux. Parce que là, on colle pratiquement aux bâtiments du centre commercial, alors qu'auparavant, le projet était à peu près au niveau de la RD47, qui était supprimée, initialement. Donc ce projet-là vise à éloigner les voiries des zones habitées, et donc ça va dans le bon sens.

Donc je crois qu'il passe même au niveau de Garges un endroit où il y a actuellement, il faut bien le dire, des Roms à ce moment-là. Parce qu'on ne le voit pas mais derrière la butte, vous avez des Roms, là. Donc ce projet va permettre de, excusez-moi, mais de nettoyer un peu le secteur et de sécuriser le secteur, aussi. Et je pense que n'importe comment, tout ça se... enfin, il faut dire que le Conseil général travaille, je l'ai déjà dit, en concertation et que je dirais que les élus et les populations ont toujours possibilité de donner leur point de vue, et je crois qu'on ne manquera pas de le faire, mais qu'il y a un souci délibéré du Conseil général d'essayer d'intégrer ces projets dans l'urbanisation et de prévoir les aménagements, je dirais, nécessaires, de façon à ce que ça s'intègre bien, quand même.

### **L'animatrice**

Alors je n'oublie pas le monsieur ici. Juste un petit complément de Monsieur PERICAT et on prend votre question, Monsieur.

### **Xavier PERICAT**

Et puis il y a aussi un principe simple - et c'est un des membres de la Commission des finances qui vous le dit -, c'est que compte tenu des finances du Conseil général, il y a un principe simple, c'est qu'on ne dépense pas de l'argent pour que les gens soient mécontents. L'argent public, c'est rare et c'est de plus en plus rare, donc l'idée, ce n'est pas que les gens soient mécontents, c'est que tout au contraire ça facilite leurs déplacements.

Moi, j'ai bien noté l'interrogation de Monsieur par rapport au fait qu'on ne pouvait pas bien situer les choses, encore qu'une vision on va dire « Google Maps » comme ça, c'est ce qui permet quand même d'avoir une vision la plus réelle possible des choses, mais j'ai envie de dire, si ce n'est pas finalisé, c'est tant mieux. Parce que si on était venu vous présenter un projet qui soit finalisé à la barrière près, à la plantation d'arbres près, vous nous auriez dit : « Mais on fait quoi ici ? C'est-à-dire qu'en fait, tout est ficelé, tout est déjà fait, vous venez nous présenter quelque chose mais en fait, on n'a rien à dire puisque tout est décidé ».

Je crois que c'est important qu'à ce stade de la concertation - et c'est la première réunion à laquelle vous assistiez ce soir -, c'est important qu'il y ait encore des zones d'ombre à préciser et puis un travail à faire ce soir, mais encore une fois, pas seulement ce soir, dans les semaines et mois qui viennent. Donc au contraire, l'ensemble, et là je crois que ça réjouira Monsieur NAU, à partir du moment où plus il y aura de questions, plus il y aura de réponses qui auront été apportées, et plus la concertation aura été fructueuse. Et de son point de vue, là-bas, c'est ce qui lui importe, donc n'hésitez pas à vous manifester dans ce cadre-là, voilà.

**L'animatrice**

Merci. Alors j'ai vu trois mains levées : Monsieur, une dame là-bas au fond et ensuite Monsieur tout au bout là-bas.

**Un intervenant**

Alors il y a environ 25 ans...

**L'animatrice**

Vous nous dites juste où vous habitez, Monsieur, s'il vous plaît ?

**Un intervenant**

À Arnouville. Les Arnouillois connaissent bien la situation. Il y a environ 25 ans, il y a des travaux qui ont été faits sous la voie ferrée pour le passage du BIP, juste après la ferme Lemoine, ce n'est pas bien loin, c'est à environ 1,5 kilomètre de la ferme, du rond-point du Christ. Et depuis 25 ans, ça a été remblayé, ça a été bouché. Qu'est-ce qui va advenir de cet endroit ? Est-ce que ça va servir ou bien est-ce que c'est encore un gâchis d'argent ? Voilà la question.

**L'animatrice**

On prend peut-être quand même...

**Un intervenant**

Ça a été conçu il y a 25 ans, environ.

**L'animatrice**

Alors on a bien noté la question, Monsieur. On prend la question...

**Un intervenant**

*Inaudible hors micro*

**Un intervenant**

Ça n'a jamais été remblayé, Gaston, ça existe toujours, il y a les deux passages. Il y avait le passage du BIP et de l'A16 et ça n'a pas été remblayé, ça existe toujours.

**L'animatrice**

Alors on répond à la question de Monsieur, comme ça, on ne s'emballe pas.

**Didier JUVENCE**

Oui, je crois que c'est une bonne question, Monsieur, je vous en remercie mais je vais essayer de donner des éléments de réponse. On est exactement ici, hein, et ça va répondre à votre question puisque justement, il est prévu de réutiliser le passage qui avait été créé à cette époque quand cette ligne a été modifiée pour accueillir le TGV. Donc bien évidemment, comme j'ai dit tout à l'heure, l'Avenue du Paris va profiter de ce passage-là.

Donc là, pour répondre aux questions de tout à l'heure, ça sera un point obligé, pour nous ça sera un point obligé, on passera à l'endroit où l'ouvrage a été réalisé, et je vous rassure, il est dimensionné pour accepter les

deux voies de circulation mais aussi les deux voies pour le Bus à Haut Niveau de Service qui est prévu sur cet axe-là, Monsieur.

**Un intervenant**

Ça m'inquiétait, parce que ça a été remblayé de terre.

**Un intervenant**

Non, ça n'est pas remblayé.

**Didier JUVENCE**

Non, il y a eu des remblais partiels. On a eu aussi des remblais, je dirais indésirés et indésirables, sous forme de détritiques, etc. On l'a fait nettoyer un certain nombre de fois. Mais aujourd'hui, je ne peux pas vous assurer de l'état dans lequel c'est, mais il y a eu des remblais partiels.

**Une intervenante**

Donc ça passerait en dessous, là.

**Didier JUVENCE**

Tout à fait, Madame. Alors vous voyez, c'est simple. Regardez, c'est simple puisque vous avez la voie ferrée qui est là, et on a une vue de dessus, ce qu'on appelle une vue aérienne, une vue de dessus. Vous voyez bien que vous ne voyez pas continuer l'Avenue du Parisis. Alors ce n'est pas qu'elle s'arrête de chaque côté avec un mur, n'ayez pas peur, c'est qu'on passe en dessous, on passe donc à l'endroit où l'ouvrage était prévu, et où il a été réalisé. Et on continue...

**Un intervenant**

*Inaudible hors micro*

**Didier JUVENCE**

Alors, celui de l'autoroute A16, il y a un autre ouvrage, Monsieur, qui est plus au Nord, qui est quelque part par là, sauf erreur, qui a aussi été réalisé à l'époque. Là on est bien - vous disiez Monsieur il y a 25 ans mais c'est tout à fait ça - on est bien sur le tracé de l'Avenue du Parisis qui avant s'appelait BIP, qui avant s'appelait ARESO, mais c'est bien cet ouvrage-là. Celui de l'A16 est quelque part par là, et il est prévu aussi qu'il soit réutilisable dans le même esprit, si un jour il y en a besoin. Voilà. On est aujourd'hui pour l'Avenue du Parisis, on n'est pas là pour l'autoroute A16, pas présents pour l'autoroute A16.

**L'animatrice**

Alors, on donne la parole à Madame qui est tout au fond, allez-y.

**Une intervenante**

Bonsoir. J'habite Arnouville. Forcément, au rond-point du Christ, ou pas très loin. Alors je voudrais juste faire un petit point, parce que de ce que j'ai lu et de ce que j'ai entendu, le projet gouvernemental pour le Grand Paris, c'est 1 million d'emplois, 1,5 million d'habitants supplémentaires, c'est ce qui est annoncé. Doublement des constructions, des logements et des locaux d'activité. Si j'ai bien compris aussi, nous allons avoir Europa City au triangle de Gonesse, qui est en construction, avec une prévision de 20 à 30 millions de visites par an. À ceci s'ajoutent le dôme et le forum. Si j'ai bien remarqué les chiffres, c'est 3 000 places pour la salle, et 20 000 places

pour le dôme. Donc déjà il y a l'existentiel et en plus, vous en rajoutez. Au bout d'un moment, je ne suis pas sûre que tout soit absorbé par ce que vous annoncez comme routes et ainsi de suite.

Après, donc forcément un trafic qui va se densifier, nous sommes bien d'accord, si je prends les chiffres annoncés par le gouvernement. Je ne pense pas me tromper, ce n'est pas les vôtres, ce sont ceux du gouvernement.

Après, vous expliquez pour le bus, le TCSP, une ligne de bus qui ferait la liaison entre Argenteuil et Roissy. A moins que je ne me trompe, c'est Argenteuil-Roissy. Alors je suppose que c'est pour aider ou faciliter le transport aussi du personnel pour Roissy-Charles de Gaulle, un petit nombre. En sachant qu'à Roissy-Charles de Gaulle, de mémoire, il y a 94 000 personnes qui travaillent à peu près. Vous avez annoncé des horaires de bus de 5h à minuit. Alors là, je n'arrive pas à bien comprendre la liaison avec Roissy. Pour votre information, premier vol à Roissy, c'est 4h15 du matin et le dernier, 0h30. Donc totalement inadapté, en sachant que nous avons des horaires décalés. Donc vous n'empêchez pas les voitures, encore, des personnes qui y travaillent.

Donc moi, je voudrais savoir si vraiment tout ce que vous annoncez, c'est très cohérent ou non, parce qu'à mon sens, non. Vous urbanisez, vous faites tout ce que vous voulez, mais en tous les cas, ce n'est pas cohérent avec la réalité. Vous annoncez Europa City, 20 à 30 millions de personnes qui vont venir visiter. Ce n'est pas très loin, c'est le triangle de Gonesse. Là où avant il y avait des tulipes, maintenant on va avoir des bâtiments, ça va être urbanisé. Je ne sais pas où vont passer les eaux fluviales, je ne sais pas comment vous allez pouvoir gérer tout ce flux de visiteurs, qui ne vont, entre guillemets, « pas prendre les transports en commun ». Je ne sais pas si vous voyez la ligne Argenteuil-Roissy. Vous passez par des villes quand même avec pas mal de cités, on va être honnête, hein. Ce n'est quand même pas des villes de tout repos, Villiers-le-Bel n'est quand même pas connu pour une ville de tout repos, Gonesse non plus. Arnouville est plus tranquille. Garges, non plus. Donc honnêtement, qui va prendre les bus à 5h du matin d'Argenteuil vers Roissy ? C'est une utopie. Vous n'empêchez pas les personnes de prendre leurs véhicules, et de voir du 70 km/h ou du 90 km/h, je ne vois pas la finalité de la fluidité du trafic. Alors j'attends une réponse ou un raisonnement logique, s'il vous plaît.

### **L'animatrice**

Alors, je pense qu'on a assez bien compris. La question est très large donc on va peut-être y répondre tout de suite, il y a beaucoup de questions qui sont posées : la question de la cohérence d'ensemble et comment elle s'inscrit dans le projet aussi gouvernemental du Grand Paris, et la question qui est posée. Qui s'y colle ? Monsieur SUEUR.

### **Philippe SUEUR**

Bon. Alors il y a déjà aussi une question écrite, je vous la lis : « *Vous avez évoqué les artères bouchées dans le Val d'Oise. Cette situation n'est-elle pas globale dans la banlieue parisienne ? Cette Avenue ne servirait-elle pas d'itinéraire bis aux liaisons existantes entre les autoroutes A1 et A15 que sont A104 - mais l'A104 est très extérieure - et A86 ?* ». Alors, et votre intervention est évidemment dans le même esprit. Nous ne sommes pas là pour assurer la voie nouvelle qui conduirait à Europa City. Europa City est un projet qui s'inscrit particulièrement dans une dynamique plutôt radiale, sur un secteur à aménager, et on n'en débat pas ici, ce n'est pas là notre objet.

