



**Concertation sur l'Aménagement de l'Avenue du Parisis**  
**Compte-rendu intégral**  
**de la réunion publique du mardi 25 septembre 2012, à Soisy-sous-Montmorency**

**Les intervenants à la tribune :**

- **Arnaud BAZIN**, Président du Conseil général du Val d'Oise ;
- **Philippe SUEUR**, Vice-Président du Conseil général du Val d'Oise en charge des Transports et des Infrastructures, Maire d'Enghien-les-Bains ;
- **Xavier PERICAT**, Conseiller général du canton d'Argenteuil-Ouest – Membre de la Commission Transports et Infrastructures ;
- **Luc STREHAIANO**, Maire de Soisy-sous-Montmorency, Vice-Président délégué du Conseil général du Val d'Oise, Président de la Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency (CAVAM) ;
- **Jean-Claude POUTOUX**, Directeur Général Adjoint en charge de l'Aménagement du territoire ;
- **Didier JUVENCE**, Directeur des routes du Conseil général du Val d'Oise ;
- **François NAU**, Garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

Début de la réunion : 20h07 - Fin de la réunion : 23h05

Nombre de participants dans la salle : 370 personnes

**Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE**

Bonjour à tous, et à toutes. Cette réunion publique est organisée par le Conseil général du Val-d'Oise. Nous allons parler ce soir du projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis. Ce projet est soumis à la concertation depuis février. Plusieurs réunions publiques se sont déjà tenues au mois de mars. Nous reprenons, ce soir, à Soisy, un nouveau cycle de réunions jusqu'à la mi-novembre. L'objectif est de bien vous informer sur le projet et de permettre à tous de poser toutes les questions. Nous allons laisser une large partie de cette réunion à prendre vos questions et à y répondre.

Avant de vous dire deux mots du déroulé de la réunion, je vous présente les personnes et les élus ainsi que les intervenants présents à la tribune ce soir.

**M. Arnaud BAZIN**, Président du Conseil général du Val-d'Oise, à ses côtés,

**M. Luc STREHAIANO**, Maire de Soisy-sous-Montmorency, Vice-président délégué du Conseil général du Val-d'Oise et Président de la Communauté d'Agglomération,

**M. Philippe SUEUR**, Maire d'Enghien-les-Bains, Vice-président du Conseil général du Val-d'Oise,

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

**M. Jean-Claude POUTOUX**, Directeur Général Adjoint des Services en charge de l'Aménagement du Territoire (éclairage plus technique)

**M. Didier JUVENCE**, Directeur des routes, il va vous présenter le projet en détail,

**M. François NAU**, garant de cette concertation, il vous expliquera rapidement son rôle dans le cadre de cette concertation.

Avant de donner la parole à vos élus, nous vous proposons, ce soir, quelques mots d'introduction de vos élus, quelques mots du garant de la concertation. Il va vous expliquer ce qu'est une concertation, pourquoi on soumet ce projet à la concertation, qu'est-ce que cela implique, comment vous pouvez vous exprimer.

Nous entrerons ensuite dans le vif du sujet. M. JUVENCE, Directeur des routes, vous expliquera le sujet de manière complète et concise, afin de prendre le temps d'entendre vos questions. Nous ferons un zoom sur Soisy, ce qui vous intéresse particulièrement ce soir. Nous prendrons tout le temps qu'il faudra ensuite pour les questions-réponses. Je vous parlerai ensuite des modalités.

À propos de questions, nous vous avons remis à l'entrée quelques documents, notamment le dossier de concertation à l'intérieur duquel se trouve une petite fiche questions pour celles et ceux qui ne souhaiteraient pas s'exprimer oralement. Vous aurez la possibilité de poser vos questions par écrit. Dans ce cas, vous pourrez faire un petit signe à l'une de nos deux hôtesse que vous avez vues à l'accueil. Elle ramassera les feuilles et nous les fera passer à la tribune pour y répondre. Ce sera également valable si nous n'avons pas le temps de répondre à toutes les questions d'ici la fin de la réunion. Un petit questionnaire se trouve également dans ce dossier, merci de prendre 2 minutes pour le remplir, afin de mieux vous connaître.

Je propose à M. STREHAIANO, de dire quelques mots d'accueil avant de rentrer dans le vif du sujet.