En revanche, nous sommes quand même conscients que toute voie a deux vocations. La première vocation, c'est, pour ce projet, la desserte entre les communes que nous habitons et dans lesquelles on ne fait pas que résider, mais là où aussi on travaille. Il faut avoir à l'esprit, et vous avez évoqué Roissy... Roissy effectivement frôle maintenant les 100 000 emplois, et savez-vous combien de Valdoisiens y travaillent ?

### **Une intervenante**

Très peu.

**Philippe SUEUR**

Très peu.

**Une intervenante**

*Inaudible hors micro*

**Philippe SUEUR**

Eh bien notre devoir est de permettre donc aux Valdoisiens d'aller vers les pôles de développement, parce que Roissy continuera à se développer, pas seulement au titre de l'aéroportuaire pur, mais parce que tout autour, vous avez un maillage d'industries, de technologies avancées. Et le développement, d'ailleurs, de notre secteur est du département doit y participer. Vous voulez qu'on reste dans l'état d'aujourd'hui ? Dans cet état atonique parce que nous ne pouvons pas circuler valablement ? Que l'investisseur n'ose pas venir chez nous ? Eh bien il faut renverser cette situation.

Alors pour aller à Roissy de nuit entre minuit et 5h du matin, pour ceux qui ont des services effectivement spécifiques, vous savez bien qu'il y a un service en place, qui est **Fidéo**, l'ancien... Ne soufflez pas, parce que ce sont des réalités, qui sont au service de salariés. Il faut créer de l'emploi. Alors vous pensez qu'il vaut mieux avoir des avions sur la tête, vraiment au-dessus de nous, en subir les nuisances, et ne pas pouvoir envoyer nos enfants travailler.

Le département et les élus globalement travaillent à la fois à vous faire des voies structurantes mais en même temps à assurer les formations nécessaires à ce qu'on puisse aller sur ces secteurs. Il faut avoir une vue dynamique, une vue optimiste. Bien sûr que quand il y a un équipement qui vient, d'abord le chantier dérange, bien sûr qu'on s'inquiète, et vous êtes dans cet état d'esprit tout à fait légitime. Il faut que vous transposiez, il faut que nous allions sur une époque où il y aura encore besoin de transports. Peut-être que la voiture sera tout électrique aussi, je crois qu'on a pris un immense retard et j'entendais tout à l'heure que nos stations parisiennes avaient franchi, en stations d'essence, le prix des 2 € symboliques... Jusqu'où irons-nous ? Mais ce n'est pas « jusqu'où irons-nous », c'est « comment renversons-nous le système ». Et que ce soit des voitures à essence ou des voitures électriques, il nous faut bien nous déplacer. C'est fini, le temps où on arrive à travailler dans le canton, c'est terminé, tout ça.

Alors, nous avons ici je crois un projet qui est une convergence, je dis bien, d'intérêts pour une prospective du futur, on ne raisonne pas d'abord en 2015 là, vous le savez bien, il se déroulera sur une dizaine d'années. Parce qu'il faut le financer. Vous êtes interrogés légitimement là-dessus, bien entendu, et notre capacité qui sera celle peut-être de dégager les quelque 20 millions par an, c'est à peu près notre capacité en travaux modernes à envisager. Mais on va au-delà.

Vous avez évoqué le dôme. Mais le dôme, ce n'est pas tous les jours 20 000 habitants, 20 000 passagers, 20 000 visiteurs. Ça sera je ne sais pas quel rythme. Mais des équipements de cette nature, vous voudriez vous en priver ? Priver les générations qui viennent ? Je crois que là-dessus, il faut revenir à un partage citoyen, voilà, c'est un partage citoyen.

**L'animatrice**

Merci. Alors Monsieur le Maire, un complément ?

## **Michel AUMAS**

Je voudrais rajouter une chose. C'est que, pendant longtemps, les élus du secteur ont eu l'impression que ces secteurs étaient abandonnés, que l'on ne s'en occupait pas, que ça soit l'État, la région, le département, rien ne se faisait. On n'avait que les grands immeubles, que les cités. Et je dois dire que ces dernières années, il y a eu un espoir. Un espoir d'abord avec l'ANRU dans certaines villes, dans nos villes voisines : Sarcelles, Garges, Villiers-le-Bel. Et puis il y a ce projet du Grand Paris qui donne espoir, parce que malgré tout Europa City, c'est je ne sais plus combien d'emplois prévus, 10 000 emplois. C'est le dôme, qui peut donner une autre image à Sarcelles. On a vu par exemple que le Stade de France à Saint-Denis a été un moyen de développement de Saint-Denis, de changer l'image de Saint-Denis, de créer des emplois autour. Et le dôme de Sarcelles aura la même dynamique.

On a aussi obtenu, pour les transports sur Roissy il faut le dire, il n'y a pas que ça dans notre région, on a quand même obtenu le barreau de Gonesse, qui devrait se réaliser. Alors là, on est en discussion - et le Président pourrait le dire -, on y a été la semaine dernière, on avait réunion STIF. RFF nous annonce tranquillement 2020 alors que les objectifs de la région, du STIF et tout, c'est 2017. Donc la bagarre maintenant, c'est l'année de réalisation. Mais enfin, ça on l'a obtenu. Et puis on a obtenu le BHNS, le Bus à Haut Niveau de Service, qui partira de notre gare et qui ira à Roissy, qui permettra de relier Roissy. Or on était dans une situation où on n'avait aucun moyen de transport. Là, on va avoir trois modes de transport pour relier Roissy, et on trouverait, on reprocherait aux financeurs de créer ces modes de transport pour permettre à nos populations de se rendre à Roissy et d'accéder au travail de Roissy ? Enfin, c'est surréaliste ! Moi je dis que plus il y a de modes de transport pour se rendre à Roissy, mieux ça sera. Plus on permettra l'accès à Roissy, plus nos jeunes, plus les personnes de notre secteur pourront accéder au travail et aux emplois de Roissy.

Alors je crois que, moi je me félicite qu'il y ait tous ces projets, toutes ces perspectives dans notre secteur, qui était largement abandonné. Et moi je pense qu'il y a vraiment nécessité d'avoir ces modes de transport. Et c'est bien que le Conseil général ait réfléchi à intégrer ces modes de transport en réalisant ce boulevard du Parisis.

## **L'animatrice**

Merci. Alors, Monsieur PUPPONI, député-maire de Sarcelles, souhaitait compléter.

## **François PUPPONI**

Oui. Pour compléter après ce qu'ont dit Philippe SUEUR et Michel AUMAS, je crois qu'effectivement, on est - en tout cas collectivement - en train de gagner la partie. On ne pouvait plus accepter que la paupérisation et la lente dégradation de nos territoires continuent. Voilà, ça fait 50 ans qu'on est marqué par l'image de la banlieue, image négative. Alors même si Arnouville arrive à sortir un peu de cette image négative, globalement les villes de Sarcelles, de Garges, de Villiers-le-Bel n'étaient pas porteuses d'images positives.

Bon. On a travaillé tous ensemble pour faire en sorte que cela change. Et comment on peut le faire ? C'est tout simplement en développant nos villes, en les rénovant, mais aussi en créant de l'activité et de l'emploi. On ne peut plus continuer à avoir 25 % de jeunes au chômage. Ça crée des problèmes, ça crée des désagréments pour un certain nombre de personnes, ça entraîne aussi des problèmes de délinquance. On connaît toutes ces problématiques sociales, et donc il fallait lutter contre ça. Pour ça, il faut convaincre des investisseurs de venir dans nos territoires. On y est enfin collectivement. Et le pari qu'on a fait, c'est de travailler tous ensemble, à la fois des élus de droite, des élus de gauche, on s'est mis dans l'intercommunalité. Didier VAILLANT est là, les Maires des quatre communes concernées n'ont pas la même étiquette politique mais on a dit ensemble : « On va retrousser les manches, parce qu'on n'y arrivera pas seul chacun de notre côté. C'est ensemble qu'on arrivera à sortir ces territoires de l'état difficile dans lequel ils sont ». Pour cela, on a réussi à convaincre des investisseurs.

Je prends l'exemple du dôme de Sarcelles. C'est un investissement de 200 millions d'euros, qui sera payé par le privé. On a déposé le dossier auprès d'abord du gouvernement qui doit le valider, ça a été fait. Donc le Ministre des Sports, qui a étudié le dossier, l'a validé par une Déclaration d'Intérêt Général. Et ensuite, on a déposé le dossier collectivement auprès du Grand Paris pour voir si ça avait de l'intérêt et du sens. Et c'est le seul équipement sportif qui a été retenu par le Grand Paris comme ayant le label Grand Paris, c'est-à-dire que c'est des, à la fois le Ministère de la Ville, le Ministère des Sports et des infrastructures assez importantes qui ont dit : « Voilà. Ce projet-là, il a du sens dans l'aménagement du territoire ». Mais tous les investisseurs nous disent : « S'il n'y a pas le BIP, on ne viendra pas, on ne développera pas ».

Mais même s'il n'y avait pas assez d'investisseurs - mais ils sont là et donc je crois qu'il faut les attirer -, ça changera l'image. Je ne sais plus qui l'a dit, il y aura une salle aussi, un auditorium de 2 000 places. Dans les quatre villes de Val de France, il n'y a pas une salle de 2 000 places capable d'accueillir des grands concerts. Chaque fois qu'on... Nous, à Sarcelles, on a une salle de 400 places. Ici, ça doit être 800. Mais bon, il faut à chaque fois enlever les chaises, donc... Or il n'y a pas de raison. C'est 130 000 habitants. Dans n'importe quelle grande ville de province de 130 000 habitants, vous avez un grand théâtre de 2 000 places. Ben on aura enfin notre grand théâtre de 2 000 places, plus d'autres activités qu'on pourra organiser, des plus grands concerts et des plus grandes manifestations sportives.

Mais au-delà de ça, on voit bien comment nos rues aujourd'hui sont traversées de tous les côtés par des voitures qui essaient de passer, de l'Ouest aller à l'est, aller à Roissy. Alors les uns les autres, les Maires, on essaie de mettre des sens interdits, des feux rouges, des dos d'âne, vous allez tous nous demander de... Bon parce que, on ne peut plus circuler dans notre territoire. Et pas forcément de la faute de nos habitants, mais des gens qui traversent.

Alors nous, on soutient depuis longtemps ce boulevard du Parisis, cette Avenue du Parisis. Enfin, elle arrive, enfin elle arrive ! Ça ne fait jamais que presque une centaine d'années qu'on l'attend... Mais enfin elle arrive. Il faudra la faire d'une manière intelligente, en respectant l'environnement, en limitant les nuisances, en protégeant tout notre patrimoine bien sûr, et on doit être capable de le faire. Mais par contre, moi ce que je demande - et on a déjà eu une réunion à Sarcelles l'autre jour -, je le redis, c'est effectivement que le BIP, l'Avenue du Parisis ne s'arrête pas à Sarcelles, parce que ce serait peut-être la pire des choses. Si elle s'arrête à Sarcelles, comme certains le demandent, là pour le coup ça serait engorgé, c'est-à-dire que les voitures arriveront de Roissy, arriveront dans nos rues et là, on ne s'en sort plus. Donc il faut qu'après, elles continuent plus loin, pour désenclaver le territoire, et ça soulagera toutes les voiries des riverains que vous êtes et que nous sommes, c'est-à-dire que les gens passeront. Alors c'est sûr qu'il faut le faire intelligemment en respectant.

Le Transport en Commun en Site Propre est fondamental, c'est-à-dire que le transport en commun se développera, et c'est très bien. Il faudra s'adapter aux horaires de Roissy, moi je suis d'accord avec vous. Il faut embaucher, parce qu'on va chercher des emplois à Roissy mais il faut embaucher à Roissy. Et l'embauche, elle se fait souvent à 3... Enfin, c'est même les 3x8, hein, ça n'arrête jamais à Roissy. Entre le fret la nuit et les transports aériens le jour, ça travaille tout le temps. Donc il faut...

Alors maintenant, ce qui est important de la part du Conseil général, c'est que la concertation est engagée. On est là pour écouter tout le monde, on est là pour faire des propositions, et qu'enfin ce projet arrive. Pourquoi enfin ? Parce que si on est capable de le faire venir assez vite, le dôme, c'est 2016-2017, c'est demain. Il faut savoir que la France aujourd'hui n'est pas capable d'organiser des grandes compétitions sportives parce qu'on n'a pas d'équipements en France.

Et après, l'image, elle changera. Et quand je dis « l'image, elle changera », ça j'en suis convaincu, ça change le territoire. Accessoirement, mais c'est... voilà ça met un peu en valeur les habitations autour, parce que ça prend de l'importance. Allez demander aux habitants de Saint-Denis qui habitent maintenant vers la Plaine-Saint-Denis

combien valait leur pavillon avant le Stade de France et combien il coûte aujourd'hui. Voilà, ça valorise tout, y compris le patrimoine privé des habitants que nous sommes parce que, si l'environnement s'améliore, voilà, il y a un avantage pour tout le monde.

Et puis surtout, ça crée des emplois pour nous et pour nos enfants. Et rien que pour ça, je crois qu'on ne peut pas se priver de cette chance historique. Alors moi, je le soutiens fortement, avec toutes les critiques que je peux entendre. Et d'ailleurs, Monsieur JUVENCE l'a dit et Monsieur PERICAT aussi, ainsi que Philippe SUEUR, voilà, et Michel AUMAS aussi, prenons en compte tous les problèmes environnementaux, c'était un peu le thème de la soirée de ce soir. Mais allons de l'avant, sortons nos territoires de l'état de relégation dans lequel ils sont, et je suis sûr qu'en faisant ça, on fait une œuvre importante, à la fois pour nous mais aussi pour nos enfants.

### **L'animatrice**

Merci, Monsieur PUPPONI. Je crois que Monsieur PERICAT voulait compléter et ensuite, je donne la parole au Monsieur en bleu là-bas.

### **Xavier PERICAT**

Juste un point qui n'a pas été évoqué par rapport à la question de Madame, c'est la question de l'aéroport de Roissy. Enfin, sur Argenteuil, et on n'a pas grand-chose de commun puisque le territoire est quand même assez éloigné, mais on a quand même une chose en commun, c'est les nuisances de l'aéroport de Roissy. Et Dieu sait que les dimanches après-midi, souvent on les passe... la fin du bruit de l'avion précédent, c'est le début du bruit de l'avion suivant. Alors moi je dis clairement les choses. Puisqu'on a les nuisances de quelque chose, il faut au moins en retirer des avantages. Et les avantages, ça doit être en termes d'emplois, de développement économique.

Donc on a cette chance d'avoir Roissy ou cette malchance de l'avoir, sachons en tirer parti, sachant que, moi je peux vous le dire, c'est la deuxième réunion que je fais dans l'est du département, j'ai chaque fois la crainte de ne pas arriver à l'heure, tant c'est le parcours du combattant pour venir depuis Argenteuil jusqu'ici, avec les bouchons, les travaux, etc. Donc cette Avenue du Paris - moi je le vois bien, je l'utilise régulièrement dans sa partie Ouest, c'est-à-dire la partie qui se termine à Soisy-sous-Montmorency -, pour le Maire de Soisy, c'est épouvantable, ce qui se passe. C'est-à-dire qu'en fait, on a une voie qui débouche sur un rond-point et puis après, les voitures, elles sont livrées à elles-mêmes, elles traversent entre le champ de courses et puis des cités qui sont le long. Alors certains vont à gauche, ils s'engouffrent vers Enghien, d'autres essaient d'aller vers Ermont-Eaubonne, mais dans des voiries qui sont totalement pas adaptées.

Et le trafic des 35 000, je crois, véhicules qui étaient identifiés sur, en sortie du BIP Ouest, pour faire court, ces 35 000 voitures, elles se dispersent dans les agglomérations. L'Avenue du Paris demain, c'est justement que ces véhicules-là ne se dispersent pas. Ce qui est vrai pour Soisy-sous-Montmorency sera évidemment vrai également pour Arnouville, c'est tout l'enjeu. Et puis je dirais aussi, parce que je ne suis pas coutumier des territoires, j'ai été quand même abasourdi de voir - et là je rejoins complètement Monsieur PUPPONI là-dessus - de voir des territoires qui avaient été complètement laissés à l'abandon, des tas d'ordures, des squats, des conditions de vie ignobles pour un certain nombre de personnes. Enfin, quand on est Maire d'une ville, quand on est élu, on ne peut pas se satisfaire d'une situation comme ça. Et encore une fois, qu'on soit de droite, de gauche, du centre, de n'importe quoi, quand on est élu, qu'on fait de la politique, c'est qu'on s'intéresse aux gens, on ne peut pas voir son territoire dans cet état-là.

Et c'est aussi un enjeu de développement que cette Avenue du Paris, notamment et là on a ce cas-là aussi sur Argenteuil, pour désenclaver ce qu'on appelle « les quartiers », et pour qu'enfin on arrête de les appeler « les



quartiers », mais que ce soit un quartier parmi d'autres au sein de la ville, et ça, ça me paraît aussi extrêmement important pour l'avenir de notre territoire et du Val d'Oise.

**L'animatrice**

Merci, Monsieur PERICAT. Alors on va redonner un peu la parole à la salle. Monsieur, votre question ?

**Roland HATTAB (habitant d'Arnouville)**

Oui. Est-ce qu'on peut revenir à la diapo qui passe entre... derrière Cora et la ferme des Lemoine ? Je voudrais mieux comprendre. Oui, c'est ça. Alors peut-être Monsieur AUMAS peut m'aider un peu. Je suis d'Arnouville, Roland HATTAB d'Arnouville. Donc le tracé passe exactement derrière Cora.

**L'animatrice**

Parlez bien dans le micro, Monsieur.

**Roland HATTAB**

Le tracé passe derrière les magasins Cora, entre Cora et... Revenez, là, sur le... Oui, il passe derrière les magasins Cora, au-dessus du Rhône et donc en bordure de la ferme des Lemoine.

**Un intervenant**

*Inaudible hors micro*

**Roland HATTAB**

Exactement. Il arrive ensuite, un peu en contrebas, il traverse, il arrive en-dessous du rond-point du Christ. Est-ce que, à cet endroit-là qui est marqué en jaune... Voilà, là, exactement... Est-ce que vous prévoyez une intersection avec arrêt de bus pour pouvoir rejoindre soit la gare d'Arnouville Villiers-le-Bel Gonesse, soit l'intersection qui sera faite sur Gonesse au niveau de Gonesse, du triangle de Gonesse, du barreau de Gonesse ?

**L'animatrice**

Alors, Monsieur JUVENCE vous répond.

**Didier JUVENCE**

Vous avez tout à fait raison, c'est dans l'esprit de ce qu'on a dit tout à l'heure. On a le Transport en Commun en Site Propre qui arrive au niveau donc de... qui passe derrière Cora, pour reprendre vos termes. Le rond-point du Christ est ici, la RD84 est ici. On a effectivement ce qu'on appelle un carrefour pour échanger avec le trafic local. Mais c'est aussi une place traversante.

Je ne sais pas si vous voyez bien, vous êtes peut-être un petit peu loin, il y a des petits points noirs ici et des petites marques bleues. Les marques bleues, ce sont des prévisions de traversées protégées pour les piétons, nous sommes à niveau, nous sommes au niveau du terrain naturel. Et les deux petits points noirs qui sont ici, vous avez tout à fait raison, c'est exactement là où est prévue l'une des 10 stations de bus sur le périmètre de l'Avenue du Parisien pour prendre le bus, soit pour aller vers l'Ouest dans ce sens-là, soit pour aller vers l'Est, et notamment vers Roissy, en empruntant cette section qui est à créer, qui franchira la RD47 qui est la route de Bonneuil, et qui rejoindra ce qu'on appelle aujourd'hui le BIP Est vers Roissy.

**Roland HATTAB**

Et les bus qui vont de Gonesse à Stains continueront à circuler ?

**Didier JUVENCE**

Alors il y aura... À moins que je passe la parole... Il y aura une restructuration globale du réseau bus, je parle sous couvert de notre spécialiste, mais il y aura une restructuration globale du réseau bus. Compte tenu à la fois de l'offre en termes d'attractivité et de compétitivité qu'offrira l'Avenue du Parisis, et des projets de desserte et de restructuration des réseaux de bus existants. Aujourd'hui, à cette phase de la concertation, c'est un peu tôt pour vous répondre autrement que sur le principe, mais ça sera revu pour tenir compte des réseaux existants.

**L'animatrice**

Merci. Alors...

**Jean-Claude POUTOUX**

Je peux compléter, si vous le voulez, sur ce point des bus.

**L'animatrice**

Bien sûr, pardon, allez-y Monsieur POUTOUX.

**Jean-Claude POUTOUX**

C'est-à-dire qu'on a parlé d'Argenteuil Roissy puisqu'on raisonne sur l'ensemble de l'itinéraire, mais il est évident que ce site propre, cette infrastructure n'est pas une infrastructure fermée, donc elle n'est pas utilisable que d'un bout à l'autre. Elle est utilisable par toutes les lignes de bus qui pourront l'utiliser en rentrant à un endroit et sortant à l'autre. Donc ça vient faire gagner du temps sur l'ensemble des lignes de rabattement vers les gares, dont toutes les communes riveraines, et même celles qui sont plus lointaines, pourront bénéficier.

**L'animatrice**

Complément de Monsieur SUEUR ?

**Philippe SUEUR**

Oui. C'est un point essentiel parce que donc c'est bien une voie partagée. Et ce qui a été avancé également par Monsieur JUVENCE. Toute infrastructure, que ça soit celle du tramway, le T5 qui arrive à Sarcelles, le T8 qui va arriver sur Epinay, et nous sommes en travail actuellement avec le STIF sur le redéploiement, la redéfinition des dessertes des lignes, qu'elles soient RATP ou d'autres lignes. Donc à un moment donné, il y a une reconsidération pour améliorer le niveau de service.

**L'animatrice**

Alors, on a deux demandes de prise de parole là-bas. Monsieur avec la veste grise, d'abord.

**Un intervenant**

Bonjour. Moi, j'habite Deuil-la-Barre, donc Deuil-la-Barre qui est une ville sur le tracé de l'Avenue du Parisis. Je voudrais revenir sur la question de l'emploi, à commencer par Roissy. Je pense qu'il faut arrêter de dire que les Valdoisiens ne travaillent pas à Roissy parce qu'ils ne peuvent pas y aller. Le problème de l'emploi à Roissy, c'est le problème de types de métiers qu'il y a, qui doivent répondre à un certain nombre de qualifications. La

meilleure preuve en est que ceux qui... tout le monde travaille à Roissy, y compris des gens de l'Essonne, y compris des gens de Paris, y compris des gens de l'Oise. Ce n'est pas une question de distance, ce n'est pas une question d'accès. Et effectivement, les gens de la zone d'Arnouville, Sarcelles, etc. auraient grandement besoin de pouvoir accéder à Roissy, mais ils le peuvent facilement. Ce n'est pas parce qu'on va gagner 10 minutes sur une demi-heure de trajet qu'on va pouvoir travailler plus facilement à Roissy, c'est un problème de qualification, ce n'est pas un problème de trajet.