## **1. Introduction des élus (20h07 > 20h35)**

### **Luc STREHAIANO, Maire de Soisy-sous-Montmorency**

Merci Juliette PERNEL. Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, M. le Conseiller général, M. le Garant, Messieurs les directeurs, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bonsoir et merci de votre présence à cette réunion de concertation consacrée, on vient de le rappeler, à l'Avenue du Parisis. Cette réunion de concertation, je l'ai personnellement voulue. Sur cette délicate question de la réalisation de l'Avenue du Parisis, vous connaissez ma position. Si cette réalisation est bien traitée, cela peut être une opportunité, dans le cas contraire, un handicap. Il ne s'agit pas là d'une posture, il s'agit tout simplement de la prise en compte des difficultés de circulation et plus largement, des difficultés de déplacements que nous connaissons aujourd'hui dans nos communes. Elles sont dans les premières préoccupations des Soiséens, préoccupations qui s'expriment tant dans les réunions publiques que dans les entretiens particuliers entre élus et habitants.

Depuis la mise en service du BIP en 2003 entre l'autoroute A15 et la route départementale 109 de l'avenue Kellermann, nous sommes passés de 18 000 véhicules jour à un peu plus de 34 000 aujourd'hui sur l'avenue Kellermann, dont une bonne part est une circulation de transit. À l'évidence, la saturation du trafic sur cette voie n'est pas sans incidence sur bien des voiries soiséennes et vous le savez.

Comment préserver les voies de desserte de nos communes de la circulation de transit ? Bien évidemment, nous ne partons pas d'une page blanche. À bien y regarder, seule l'utilisation des emprises de l'ex BIP peut apporter, dans certaines conditions, une amélioration. Notre propos n'est pas de nous placer du seul point de vue de l'utilisateur de l'infrastructure, mais au moins autant, sinon plus, de celui des riverains – qu'ils soient proches ou plus éloignés – et des utilisateurs des dessertes locales. Vous le savez, la maîtrise d'ouvrage du projet a été transférée de l'État au Département en 2006, c'est l'assurance de voir mieux pris en compte l'avis des habitants et des habitantes. Pour la première fois, une concertation est organisée et le Conseil général est ici ce soir pour présenter un projet.

### **Arnaud BAZIN, Président du Conseil général du Val-d'Oise**

Mesdames et Messieurs, je vous rassure tout de suite, je serai bref, parce que je sais que vous êtes venus chercher de l'information et surtout, pour vous exprimer. Je ne prendrai que très peu sur ce temps. Je voudrais remercier Luc STREHAIANO de nous accueillir ici pour cette première réunion de concertation dans sa belle ville de Soisy. Je soulignerai quand même la réelle volonté de concertation qui anime le Conseil général, volonté de consulter les Valdoisiens le plus en amont possible des grands projets structurants pour ce département. Nous sommes ici dans le cadre d'un droit que vous avez, que la loi a prévu : le droit à l'information de chacun et le droit à l'expression. C'est collectivement que nous pouvons faire avancer des projets aussi importants.

Je me félicite donc qu'ensemble nous soyons réunis pour examiner ce projet. Ce mot de projet est peut-être la seule chose que je vous demande de retenir de ma courte intervention. Un projet, c'est un objectif, une vision, mais ce n'est absolument pas un produit fini, prêt à partir en enquête publique et en appel d'offres pour être construit dans la foulée. Un projet, cela consiste à passer en revue l'ensemble des attentes que nous avons, des contraintes, parfois contradictoires, et d'essayer de savoir peser les avantages et les inconvénients de chacun des aspects de ce projet. C'est ce que j'attends de la réunion de ce soir et de celles qui vont suivre. C'est un projet, ce n'est pas un produit fini. Ce projet, le Département en a hérité en 2006, puisque c'était un projet porté par l'État. Nous l'avons récupéré au terme de la loi de décentralisation. En 2007, le Conseil général a délibéré sur le principe de réaliser cette Avenue du Paris et en 2012, nous avons décidé de passer à la phase de concertation.

Quels sont les objectifs de ce projet ?

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

Il s'agit aussi d'améliorer le trafic routier et de désengorger le territoire. Luc STREHAIANO vient de souligner la montée en charge de la circulation sur Soisy.

Il s'agit aussi d'encourager les déplacements des Valdoisiens en transport en commun avec un transport en commun en site propre et également d'encourager le développement des circulations douces pour les piétons et les deux-roues.