Alors maintenant concernant les différents projets qui ont été évoqués, je pense que personne ici ne... tout le monde est conscient plus exactement que les élus locaux du secteur sont tout à fait attachés à développer l'emploi de leurs ouailles, à commencer par Monsieur PUPPONI ou Monsieur AUMAS. Mais ce n'est pas pour autant qu'il faut se raccrocher à des mirages. Or, désolé, mais le dôme de Sarcelles, c'est sans doute très bien, ça fait joli dans le paysage, mais combien d'emplois ça rapporte ? Premier élément. Une salle de ce type, c'est 30 emplois permanents, alors il doit y avoir d'autres emplois induits, j'aimerais savoir lesquels.

D'autre part, c'est un projet qui est en compétition avec d'autres projets à l'échelle de l'Île-de-France, à commencer par celui de Tremblay, à quelques encablures de là. Et l'autre projet dont on parle sans arrêt, c'est Europa City. Alors Europa City, faut quand même dire ce que c'est, Europa City. Europa City, c'est un projet débile, voilà, il faut le dire, le qualificatif, c'est « débile » ! Pourquoi ? Qu'est-ce que c'est ? Europa City, c'est faire venir des touristes du monde entier pour qu'ils viennent faire du ski à Gonesse, voilà. Donc quand on nous parle de 15 millions de visiteurs, 30 millions de visiteurs, c'est n'importe quoi, voilà, c'est n'importe quoi !

Donc l'Avenue du Paris ne va pas changer grand-chose à tout ça. Je pense qu'il vaut mieux développer des emplois de proximité, c'est bien là que réside la solution, plutôt que de faire miroiter des projets qui n'existeront jamais. Parce qu'Europa City, évidemment un jour, quelqu'un va siffler la fin de la partie. Voilà.

#### **L'animatrice**

Merci. Nous allons tout de suite répondre parce qu'il y a beaucoup d'éléments, sur l'emploi, sur Europa City... Qui veut répondre ? Monsieur le Maire.

#### **Monsieur le Maire**

Je voudrais quand même répondre sur les transports, parce que quand vous dites que l'accès de Roissy est facile pour les gens de notre secteur, je vais vous dire : comment y vont-ils en transports en commun ? Il faut prendre le RER D, aller jusqu'à la Gare du Nord et, de la Gare du Nord, prendre le RER B pour venir à Roissy. Au total, c'est une heure de transport, quand cela fonctionne sans problème. Alors que trois éléments nous permettraient d'aller plus facilement : ce bus en site propre prévu en l'insérant dans le boulevard du Paris, dans le BIP Est ; le barreau de Gonesse qui nous permettra, lorsqu'il sera réalisé, à partir de notre gare, d'aller à Roissy en changeant à la gare de Villepinte-Parc des Expositions et reprendre le RER B, ce qui permettra d'aller en 15 minutes à Roissy, ce qui est autre chose qu'une heure ; le bus à haut niveau de service qui sera normalement mis en service à partir de 2013-2014, qui permettra d'aller en 25 minutes voire une demi-heure à Roissy, ce qui fait quand même gagner du temps.

Alors quand vous venez nous dire, Monsieur, parce que vous êtes à Deuil, restez-y, mais il faudrait quand même connaître le territoire et ne pas avancer n'importe quoi. Actuellement, pour aller à Roissy, il faut une heure, en passant par la Gare du Nord.

#### **L'animatrice**

Merci. Un complément à la tribune, Monsieur SUEUR.

**Philippe SUEUR**

Je veux juste revenir sur les emplois. 4 500 Val-d'Oisiens travaillent sur la plate-forme. Penser qu'il n'y en aurait pas plus, très franchement, c'est les mépriser.

**L'animatrice**

Merci. Avant de donner la parole à Monsieur, juste un complément de Monsieur VAILLANT. Ensuite, nous prendrons la question de Monsieur, au fond.

## **Développement du territoire**

**Didier VAILLANT**

Sur le développement du territoire, un certain nombre de réponses ont déjà été apportées. Jusqu'à maintenant, nous parlons de développement durable. Que s'est-il passé dans les années 60 ? Dans les années 60, sur les villes de Villiers-le-Bel, de Garges, de Sarcelles, de Gonesse, de Goussainville, nous avons construit des logements. Point. C'est effectivement 40 ans plus tard que nous pensons qu'il faut désenclaver ces secteurs et faire en sorte d'y amener de l'emploi. Pour moi, le développement durable, c'est de faire en sorte de limiter les déplacements. Si l'objectif est d'envoyer nos habitants à l'autre bout de Paris, je pense que ce n'est pas cela, le développement durable.

Aujourd'hui, nous sommes là pour parler de l'Avenue du Parisis. Il existe une autre carte, celle entre notre territoire, Val de France plus Gonesse, et le reste de la région parisienne. Nous nous apercevons que, sur les deux tiers de la région parisienne, il faut plus d'une heure pour y aller. Une étude a été réalisée montrant qu'avec le tramway Saint-Denis Sarcelles, plus le barreau ferroviaire, plus le métro automatique, nous nous apercevons que cette carte change complètement et que 80 % de la région Île-de-France seront accessibles en moins d'une heure à notre territoire. Bien sûr, nous parlons beaucoup de Roissy, mais une fois qu'existera le métro automatique, la gare du triangle de Gonesse à La Défense prendra 32 minutes. Donc, c'est effectivement faire en sorte que notre poche d'habitat, qui était complètement isolée, soit rattachée au reste de la région parisienne.

Dernière chose : tout à l'heure, quelqu'un a évoqué le problème de la formation. Oui, le problème de la formation est essentiel. Nous devons y travailler. Je prendrai un exemple, celui du centre commercial ouvert à côté de la sous-préfecture. Nous avons travaillé plus d'un an en avance pour faire en sorte que ce soient les habitants du territoire qui en bénéficient. Aujourd'hui, sur 270 emplois créés, pour 170, ce sont des habitants du territoire du Val de France qui en bénéficient. Donc, en même temps qu'existent de grands projets, il faut bien évidemment travailler sur la formation pour que nous nous retrouvions dans des proportions identiques et faire en sorte de rapprocher l'habitat et l'emploi. Je pense que c'est cela aussi, le développement durable.

**L'animatrice**

Merci, Monsieur VAILLANT. Nous avons une question là-bas, puis Monsieur au troisième rang.

## **Impacts sur l'environnement**

**Monsieur DUFOYER**

J'ai préparé un petit texte, certains sont habitués à cette pratique. Je vais vous le lire.

« Une nouvelle fois, le département se limite à des effets d'annonce, des déclarations d'intention en prenant le soin d'être suffisamment imprécis pour qu'il n'y ait finalement aucun engagement de sa part. Soyons concrets.

Vous prétendez que ce projet n'aura pas d'impacts sur l'environnement, mais vous n'êtes pas capables aujourd'hui de prendre l'engagement que, dans tous les cas, y compris les plus particuliers, il n'y aura pas d'accroissement des nuisances. C'est bien évidemment faux. Le débat doit porter sur des solutions pour tous ceux qui sont exposés à ces nuisances sonores, polluantes, esthétiques, etc. Le respect de la vie humaine, c'est avant tout de préserver la santé de tous, pas de répartir les maladies. Vous semblez vouloir nous faire croire qu'en moyenne, cette route est respectueuse de l'environnement, mais vous feriez porter à tous ceux qui vivent dans un environnement préservé, pour ne pas dire remarquable, comme il est défini dans certaines études de votre projet, les conséquences de l'urbanisation désordonnée depuis des décennies qui vous poussent maintenant, plutôt qu'à chasser les polluants au Nord, en dehors de nos communes, de les favoriser en leur sein.

Si ce projet se fait selon vos conditions, vous serez tous responsables, puisque vous êtes conscients des effets polluants sur la santé. Vous savez que la zone des 300 m de part et d'autre de cette Avenue suscite l'inquiétude des sachants en matière de santé publique. Cette notion existe même au sein du Plan Qualité de l'air de la région. Vous avez accepté par votre vote d'y déroger localement. Ce projet fait la part belle à l'automobile. C'est non seulement de la démagogie, mais aujourd'hui, c'est de la mise en danger de la vie d'autrui. Vous utilisez le TCSP comme un alibi. C'est bien la preuve d'une préméditation, preuve de culpabilité vis-à-vis de tous ceux qui ont le droit de respirer un air de qualité. Si tel n'était pas le cas, le TCSP ne représenterait pas moins de 20 % des possibilités de transport de personnes dans cette Avenue. Malgré tout le marketing et la communication que vous faites autour de ce projet, vous exposez le projet de créer une nouvelle source d'émissions de polluants que vous ne maîtriserez pas. Vous nous ferez revenir au siècle dernier et vous amputerez notre espérance de vie.

Dans ces conditions, l'Avenue du Parisis devient un itinéraire de délestage cohérent à l'A86 au Sud et à l'A104 au Nord, mais cette cohérence évidente a été exclue du périmètre d'étude permettant ainsi au département de ne pas tenir compte et de pouvoir tenter de justifier une stabilité du trafic. Ce troisième lien transversal pouvant accueillir jusqu'à 58 000 véhicules par jour serait irrémédiablement dans le même état que les deux autres axes transversaux préexistants, c'est-à-dire totalement saturés aux heures de pointe. Vous ne pouvez et ne pourrez pas vous abriter derrière les études que vous avez diligentées, car si les calculs de ces dernières ne sont pas contestables, leurs hypothèses, et surtout leur absence d'hypothèses, remettent nécessairement en question leurs conclusions. Par exemple, il en existe bien d'autres, mais la simulation du pic de pollution que vous avez faite l'a été sur les relevés de l'après-midi, alors que nous savons tous que la circulation est plus importante le matin. Vous ne pouvez pas nous plus vous abriter derrière l'absence de technologie, puisqu'aujourd'hui, il existe des solutions de couverture auxquelles sont adjoints des dispositifs de retraitement, afin d'améliorer significativement la quantité, mais aussi la maîtrise des rejets polluants.

Ce projet a pour conséquence de sacrifier les riverains du tracé, de les séparer de leur centre-ville. S'il est mené à son terme dans les conditions actuelles, il détruira leur bien le plus précieux : la santé, mais aussi leur patrimoine. Attendez-vous à une réaction vive et déterminée. L'impact de ce projet est si important pour les riverains que vous ne disposerez d'aucun mandat vous permettant de l'engager.

### **L'animatrice**

Merci. Pourriez-vous simplement, Monsieur, vous présenter avant de rendre le micro ?

### **Monsieur DUFOYER**

Je paye mes impôts sur la commune de Bonneuil-en-France, sur la commune de Sarcelles et sur la commune de Deuil-la-Barre.

## **L'animatrice**

Il habite sur trois communes.

## **Philippe SUEUR**

Je voudrais répondre, quand même.

## **L'animatrice**

Alors, Monsieur SUEUR, ensuite Monsieur le Conseiller général de Gonesse, qui va répondre également.

## **Philippe SUEUR**

Nous n'allons pas polémiquer. N'importe comment, ce texte, vous l'avez lu à Sarcelles, vous le relirez à la prochaine réunion et dans toutes les réunions. Vous permettez, je ne vous ai pas interrompu. Vous avez, je crois, un certain autisme et à la fois un problème de vision, parce que ce qui a été exposé ne correspond en rien à votre analyse, qui fonctionne essentiellement sur le projet antérieur. Vous êtes là sur une critique d'un projet autoroutier, de voie express à 110 km/h. Nous sommes sur une avenue interurbaine, une avenue de desserte à 70 km/h, au service des populations et vous voulez diaboliser un projet d'infrastructure qui est au service des populations. Les analyses qui ont été faites, les études qui ont été réalisées seront encore affinées. Quand vous dites que le Conseil général est irresponsable et ne prend pas d'engagement, je vous trouve là, vraiment, dans un porte-à-faux insoutenable. Mon cher collègue, vous vouliez prendre la parole.

## **Cédric SABOURET, conseiller général du canton de Gonesse**

Je pense que nous pouvons avoir comme position, par exemple, que tout projet routier aujourd'hui est illégitime. Le problème est que la circulation routière existe déjà, sauf qu'elle est anarchique sur le territoire. Les liaisons entre l'Est et l'Ouest du territoire, en voiture, se font, simplement elles se font en utilisant une voirie qui n'est pas adaptée. Les transports en camions aussi se font.

Juste un petit témoignage : des camions, j'en vois passer, à des endroits où ils ne devraient pas passer et je suis toujours plus qu'agacé, parfois même inquiet parce que des camions dans des zones urbaines denses, c'est quand même source de danger et nous le savons, nous l'avons vu même dans le département récemment, je crois que c'était sur un carrefour à Saint-Bris, avec des enfants qui traversaient et un camion qui en a écrasé.

Donc, je préfère que cela se fasse sur des voiries adaptées. L'argument de la pollution atmosphérique ne me paraît pas recevable, tout simplement parce que la circulation a déjà lieu aujourd'hui. Elle a déjà lieu et les gens poireautent dans des embouteillages permanents. C'est mauvais pour eux parce qu'ils passent plus de temps, mais c'est mauvais pour nous parce que, pendant qu'ils sont dans les embouteillages, ils font tourner les moteurs. Donc, je suis vraiment favorable à ce que nous ayons de la voirie qui nous permette d'organiser un peu les circulations qui aujourd'hui sont anarchiques, premier point, et deuxième point, si, sur cette voirie, nous avons des transports en commun en site propre, nous inciterons certainement un certain nombre de personnes qui ont des trajets bien adaptés pour leurs besoins professionnels ou leurs études, à remplacer la voiture, qui est quand même coûteuse et le sera de plus en plus, par un transport en commun dont les temps de trajet seront garantis et dont, j'espère, la qualité de service sera également garantie.

Vraiment, sur cette position de principe qui consiste à dire que tout projet d'aménagement routier est de l'argent fichu en l'air, je crois que nous ne pouvons pas l'accepter. C'était juste une petite réaction à ce que j'ai entendu et qui m'a agacé.

## **L'animatrice**

Merci. Monsieur le Maire, et ensuite Monsieur PERICAT.

## **Monsieur le Maire**

Je voulais simplement répondre à ce monsieur qu'actuellement, la circulation sur le CD 208, puisque la circulation Est-Ouest passe par le CD 208, l'avenue Pierre Curie ou l'avenue Paul Vaillant-Couturier, c'est à peu près 22 000 véhicules/jour. Cela représente au moins 1 500 riverains. Monsieur, je vais vous envoyer les 1 500 riverains et vous irez leur expliquer que de ne pas réaliser le BIP va les avantager, qu'ils vivront mieux sans le BIP. Je vais vous les envoyer et vous leur expliquerez. Je vais vous dire que les 1 500 riverains attendent avec impatience la réalisation du BIP. Je vais vous envoyer les parents d'élèves de l'école Victor Hugo qui borde l'avenue Charles Vaillant, où passent les 22 000 véhicules/jour. Vous verrez si les parents de l'école Victor Hugo ne seraient pas rassurés que cette circulation n'existe plus. Je pense qu'ils attendent depuis longtemps que le BIP soit créé pour sécuriser la sortie de leurs enfants. Il ne faut pas raconter n'importe quoi et je ne sais pas où vous vivez, mais il faut aussi tenir compte des habitants des villes qui sont traversées par ces circulations de transit et qui n'en peuvent plus, qui demandent depuis 30 ans le BIP et qui demandent depuis 30 ans que cela se réalise. Enfin, cela va se réaliser. Je suis content que cela se réalise et je m'aperçois que vous vivez en égoïste, en idéologue et que vous ne tenez pas compte de ces habitants. Moi, j'en tiens compte en tant que Maire, Monsieur.

## **L'animatrice**

Merci. Monsieur PERICAT.

## **Xavier PERICAT**

De manière plus calme, je trouve que le fait que tout le monde n'ait pas forcément le même avis, c'est ce qui fait la vitalité de cette réunion publique de concertation. Cela prouve au moins qu'il existe une vraie concertation et que nous ne sommes pas devant un public totalement convaincu et acquis. Cela aussi met en évidence la réalité de cette concertation.

Je reviendrai sur un certain nombre de vos propos, notamment le respect de la vie humaine. Je ne vois personne ici qui n'ait pas de respect de la vie humaine. Le respect de la vie humaine passe avant tout par donner aux gens de la dignité et la dignité passe par le travail. Si nous pouvons permettre, en favorisant des axes de circulation, à des entreprises de s'implanter, parce que vous savez, que nous soyons de droite ou de gauche, nous sommes tous acquis au fait que les chefs d'entreprise ne sont pas des philanthropes. Ils ne viendront pas ici en se disant : « Dans ce quartier, c'est malheureux, les gens n'ont pas de travail, alors je vais m'implanter là ». Non, il faut arrêter de rêver. Ils viennent simplement parce qu'ils pensent : « J'ai les moyens de faire vivre mon entreprise et d'y faire du business, parce que des axes de communication permettront à mes flux entrants d'entrer, à mon personnel d'arriver facilement et pas en retard, et à mes clients de venir également ». Tel est l'enjeu.

Vous avez ensuite parlé de sources d'émissions de polluants. Je peux vous dire que, professionnellement, je travaille chez Renault, au siège de Renault à Boulogne-Billancourt et donc, je connais un peu les voitures. Je sais ce que représente la pollution des véhicules automobiles aujourd'hui par rapport à ce qu'elle représentait quarante ans plus tôt. Aujourd'hui, la pollution des véhicules a été divisée par dix en termes de rejets, d'émissions, etc. Quand on vient nous parler aujourd'hui de pollution, je ne suis pas un défenseur du tout voiture puisque, dans l'entreprise où je travaille, nous sommes en proue sur le véhicule électrique. C'est donc quelque chose que nous essayons de promouvoir au maximum. Pour autant, il est clair qu'une voiture d'il y a 40 ans n'a rien à voir en termes de rejets avec une voiture d'aujourd'hui. Cette peur de la pollution que vous

brandissez, même si je veux croire que vous êtes de bonne foi, n'est pas réelle au jour d'aujourd'hui sur le territoire.

Sur l'aspect des camions, parce que nous ne parlons pas des camions, mais j'ai le cas sur ma ville où nous nous retrouvons avec des camions qui sont en zone urbaine et j'ai un certain nombre de riverains, et sans doute Michel les a aussi, qui disent : « Quand arrêtez-vous la circulation des camions dans la toute petite rue, parce que j'ai des vibrations sur ma maison ? J'ai fait prendre des mesures, des fissures existent au niveau de ma maison, mon patrimoine se dégrade », sans parler de toute la pollution qui existe parce que des camions passent sans arrêt, donc les maisons sont complètement noires, et les véhicules passent là parce qu'ils ne peuvent pas passer ailleurs. C'est vrai qu'il faudra véritablement, mais ce sera dans un second temps, que cette Avenue du Paris soit rentrée dans tous les GPS et mise à jour, parce que nous avons un vrai problème là aussi, de faire en sorte que, quand des voies nouvelles existent, elles soient utilisées et que nous ne retrouvions pas des camions complètement empêtrés dans des rues où ils n'ont pas la possibilité aujourd'hui d'aller. Je crois beaucoup que les camionneurs choisiront cette Avenue, au détriment ou plutôt au profit des voies urbaines de circulation et ce sera un vrai plus.

Vous dites que cela créera une rupture avec le centre-ville. Je l'ai déjà dit dans la réunion précédente, et vous y étiez, nous savons ce que c'est, à Argenteuil, que d'avoir un centre-ville coupé en deux, voire coupé en trois, parce que nous sommes coupés à la fois par l'A15 d'un côté, par la voie ferrée de l'autre côté, nous avons une zone industrielle qui borde le centre-ville, donc nous connaissons bien ces aspects. C'est vrai que je ne serais pas à la tribune pour défendre cela ce soir si c'était pour reproduire les erreurs que nous avons faites collectivement quarante ans plus tôt. Si nous sommes ici aujourd'hui, si le projet a évolué, c'est justement parce que les erreurs peuvent quelquefois servir à ne pas reproduire la même chose.

Sur les aspects des monuments historiques que vous citez, notamment sur le tronçon que nous verrons en fin d'année, j'y suis très attaché également. Ce qui fait l'intérêt du Val-d'Oise, c'est que nous avons un département à la fois multiforme dans sa sociologie, dans ses zones géographiques, qui partage le Vexin d'un côté, des zones plus urbanisées de l'autre, et je crois que l'identité Val-d'Oisienne, ce sont tous ces monuments historiques qui font que nous avons dans chaque quartier, que ce soit pas très loin d'ici sur Écouen ou dans le Vexin, des monuments remarquables. Nous avons tous intérêts, dans la valorisation de notre patrimoine, à ne pas détruire ce que nous ont laissé nos ancêtres. Cela paraît être une question de bon sens.

Il faudrait que des aménagements soient faits, Monsieur JUVENCE parlait tout à l'heure d'aménagement en déblai. Il est clair que, à un moment de la concertation, dans les études, si l'architecte des bâtiments de France dit non – et ils ne sont pas commodes, parce que je suis dans un périmètre de bâtiments de France et je peux vous dire que même pour la couleur de vos volets, c'est compliqué –, il faudra avoir des aménagements dans cette fourchette que nous avons entre un peu moins de 500 millions et 550 millions d'euros, sachant qu'en termes financiers, de toute façon, ce projet va s'étaler, Philippe SUEUR le disait tout à l'heure. Il est clair qu'il ne sera pas réalisé du jour au lendemain, dans la mesure le Conseil général n'a pas cette capacité financière. Donc, les projets vont s'étaler et, à chaque fois que les projets vont s'étaler, les choses se feront par tronçon, des réunions de plus en plus abouties auront lieu, de plus en plus précises, sur lesquelles les riverains seront inévitablement consultés au fil du temps.

Il faut donc que vous ayez vraiment présent à l'esprit ce soir qu'ici, nous sommes dans un acte fondateur à travers ces trois premières réunions publiques. D'autres auront lieu jusqu'au mois de novembre, puis les projets avanceront, parce que nous devons travailler, nous devons ingurgiter toutes les remarques que vous nous avez faites et en tenir compte, les restituer. C'est un chemin d'étape, mais ce soir, ce qui est important est qu'enfin nous sommes dans le concret, alors que jusqu'à présent, nous étions dans de vagues projets, comme le disait Monsieur tout à l'heure.



## **L'animatrice**

Merci, Monsieur PERICAT. Nous allons donner la parole au Monsieur à la moustache.

## **Camions et RD 208**

### **Un habitant d'Arnouville**

Je suis un des riverains du RD 208, j'habite avenue Pierre Curie, et je voudrais poser deux questions à propos des camions. La première : à terme, est-il prévu de prendre des mesures dissuasives voire réglementaires pour limiter la taille des camions sur cet axe RD 208 qui dessert à la fois la zone industrielle de Sarcelles et celle de Gonesse ? La deuxième question : nous encourageons vivement les transports en commun comme mesure alternative à la voiture ; est-il prévu des mesures alternatives au transport des marchandises par camions ?  
Merci.

## **L'animatrice**

Merci. Alors, Monsieur PERICAT, vous vouliez parler des camions. Voilà, vous êtes servi.

### **Xavier PERICAT**

Je vous remercie beaucoup. Sur la taille des camions, je crois qu'il faut dire les choses clairement. À partir du moment où les véhicules sont conçus, qu'ils ont un gabarit pour aller sur la route et qu'ils sont aux normes européennes, il n'y aura pas de restrictions possibles du gabarit des camions, sauf si on nous dit le contraire, mais cela ne s'est jamais produit. Aujourd'hui, nous le voyons bien, et je le vois bien dans ma ville, nous avons parfois des 38 t qui viennent se perdre, parce que nous avons une zone industrielle à côté d'un quartier pavillonnaire ; le GPS oriente le camion au niveau du chemin le plus court et nous voyons un camion qui, à un moment donné, ne peut plus ni avancer ni reculer parce qu'il est complètement perdu dans des voies qui datent du début du siècle et ne sont pas du tout adaptées.