Il s'agit enfin d'assurer une liaison de transport qui soit attractive pour les Valdoisiens entre les secteurs en fort développement, tel que l'Est du Val-d'Oise et le secteur aéroportuaire de Roissy. Je rappellerai que la plate-forme aéroportuaire de ses environs représente le premier pôle d'emplois d'Île-de-France et que les contrats de développement territorial issus de la loi du Grand Paris, à l'œuvre dans l'Est du département, prévoient aussi une urbanisation et un développement très forts des activités, donc du potentiel d'emplois dans l'Est. Il faut donc aussi comprendre ce projet comme l'un des éléments du Grand Paris, compris au sens large. Le Grand Paris, ce n'est pas un projet uniquement de métro automatique, c'est un projet de développement capital de la Région, appuyé sur le métro automatique.

La concertation a commencé cette année après que nous en avons décidé fin 2011. Au printemps, nous avons obtenu trois réunions de concertation, à Sarcelles, à Arnouville, à Garges-lès-Gonesse, 230 personnes se sont déplacées. Ces trois communes ont ensuite délibéré favorablement sur la base de la concertation qui s'est déroulée là-bas, y était associée la Communauté d'agglomération Val-de-France, évidemment concernée. Cela a donné lieu à un bilan d'étape présenté sous forme d'un rapport au Conseil général au mois de juillet, cela a fait l'objet d'un vote unanime des conseillers généraux. Nous allons donc tenir quatre réunions dans ce territoire de l'Ouest de l'Avenue du Paris à Soisy, à Montmorency, à Groslay et à Deuil-la-Barre pour avoir une concertation la plus complète possible.

Je vous remercie de vous être déplacés en nombre pour vous informer et vous faire entendre. Je passe la parole à Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général en charge des infrastructures et des transports, il est un connaisseur de longue date de ce dossier.

### **Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général**

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Merci Monsieur le Président. Nous sommes là en concertation, c'est-à-dire, nous sommes rassemblés pour nous exprimer, pour écouter. Le premier devoir de tout élu est le devoir d'écoute. Il faut le rappeler. Toute responsabilité territoriale pour les élus que vous choisissez induit toujours trois séries de devoirs :

Le premier, un devoir d'héritage. Quand nous sommes héritiers d'un passé, ce passé est souvent à protéger, il fait partie du patrimoine, c'est le paysage, c'est notre environnement, mais parfois le passé nous lègue aussi des dossiers. C'est l'un des dossiers que l'État nous a transférés.

Deuxième série de devoirs : gérer le quotidien, le quotidien de tous, dont les déplacements. Dans les déplacements, il n'y a pas que les loisirs, il y a principalement le travail que l'on vient d'évoquer sur la plate-forme de Roissy. J'ajouterai que si cela représente aujourd'hui environ 100 000 emplois, les Valdoisiens n'y participent que pour à peine 15 % alors que nous subissons pleinement les nuisances aériennes.

Troisième série de devoirs : pour tout élu, pour tous les maires, tous les responsables, il faut anticiper. Anticiper sur l'avenir, en termes économiques comme en termes écologiques.

L'histoire, on va vous la refaire. Juste un petit clin d'œil. C'est un tracé historique dont vous avez tous entendu parler que l'État a commencé à dessiner, il y a 80 ans, en 1932, c'était à l'époque de grands projets. On a réalisé à cette époque que l'autoroute de l'Ouest. Ces projets d'État étaient des projets autoroutiers d'une telle lourdeur ! Et heureusement qu'il y a eu cette lenteur. Ils n'ont heureusement pas été réalisés, ils n'auraient même pas été au bénéfice des riverains, puisqu'il n'y avait pas d'échanges dans nos territoires, nous aurions notamment subi des infrastructures en termes de constructions extrêmement lourdes et polluantes.

Aujourd'hui, après ces décennies, l'État, on l'a rappelé, nous a transféré cette compétence, parce qu'elle a fait partie du réseau dit départemental, avec un foncier acquis d'environ 75 % aujourd'hui. La réalité, vous allez en parler. Elle a déjà été évoquée par Luc, avec un engorgement de votre commune, comme dans d'autres communes. Aujourd'hui, nous sommes à Soisy, nous vivons les problèmes de Soisy. Nous avons entendu aussi les riverains d'Arnouville, de Gonesse, de Sarcelles qui nous ont exprimé leur impatience à voir réaliser un projet qui leur épargnera notamment les poids-lourds. C'est un secteur différent, les enjeux sont légèrement à différencier. C'est une constante. 35 000 véhicules sur le carrefour BIP 109, 21 000 sur l'avenue Kellermann, parfois 24 000. Cela génère de l'insécurité pour les riverains, pour les piétons, pour ceux qui circulent, et de la pollution, notamment dans la traversée de Deuil. C'est, nous dit-on, de la pollution pour demain, à moins que le mode de transport évolue. Il évoluera sans doute bien vers des modes hybrides et sans doute de plus en plus électriques. Aujourd'hui, c'est de la pollution, car tout embouteillage, tout engorgement est profondément générateur de pollution. Cela est la réalité d'aujourd'hui.