Pour la solution de l'Avenue du Parisis, encore une fois, ce n'est pas l'Avenue du Parisis qui va transformer les choses complètement. Tout ce qui était noir avant ne deviendra pas limpide et clair parce que cette Avenue existera. Le but est de limiter les nuisances et, par rapport aux rues et aux avenues que vous avez aujourd'hui, l'Avenue du Parisis permettra une circulation plus facile de ces camions. Toutefois, dire que cela en diminuera la taille, je crois qu'il faut être honnête et ne pas le dire.

Quant aux moyens alternatifs de transport aux camions, le ferroutage existe, le transport par voie maritime, et dans le Val-d'Oise, nous avons aussi une carte à jouer dans ce cadre, pas tellement dans cette partie du territoire mais plus vers nous, sur Argenteuil, mais nous voyons bien aujourd'hui que le ferroutage fonctionne très peu au niveau de la SNCF, que cela marche mal. Nous pouvons essayer d'inverser les tendances, mais aujourd'hui, malheureusement, le camion fait l'essentiel du trafic et l'avion, puisque nous avons cette chance d'avoir, dans ce cadre, l'aéroport de Roissy pas trop loin de nous.

Après, justement, des plans de circulation peuvent par contre être réalisés dans les villes, dans la mesure où cette Avenue du Parisis existera, pour confiner les camions sur cette voie et les empêcher de prendre les centres-villes. Aujourd'hui, comme le disait Monsieur PUPPONI, où chacun essaie de mettre son sens interdit de façon à ne pas être embêté mais que cela, de préférence, embête le voisin d'en face, ce ne sera plus possible parce que cette Avenue permettra d'effectuer une liaison Est-Ouest que nous n'avons pas aujourd'hui.

## **L'animatrice**

Alors, Monsieur JUVENCE complète sur les camions.

**Didier JUVENCE**

Oui, alors plus sur la RD 208 que sur les camions. Je pense que la problématique va se déplacer un peu en termes d'attractivité. Il faudra distinguer le trafic de transit, qui sera attiré par des voiries qui permettront un meilleur écoulement de la circulation, notamment celle des camions qui iront là où c'est facile, là où leur GPS leur dira d'aller, et la desserte locale. La problématique à laquelle nous serons confrontés, que ce soit sur la 208 ou sur d'autres voies, est que si nous interdisons les routes départementales, qui sont à la fois a priori intégrées au réseau structurant, mais aussi dimensionnées pour en termes de structures de chaussée, je ne vais pas rentrer dans des termes techniques, mais en termes de portance, en termes de gabarit, si nous interdisons ce type de voies, les routes départementales, à nouveau nous trouverons les camions partout ailleurs sur la voirie locale.

Je veux bien que nous regardions, y compris à court terme, s'il existe une vraie problématique technique pour emprunter une section de la RD 208, mais ce n'est pas du tout ce que les services m'ont fait remonter à ce jour, que nous regardions, par le biais éventuellement d'autres solutions, je pense notamment à la signalisation directionnelle, nous pouvons là aussi être incitatifs pour drainer du trafic si nous le souhaitons pour aller desservir telle ou telle zone d'activité, mais pour avoir une réponse générale, Monsieur – j'en suis désolé, mais c'est à la fois pour le bien du tissu local et de la circulation locale –, je crois qu'il ne faut surtout pas interdire les routes départementales aux camions, sauf pour des raisons techniques, parce que sinon, vous allez retrouver ces mêmes camions sur les voies communales et sur les petites voies.

**L'animatrice**

Merci, Monsieur JUVENCE. D'autres mains se lèvent-elles ? Monsieur.

## **Déshabiller Paul pour habiller Jacques ?**

**Pascal KOUVTANOVITCH**

Merci, Monsieur PERICAT. J'étais présent le jeudi 8 mars à l'assemblée générale de Sarcelles. Je voulais juste faire un petit aparté : le monsieur qui a lu un discours n'a pas fait le même discours qu'à Sarcelles. Monsieur HOMAS, je voudrais simplement souligner, et je vous présenterai un exemple tout à l'heure, si vous me le permettez, il ne faut pas, lorsqu'on fait un nouveau projet, déshabiller Paul pour habiller Jacques, par rapport à l'école et vous le comprendrez par la suite.

Concernant Monsieur PERICAT, je vous félicite pour souligner que les réunions publiques doivent respecter la pluralité des débats.

Première chose, Monsieur JUVENCE, vous avez dit que la présentation était sur le site du Val-d'Oise. Je ne l'ai pas trouvée, je viens de vérifier à l'instant, je ne sais pas où elle est.

Je vous donne mon nom, parce qu'a priori, je suis intervenu à Sarcelles et mon nom n'a pas été cité. Donc, c'est Monsieur KOUVTANOVITCH. J'habite résidence Malesherbes. C'est enregistré, donc a priori... et si vous voulez mon nom, je vous le donnerai.

Deuxième question, je trouve un peu déplorable, surtout avec la technologie actuelle, que les cartes ne soient pas récentes. Des bâtiments existent sur les nouvelles cartes qui ne sont pas présents ici, donc c'est un peu difficile parfois de se localiser.

Je n'ai pas trouvé sur le site ce que Monsieur évoque concernant le rapport sur la nuisance sonore. Je pense que cela nous concerne tous. Je ne suis pas technicien et je ne sais pas si le périmètre de 300 m peut faire du bruit ou autre. J'attends effectivement que ce rapport paraisse pour évaluer ce problème.

Je n'ai pas vu de comparatif de tracé entre les différentes solutions. Je n'ai pas trouvé, alors je vais voir Monsieur le Maire. Visiblement, il faut télécharger toutes les solutions 1, 2, 3 et 4 pour les comparer, mais je n'ai pas vu de comparaison et s'il existe une modification de tracé entre les différentes solutions. C'est aussi pour Monsieur NAU, puisque j'avais déjà fait une remarque par rapport aux documents qui existent et que je n'ai pas trouvés. J'ai pris le temps, je pense que les gens de l'assemblée n'ont peut-être pas eu le temps d'aller voir sur le site du Val-d'Oise et de consulter tous les documents, donc j'ai pris le temps de le faire, une semaine.

J'avais une autre question : je n'ai pas vu le plan de tramway Sarcelles. Dans tous les plans que j'ai vus, je n'ai pas vu le tramway. Apparemment, il est trop petit pour apparaître. Vous savez que le BIP passe par la gare de Sarcelles, traverse un pont. A priori, le tramway aussi passe par le pont et je ne l'ai pas vu. Alors, j'ai peut-être mal compris le tracé. Peut-être que j'ai mal compris le tracé, j'en conviens. Toujours est-il que ce n'est pas clair pour moi, donc ce n'est peut-être pas clair pour les autres.

**L'animatrice**

Allez-y, Monsieur, terminez pour que nous puissions vous répondre.

**Pascal KOUVTANOVITCH**

J'ai bientôt terminé. Concernant les différentes remarques, j'ai vu qu'un particulier pouvait avoir un avis. Par contre, je n'ai pas vu si un Conseil syndical pouvait rédiger une contribution, ce n'est pas précisé, donc c'est une question qui nous intéresse.

Si vous voulez bien voir l'avenue de Chantereine et la résidence, et Monsieur AUMAS va comprendre parfaitement ce que j'ai dit tout à l'heure, si nous pouvons voir, s'il vous plaît, la photo, donc c'est l'avenue de Chantereine, à Sarcelles. J'ai déjà interpellé le Maire, donc je pense qu'il est au courant, et vous allez comprendre : habiller Paul pour déshabiller Jacques.

Je ne suis pas à la réunion de Sarcelles. C'est une réunion publique et je crois, si ma mémoire est bonne, qu'elle concerne tous les communes, nous sommes bien d'accord ? Ai-je bien compris ? Monsieur PERICAT, ai-je bien compris ?

**L'animatrice**

Commençons-nous à répondre au monsieur ?

**Pascal KOUVTANOVITCH**

Voyez la résidence Malesherbes, donc vous parlez de l'école et je suis bien conscient que c'est un vrai problème, certainement, pour les écoles. Par contre, vous voyez la résidence Malesherbes, il y a 186 appartements, c'est une résidence tranquille entourée de verdure. Demain, avec la route située ici, nous ne connaissons pas l'impact sonore, parce qu'effectivement, il n'y a pas de traduction concernant les petits points. Monsieur JUVENCE m'a donné une piste d'éclairage concernant l'isolation phonique, mais je ne l'ai pas eue.

**L'animatrice**

Monsieur, excusez-moi de vous interrompre, il faudrait aller assez vite parce qu'il y a encore beaucoup de questions et comme votre question concerne Sarcelles et qu'en grande majorité, des habitants d'Arnouville sont présents, il faudrait que nous restions quand même un peu dans le territoire.

**Pascal KOUVTANOVITCH**

Excusez-moi, je n'avais pas vu, dans les convocations et dans le document qui est ici, que nous ne pouvions parler dans les réunions publiques que de la ville où la réunion se tenait. J'ai peut-être mal compris.

**L'animatrice**

C'est libre, mais il reste encore beaucoup de questions. Il faut simplement que nous ayons le temps de prendre toutes les questions, s'il vous plaît, Monsieur.

**Pascal KOUVTANOVITCH**

Je vous remercie de préciser ce point.

**L'animatrice**

Nous vous laissons terminer pour qu'ensuite, nous puissions prendre les autres questions.

**Pascal KOUVTANOVITCH**

Vous voyez que la résidence qui est ici, qui avait une entrée à peu près au niveau du carré vert, cette entrée sera a priori difficile et les gens qui allaient à pied à côté, au centre commercial, maintenant, avec cette route, auront beaucoup de difficultés. Une école se trouve un peu plus loin, où les enfants vont à l'école. Donc, vous savez, votre école sera peut-être protégée, mais là, les gens qui vont à l'école, demain, ne le seront plus et ce sont eux qui seront dans la situation que vous avez citée. Donc, je dis que quand il y a un nouveau projet, il serait bien, et je n'ai pas vu dans les plans que vous avez présentés, dans les solutions 1, 2, 3 et 4, effectivement, le détail de cette situation. Cela nous intéresse. Monsieur le Maire nous a promis une réunion au Conseil syndical et je comprends parfaitement qu'en une semaine, il n'ait pas le temps de l'organiser.

**L'animatrice**

Monsieur JUVENCE va vous répondre.

**Pascal KOUVTANOVITCH**

En tout cas, j'incite toutes les personnes qui sont autour à bien aller vérifier le plan sur le site du Val d'Oise. Je rappelle aussi, quand même, que par rapport à la pollution, et je vais aller dans votre sens, le projet se terminera en 2025. Utiliserons-nous une voiture en 2025 ? Y aura-t-il encore de la pollution ? Je ne sais pas, mais j'abonde dans votre sens.

**L'animatrice**

Nous avons compris, nous récupérons le micro. Monsieur JUVENCE, quelques mots, puis nous prendrons d'autres interventions.

**Didier JUVENCE**

Juste en un mot, sur le principe et Monsieur NAU, garant de la concertation, le rappelle en toute objectivité et relativement régulièrement, vous trouverez sur le site l'ensemble des documents évoqués. Concernant la réunion de Sarcelles, nous avons mis le compte-rendu. Vous n'avez pas dit que le compte-rendu y était, mais il y est. Vous avez le compte-rendu et tous les éléments qui ont été présentés la semaine dernière, comme ceux qui vous sont présentés aujourd'hui, nous ne les inventons pas pour les réunions publiques, ils sont extraits des dossiers techniques qui sont eux aussi sur le site. Très sincèrement, je jette un regard à mon collègue directeur de la communication, si vous souhaitez que nous ajoutons les PowerPoint au format PDF des données

techniques, cela ne nous pose aucun souci. Il faudra savoir que ce sera une redite par rapport aux documents présents. Maintenant, si Johann opine du chef, il n'y a aucun souci, nous pouvons même vous dire qu'ils y seront avant la fin de semaine.