Nous avons rouvert le dossier à partir de 2006 et nous avons volontairement débaptisé le terme de boulevard intercommunal du Parisis, un boulevard a une consonance autoroutière pour les spécialistes. Nous ne voulons pas d'autoroute, nous ne voulons plus d'autoroute. Nous voulons une avenue à caractère interurbain qui se voudra multiservices, tant au niveau de la desserte locale, de l'intérêt des riverains, mais aussi, parce qu'il y a du transit. Il est bien évident qu'au carrefour du 109, ce ne sont pas 35 000 Soiséens qui s'y trouvent, nous en sommes bien conscients, c'est aussi une réalité d'un territoire où nous ne sommes pas seuls enfermés dans notre « quant à nous ». C'est un gros travail qui a été repensé et qui est resté en l'état après avoir été pris en considération en 2007. La précédente majorité a voulu innover en y introduisant un site propre de transport collectif TCSP pour y faire circuler un bus à haut niveau de service. Un bus à haut niveau de service, c'est un bus express, articulé généralement, qui a pratiquement la conformité d'un tramway sur roues et non guidé. C'est un véritable transport public innovant à haut niveau de service. Ce n'était pas sans intérêt. En revanche, la précédente majorité a introduit cela sans l'évaluation financière que nous n'avons pas encore précisé aujourd'hui. Le STIF n'avait pas été saisi, maintenant il l'est, nous voulons avoir toutes les informations. Une concertation se nourrit aussi de ces échanges et de la transmission de ces éléments à vous-mêmes.

Voilà ces trois éléments. Une histoire, une réalité et un avenir. Un avenir nécessaire dans le cadre que le Président a également introduit : nous sommes dans un territoire absolument innovant dans les 20 ans à venir. Le Grand Paris ne doit pas nous réserver d'être ici seulement une marge. Nous devons aussi pouvoir profiter du développement économique exceptionnel qui sera sans doute celui de la Seine-Saint-Denis et du couloir Nord Europe. Nous ne voulons pas avoir plus d'inconvénients que d'avantages. C'est la raison pour laquelle le projet qui va vous être soumis présentera ses spécificités. M. Didier JUVENCE, en charge des routes, ainsi que M. Pierrick VOGRIN, ingénieur qui suit ce dossier et M. CHEMARIN, Directeur adjoint des routes, sont extrêmement attentifs. Ils noteront toutes vos interventions, nous pensons qu'il y va de l'intérêt général – l'intérêt général, c'est un mot qui doit encore avoir un sens –. Je ne suis pas là pour vous faire la morale, mais à notre époque, si l'intérêt général doit être un partage pour tous, ce n'est pas au détriment de l'intérêt local. Il nous faut trouver l'équilibre, en particulier, par l'écoute que nous avons avec vous.

Concernant ce projet, j'ai donné une petite connotation différente pour le secteur Est, puisque la concertation a été réalisée avec l'unanimité des élus territoriaux. Le bilan d'étape a été voté à l'unanimité par le Conseil général et également par l'opposition – ce qui n'est pas courant sur des dossiers d'une telle importance – c'est vital en termes d'infrastructures structurantes économiques. Ensuite, il est évident que le secteur Ouest se trouve, quant à lui, dans une connotation différente qui doit être particulièrement au service des riverains que nous sommes, de Soisy jusqu'à Sarcelles, en traversant les communes que vous connaissez et ne doit pas les desservir. Je souhaite une écoute de la

présentation du projet et un échange nécessairement constructif, courtois, peut-être un peu sportif à un moment donné, mais respectant les individualités et les engagements de chacun.

## **2. Intervention de François Nau, garant de la concertation (20h30 > 20h35)**

Bonsoir à tous. Je suis François NAU, garant de cette concertation, je suis désigné par la commission nationale du débat public. Mon rôle est de veiller au bon déroulement de la concertation, c'est-à-dire que je dois m'assurer que l'information sur la concertation et ses modalités est la plus large possible, compte tenu de l'importance du territoire concerné par le projet, m'assurer que l'information donnée sur le projet est de qualité et sincère et inciter la population concernée à s'exprimer.