Sur les tracés, j'ai dit tout à l'heure que le faisceau global de ce projet a une spécificité par rapport aux autres projets que nous pouvons faire, notamment des déviations, c'est que le faisceau est connu depuis très longtemps et que les variantes que nous avons en termes de tracés, ce sont les variantes, pour utiliser un terme un peu technique, en profil en long, c'est-à-dire que nous sommes à un niveau où nous sommes plus ou moins dénivelés, et en profil en travers, le bus à haut niveau de service n'est pas forcément au même endroit suivant les endroits. Vous comprendrez bien qu'il nous est très difficile de superposer des couches qui sont géographiquement au même endroit et des profils en travers qui tiennent dans le même espace. Nous avons donc préféré laisser aux usagers le double choix, comme je l'ai dit tout à l'heure à Monsieur, soit en cliquant de vous balader sur le projet sur chacune des solutions, soit de télécharger l'une après l'autre toutes les solutions qui vous intéressent et d'avoir, sur des planches à ce format, section par section.

Enfin, je confirme ce qu'a dit Monsieur PUPPONI : les services du département, sous réserve de l'accord de Monsieur SUEUR, mais je sais qu'il y sera favorable, se tiennent à disposition pour faire une réunion spécifique sur les problèmes que nous avons déjà évoqués la semaine dernière concernant votre résidence, mais il y en aura d'autres dans d'autres communes. Pourquoi ? Parce que le Conseil général va aussi, en parallèle à la concertation grand public et dans le cadre de la concertation grand public, retourner voir les collectivités, vos élus, pour voir si eux aussi, en tant que représentants d'une collectivité, une commune, une communauté de communes, une communauté d'agglomérations, ont des observations à faire par rapport au projet présenté à ce stade de la concertation.

C'est vrai que nous ne l'avons pas fait, comme dirait Monsieur PUPPONI, dans les trois jours qui sont passés. Très clairement, c'est quelque chose que nous avons en tête et nous répondrons favorablement si la mairie de Sarcelles nous invite à cette réunion et nous viendrons avec des éléments techniques. Voilà, je crois que j'ai fait à peu près la synthèse des questions.

#### **L'animatrice**

Parfait, merci, Monsieur JUVENCE. Nous reprenons des questions, des mains se levaient ici. Quatre questions.

## **Ferme Lemoine, limitation de vitesse et accès au bus**

### **Monsieur PITOIS**

Bonsoir, j'habite à Arnouville-lès-Gonesse, pas loin de la ferme Lemoine. Je n'ai que trois questions différentes :

- Il est prévu 2 \* 2 voies, avec une vitesse de 70 km/h : comment comptez-vous les faire respecter ?
- Concernant l'accès au bus propre, je vous ai précisé que j'habitais du côté de la ferme Lemoine : comment comptez-vous me donner un accès au bus propre et auquel cas, là où des accès existent, y aura-t-il des parkings, éventuellement ?
- Pour revenir à la ferme Lemoine, je voudrais savoir la largeur de l'édifice et, en conséquence, le devenir de l'espace exploité par la ferme Lemoine ? Merci.

#### **L'animatrice**

Nous répondons et, ensuite, je vous propose que les trois prochaines questions soient les trois dernières.

## **Didier JUVENCE**

J'avais en tête la limitation de vitesse. Le profil que nous vous avons fait voir tout à l'heure est quand même un profil que je qualifierais d'apaisé, avec des largeurs de voies réduites, puisqu'elles sont ramenées à 3 m pour les véhicules légers, pour la circulation. Les largeurs traditionnelles sont de l'ordre de 3,5 m, voire 4 m quand nous sommes dans une voie unique. Je ne vais pas évoquer aujourd'hui l'implantation de radars, mais je dirais aussi que nous aurons, vous le voyez ici, un certain nombre d'échanges avec le tissu local, des échanges assez rapprochés. Je suis d'accord avec vous, Monsieur, nous n'empêcherons jamais, j'ai entendu des termes comme « le fou » ou « le débile » qui voudra rouler à 160, nous ne l'empêcherons pas et ce n'est pas le radar qui l'empêchera non plus, mais le projet est conçu avec un certain nombre d'échanges qui font que nous sommes dans une logique de circulation apaisée et de respect de cette circulation apaisée : nous avons des points de sortie, des points de choix et nous sommes, sans avoir un véritable effet de paroi – l'idée n'est pas non plus de faire peur aux usagers, notamment quand nous sommes en déblai, c'est-à-dire sous le niveau du terrain naturel – sur des voies de faible largeur.

Concernant l'accès au bus, là aussi, autant nous avons pu identifier aujourd'hui un certain nombre d'arrêts bus que nous pouvons localiser a priori précisément, compte tenu des autres réseaux de transport en commun situés à proximité vers lesquels ou depuis lesquels nous pouvons envisager des rabattements. Il nous reste un certain nombre d'arrêts de bus à positionner. Là aussi, Monsieur, c'est très clair, nous reviendrons, non pas vers vous à titre individuel, mais dans le cadre d'une prochaine réunion ou d'une prochaine étape, quand nous aurons pu avancer avec les transporteurs avec lesquels nous travaillons actuellement, en fonction des interdistances, des arrêts pour les usagers, mais aussi en fonction des restructurations de lignes envisageables qui pourront se faire à proximité du secteur de la ferme Lemoine. Nous travaillerons donc avec les transporteurs, mais sous l'égide du STIF, le Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Le dernier point, sur le cadre des terrains restants de l'exploitation de la ferme Lemoine, je vais être franc avec vous, aujourd'hui, à l'hectare près, je ne saurais pas vous répondre. Ce que nous pouvons faire, c'est de regarder précisément l'impact que cela aura, pas seulement en positionnement mais en fonction des possibilités techniques qui resteront à exploiter. Je dis cela, car parfois le fait d'avoir une artère qui vient couper une exploitation, cela peut être plus ou moins pénalisant en fonction des possibilités de rétablissement des accès par rapport au cœur de l'exploitation. Nous devons regarder dans le détail, comme nous l'évoquions tout à l'heure avec l'autre monsieur dont je ne me souviens plus le nom, les possibilités de raccordement sur le réseau existant. Là-dessus, très clairement, le seul engagement que nous pouvons prendre aujourd'hui, et j'en suis désolé, Monsieur SUEUR, est de dire que nous devons aller à un niveau de détail qui est le suivant, par rapport à l'étude que nous avons menée aujourd'hui. J'en suis désolé.

### **L'animatrice**

Merci. Avant-dernière question, car toute bonne chose a une fin. Monsieur, avec la chemise à carreaux.

### **Un habitant d'Arnouville**

Je demeure à Arnouville, 131 avenue Charles Vaillant, donc sur le CD 208, au pied du pont. J'attire votre attention sur le fait que le pont qui enjambe la voie ferrée est un pont étroit et que deux camions, deux semi-remorques, ne se croisent pas sur le pont. C'est également valable pour les autobus, les autocars. En plus, il est en courbe.

### **L'animatrice**

Merci, Monsieur. Pendant que nous y sommes, nous prenons la dernière question, là-bas, et nous ferons une réponse de conclusion.

## **Début des travaux**

### **Un habitant d'Arnouville**

Bonsoir Messieurs. Je voudrais une réponse. J'habite à Arnouville et je fais partie de la ferme Lemoine. Ce que je voudrais savoir, c'est le début des travaux, en quelle année.

### **L'animatrice**

Une question très concrète à laquelle Monsieur JUVENCE se fera un plaisir de répondre.

### **Didier JUVENCE**

Merci de la question, c'est une question à laquelle nous nous attendions un peu et je dirais même que nous attendions un peu. Nous sommes aujourd'hui en phase de concertation et c'est une étape importante, le nombre de personnes présentes ce soir en témoigne. Derrière, il restera un certain nombre de choses à accomplir, des dossiers techniques à finaliser. Comme je le disais tout à l'heure, nous reviendrons vers le public, puisqu'il y a ce que nous appelons la déclaration d'utilité publique, la prochaine étape, qui est d'importance. Elle sera donnée, je l'espère, par le préfet et elle permettra une chose importante qui est le démarrage des acquisitions par voie d'expropriation, si besoin en est. Pourquoi dis-je si besoin en est ? Parce que l'objectif du Conseil général sur tous ces projets routiers est d'abord d'avoir une approche amiable avec les propriétaires, les riverains, les usagers, les exploitants.

Néanmoins, cela a été dit au tout début de la réunion, le Conseil général dispose d'une partie importante des réserves foncières nécessaires à la réalisation du projet, que nous pouvons estimer de l'ordre de 70 à 75 %. Je dis volontairement estimer, et non pas précisément, parce que le projet que vous avez vu ici a évolué par rapport aux acquisitions foncières qui avaient été faites par les collègues de l'État antérieurement, et certains éléments doivent être recalés à la marge. Quand nous réunissons tous ces paramètres, en étant raisonnablement optimistes, nous pouvons envisager un démarrage de travaux pour l'année 2015, sous réserve d'obtenir la prochaine étape, qui est une étape très importante : la déclaration d'utilité publique.

### **L'animatrice**

Nous allons peut-être répondre ensuite au monsieur sur les semi-remorques.

### **Didier JUVENCE**

J'ai pris cette remarque en compte, je crois qu'elle est un peu dissociée de la réunion de ce soir, puisqu'il s'agit d'une circulation existante sur une voirie existante. Nous vérifierons avec les services, et je vous en remercie, que tous les dispositifs de sécurité sont bien prévus sur l'ouvrage et nous vérifierons la signalisation en place pour vous garantir le minimum, ou le maximum, de sécurité. Aujourd'hui, je ne pourrai pas aller au-delà, sauf à vous dire que pour la circulation de transit, s'il y en a qui passe par là, nous espérons que l'attractivité de l'Avenue du Parisis leur permettra de changer d'itinéraire.

### **L'animatrice**

Je fais une toute petite dérogation, pour une dernière petite question de Monsieur et ensuite, il faudra à un moment donné s'arrêter. Vous avez vraiment la possibilité de continuer à poser des questions sur le site et dans le registre qui se trouve à la mairie.

## **Carrefour du Christ et déviation de la RD 84**

### **Un contribuable à Garges-lès-Gonesse**

Ce n'est pas une question, donc mon intervention sera très courte. Trois observations : la première, c'est la première fois que nous voyons une opération de concertation entre les communes pour la réalisation d'une œuvre routière qui est un échec depuis près d'un siècle. Donc, nous avons toutes les chances de réussite dans cette opération. C'est la première observation. Effectivement, différents projets avaient été établis dans les années passées, qui ont donné lieu à des expropriations et non pas à des concertations, et qui n'ont pas abouti.

Dernière chose, pour le carrefour du Christ, qui est un lieu de préoccupation pour des riverains ici, il faut donner l'entière information à savoir qu'un projet existe de déviation de la RD 84 qui passerait sur les moulins de Lagny et qui supprimerait un grand passage de circulation sur le carrefour du Christ.

Ce sont des projets qui ne se font pas en un jour. C'est une addition. Il est certain que l'Avenue du Parisis est de nature à entraîner d'autres réalisations. C'est tout ce que j'avais à vous dire.

**L'animatrice**

Merci, Monsieur. Ces observations appellent-elles réponse ? Monsieur JUVENCE.

**Didier JUVENCE**

Je pense que sur les deux premières, nous ne pouvons que les entendre et elles seront retranscrites sur le verbatim. Sur la dernière, je me suis permis de mettre la photo, la RD 84 existante est ici, la déviation est ici. Ce petit bout sera réalisé dès lors que le BIP Est sera prêt à rejoindre. Là, nous sommes plutôt dans une optique des années 2013-2014. Nous aurons un raccordement, comme je le disais tout à l'heure, dans un premier temps Nord-Sud du BIP Est vers la déviation de la RD 84. Je suis désolé, je ne connais que ce projet-là. À terme, nous aurons la possibilité, depuis ce lieu d'échange situé le long de la RD 47 à Bonneuil, en allant vers l'Ouest, de rejoindre l'Avenue du Parisis.

**L'animatrice**

Merci. Y a-t-il des compléments à la tribune ? Non ? Madame, au fond, et ensuite nous arrêtons là, nous laissons la parole à Monsieur NAU qui conclura.

**Madame VERLIN**

J'habite au rond-point du Christ et il existe un grave problème déjà actuellement, c'est qu'en cas de forts orages, nous sommes inondés et la route est coupée, déjà à l'heure actuelle. Alors, si on nous met encore un rond-point plus haut... Actuellement, j'ai de graves problèmes en raison de l'eau qui vient de l'extérieur chez moi et cela dure depuis un an.

Une autre chose, maintenant des personnes s'installent sur les terrains gelés et j'ai des rats. J'ai apporté des photos, je peux vous les montrer, mon terrain est miné. Je voudrais quand même que cela s'arrête un peu, parce que je paie mes impôts, comme tout le monde, et je voudrais vivre normalement. J'ai été mordue par un rat et mes portes sont rongées, alors un peu, ça va, mais trop, c'est trop. Merci beaucoup.

**L'animatrice**

Monsieur POUTOU vous répond, Madame.

**Monsieur POUTOU**



La question de cette zone humide et les problèmes d'inondation sur ce secteur sont bien connus. Des pompes ont déjà été installées par le département, qui ont fonctionné pendant plusieurs mois quelques années plus tôt lors de l'inondation de la route. La zone est extrêmement humide, le sous-sol est rempli de tourbe, 10 m de tourbe sous cette zone humide. C'est pour cela que vous avez des remblais qui sont là depuis plusieurs années, de chaque côté de la voie. Nous avons d'ailleurs été interrogés sur le site et des gens se demandent à quoi servent ces choses inutiles qui semblent ne servir à rien, mais qui compressent le sol là où nous allons ensuite construire l'ouvrage. Ce sont des préparations à l'ouvrage de raccordement sur la RD 84, qui demandent des délais de tassement liés à cela.

L'occasion de réaliser ce projet tel qu'il est là est l'occasion d'assainir cette voie, en même temps que de protéger les nappes et tous les dispositifs d'assainissement, puisqu'il existe d'importants réseaux du syndicat du Coult et du Petit Rhône, tous les refoulements vers la station d'épuration de Bonneuil qui passent dans ce secteur compressible. C'est un point techniquement extrêmement compliqué, mais l'amélioration de ce secteur sera vraiment possible grâce à la réalisation du projet, sans attendre l'Avenue du Parisis, dès le raccordement, donc dans les deux ans qui viennent, du chantier en cours.

### **L'animatrice**

Alors, ultime question du Monsieur en orange, puis nous baissons le rideau.

## **Antibruit**

### **Monsieur ARQUINET**

J'habite au petit parc, en limite du BIP. La circulation de cette nouvelle voie arrivera sur le BIP. À l'origine, lorsque nous avons fait l'enquête du BIP, nous avons signalé que le sol était mouvant. On ne nous a pas écoutés, on nous a même ri au nez. Résultat, il a fallu faire deux plateaux pour solidifier le sol. J'ai un petit jardin à côté, cela a fait remonter la nappe d'eau. Avec le surplus de circulation, avons-nous prévu sur le BIP l'antibruit nécessaire ?

### **Didier JUVENCE**

L'antibruit, Monsieur, je pense que c'est au niveau du revêtement, des couches de roulement, est-ce bien cela ?

### **Monsieur ARQUINET**

Disons les couches de roulement, mais par exemple, comme nous avons relevé le niveau du BIP d'environ 2 ou 3 m, nous avons augmenté le niveau du bruit.

### **Didier JUVENCE**

Alors, il s'agit plutôt des protections phoniques et d'isolation acoustique. C'est ce que j'ai dit tout à l'heure, sans rentrer dans un niveau de détail puisque nous sommes à nouveau dans une phase amont d'études, deux éléments sur ce point : nous avons bien évidemment une obligation réglementaire, c'est la diapositive que j'avais présentée tout à l'heure, qui prendra en compte la situation existante, c'est-à-dire les nuisances auxquelles vous êtes confrontés aujourd'hui, et nous allons, sur ce dimensionnement-là, appliquer un calcul théorique, j'en conviens mais je vous donnerai une précision ensuite, pour pouvoir dimensionner si besoin des protections acoustiques, qui pourraient être sous forme d'écrans, sous forme de buttes paysagères, etc.

La précision est que nous avons une autre obligation, celle de revenir faire des mesures ensuite, quand la voie nouvelle est en service. Très clairement, Monsieur PERICAT l'a dit tout à l'heure, nous sommes soucieux – je suis Val-d'Oisien comme vous, je crois que tous les gens autour de la table sont Val-d'Oisiens – de l'économie des

Val-d'Oisiens et aussi de celle du département, donc nous n'avons aucun intérêt, je vais aller au bout des choses, à minimiser le niveau de protection, parce que nous avons une obligation réglementaire de venir effectuer des mesures ensuite et nous nous devons de vous apporter les protections conformes à la réglementation. C'est l'engagement que nous prendrons sur cette opération comme sur les autres.

Pouvez-vous m'éclairer un peu, quand vous dites qu'ils ont coûté deux fois ? Je ne veux pas entrer dans ce débat des gens qui vous ont cru ou pas, parce que je me remémore sans doute un peu moins bien que vous, mais vous me parlez du projet mené par nos collègues de l'État à l'époque, qui a été transféré au département et le département avait une obligation, à l'époque, c'était le **Préfet Léric** qui avait transféré le projet, de réaliser le projet tel qu'il avait été prévu et arrêté dans le cadre d'une déclaration de projet prise par le préfet.

Aujourd'hui, ce qui est réalisé, je suis d'accord avec vous, moyennant des amendements mais qui vont dans le bon sens, je pense notamment à la demande du Maire de Bonneuil que soit réalisé un cheminement piéton pour permettre aux gens de Bonneuil d'aller en direction de Gonesse à la Poste, au Leroy-Merlin, etc., le tracé tel qu'il est réalisé aujourd'hui, l'opération telle qu'elle est réalisée aujourd'hui est celle qui était prévue, Monsieur. Donc, en altimétrie, en hauteur, comme en plan, c'est celle qui était prévue, avec deux ouvrages de franchissement de la RD 47.

C'est ce qu'évoquait Monsieur POUTOU, nous n'allons pas entrer dans le détail, comme vous avez justement des terres très meubles, des tourbes, nous faisons des pré-chargements pour justement éviter que le terrain ne bouge. Très clairement, en termes de coût, pour répondre à votre question, cela coûte moins cher de faire un pré-chargement supérieur au niveau auquel nous serons en définitive – nous laissons les terrains se tasser et nous prenons un peu de réserve, et après nous enlevons les terrains qui sont en surplus –, que de ne pas faire ce pré-chargement. En effet, là, nous sommes obligés de faire des ouvrages qui impactent encore plus le milieu naturel, les nappes, etc. Je pense que cela a été fait aussi dans un souci d'économie, au sens de l'économie du projet, Monsieur.

## **Conclusion du débat**

### **L'animatrice**

Nous allons arrêter là. 23h00 me semble une heure correcte pour arrêter cette réunion, nous y sommes depuis trois heures. Pour ceux qui souhaiteraient prolonger, réunion à Garges-lès-Gonesse le 27 mars prochain, je sais déjà que nous retrouverons certaines personnes. Monsieur NAU dit quelques mots de conclusion, puis nous libérons tout le monde.

### **François NAU**

J'ai apprécié la qualité des échanges au cours de cette réunion. Je crois que cette réunion a été d'un bon niveau, c'est-à-dire qu'elle a permis au maître d'ouvrage de bien expliquer le projet et de répondre clairement aux questions, et au public également de poser de bonnes questions, en général en associant les avis par des motivations tout à fait claires et justifiées. Donc, je pense que la concertation progresse. Elle progressera encore au cours des prochaines réunions. Ce soir, nous avons abordé, comme au cours de la première réunion, un certain nombre de thèmes qui reviendront tout le temps, je pense, au cours de la concertation, c'est-à-dire le thème de l'utilité du projet, le thème de la circulation, les enjeux sociaux et les enjeux économiques. Je pense que ce qui est intéressant au cours d'une réunion telle que celle-ci, c'est de recueillir les témoignages des gens qui vivent sur ce territoire qui sera impacté par le projet.

Au niveau de l'information, elle se développe progressivement au cours de la concertation. J'ai noté que, bien sûr, les présentations qui sont faites en réunion, aussi bien celles de la première que celles qui ont été présentées aujourd'hui, il existe une nécessité qu'elles soient sur le site le plus rapidement possible pour que toute la population, y compris celle qui n'a pas pu assister à cette réunion, puisse s'informer pratiquement avec le même niveau d'information que la population qui assiste aux réunions.

Concernant le projet proprement dit, au cours de cette réunion, nous avons essayé d'approfondir les deux thèmes qui ont été avancés, le thème de la circulation et le thème de l'intermodalité. Un certain nombre de questions ont été posées sur notamment l'incidence du projet sur la qualité de l'air et sur le bruit, deux notions très importantes sur lesquelles je pense qu'il serait utile que nous progressions collectivement, plutôt que de dire : le projet va polluer, sur ces deux aspects de l'air et du bruit. Je pense qu'il est important de préciser quels seront les impacts du projet par rapport à la situation sans projet. J'incite le maître d'ouvrage à donner des éléments d'information complémentaires sur ces deux aspects, en tenant compte d'une comparaison avec une situation de référence, c'est-à-dire une situation d'évolution de la population et des emplois – et cette situation de référence est, je le rappelle, celle de l'année 2020 –, peut-être en considérant la constance du parc automobile actuel. C'est effectivement à partir des données de parc automobile et d'importance de la circulation que nous en déduisons l'impact sur la qualité de l'air et sur le bruit.

Sur le bruit, un mot seulement. Il vous a été indiqué dans la présentation quel était le niveau de bruit d'ambiance actuel du territoire où doit s'implanter le projet. Je propose que nous donnions une indication plus précise de l'impact du projet sur le bruit à telle distance de l'Avenue du Paris, pour dire ce que cela donne, et quelles sont les mesures permettant de réduire ces nuisances phoniques. Nous avons parlé bien sûr de merlons et d'écrans, mais je pense qu'il serait intéressant d'être plus précis et de comparer l'ensemble des nuisances par rapport à la situation actuelle.

Concernant l'air, il y a l'aspect de l'émission et des polluants, qui est important. Cela peut être apprécié sur un plan général, puisqu'il ne s'agit pas, comme le demandent certains, de calculer la pollution, aussi bien en ce qui concerne l'air que les nuisances phoniques, appartement par appartement, mais il s'agit bien d'avoir une présentation globale. Nous pouvons aussi donner des ordres de grandeur sur une comparaison des impacts par rapport à la situation actuelle ou la situation de référence. Je pense que cela devrait être un élément important pour éclairer les débats et donc préciser l'incidence du projet.

Je vous remercie encore pour cette réunion et je vous incite à prolonger la concertation par vos dépôts d'avis et vos questions sur le site. Bonne soirée.

### **L'animatrice**

Merci, Monsieur NAU. Pour ceux qui ont juste pris le temps de remplir le questionnaire, nous le récupérons à la sortie auprès de la demoiselle hôtesse. Merci beaucoup.