Je déclare être indépendant du projet, indépendant du Conseil général. Cette nécessité d'indépendance est liée à ce rôle, n'attendez pas de moi que je me prononce sur le projet, pour ou contre, au cours de la concertation. Cette concertation, Monsieur le Président du Conseil général l'a dit, est un droit à l'information et à la participation au processus de décision sur les grands projets qui ont de forts enjeux socio-économiques et des projets qui ont des impacts importants sur l'environnement ou sur l'aménagement du territoire. Tel est le cas pour le projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis. La concertation, au-delà de ce droit, permet généralement au cours de la présentation des échanges avec le public concerné d'obtenir une amélioration du projet au cours de ce processus et cela permet d'améliorer l'acceptabilité sociale du projet pour mieux comprendre son utilité, ses enjeux et, si possible, de rechercher la minimisation des impacts.

Pour ce projet de l'aménagement de l'Avenue du Parisis, projet d'infrastructure important, il y a obligation réglementaire de faire cette concertation, compte tenu de ses enjeux, compte tenu aussi de la population importante potentiellement concernée à la fois en tant qu'usagers potentiels, et en tant que riverains de ce projet. Vous êtes là surtout pour être informés, comme cela vous a été dit et surtout pour vous exprimer.

Je suis heureux que vous soyez nombreux ce soir. Il ne sera pas possible que chacun s'exprime. Il faudra donc préparer votre intervention pour qu'elle soit la plus claire et la plus concise possible. Les questions que nous attendons peuvent porter sur tous les sujets aussi bien sur la concertation et ses modalités que sur le projet, son utilité, son opportunité, ses caractéristiques et ses impacts.

La priorité sera donnée à ces questions. Le premier objectif de ces réunions est bien l'information, étant précisé que les prises de position peuvent être présentées, mais elles sont moins prioritaires dès lors qu'elles peuvent s'exprimer par ailleurs directement sur le site du projet. Vous avez pu voir un certain nombre de cahiers d'acteurs mis en ligne. Je vous incite, au-delà de cette réunion, à déposer des avis, des contributions, voire des propositions d'amélioration du projet ou des contre-propositions. Ce qui importe le plus n'est pas de vous prononcer pour ou contre le projet, mais de dire pourquoi, de présenter vos arguments et les justifier de la façon la plus précise possible pour que le maître d'ouvrage puisse en tenir compte. La concertation fait l'objet d'un suivi particulier en toute transparence. Vous avez déjà remarqué, ce sera encore le cas ce soir, que les comptes rendus des réunions publiques sont mis en ligne. À la fin de la concertation, il y aura le compte rendu du maître d'ouvrage du Conseil général et mon rapport qui relateront tous les points de la concertation et notamment tous les avis exprimés de façon à ce que le public puisse s'assurer qu'ils sont bien fidèles à ce qui a été dit au cours de la concertation.

### **3. Présentation du projet (20h35 > 21h10)**

#### **Juliette PERNEL**

Nous rentrons dans le sujet. On se donne une trentaine de minutes pour avoir ensuite le temps de prendre toutes les questions. Je suis la seule qui ait le droit d'interrompre Monsieur JUVENCE dans sa présentation. S'il prononce des mots barbares ou des sigles qui ne sont pas compréhensibles par tout le monde, j'ai le droit de le couper pour qu'il les explique. Il me connaît, il s'efforce de tout expliquer. Je vous propose, si vous êtes d'accord, de dérouler la présentation, ensuite nous prendrons tout le temps qu'il faudra pour prendre les questions. Ce sera plus simple, vous êtes très nombreux et, si l'on doit interrompre la présentation, nous n'arriverons pas jusqu'au bout.

#### **Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général du Val d'Oise**

Bonsoir à tous. Ce n'est pas facile de résumer en 30 minutes un projet comme celui de l'Avenue du Parisis qui comporte plusieurs solutions. Cette présentation sera en ligne, comme un certain nombre d'autres documents doivent l'être. Vous pourrez la télécharger, la regarder à tête reposée. Je souscris à la proposition de Juliette PERNEL de pouvoir dérouler la présentation et de revenir, le cas échéant, sur des points particuliers auxquels je pourrais être amené à répondre et pas forcément tout seul. Un projet comme celui-là ne se fait pas tout seul, il ne s'est pas fait en régie au Conseil général. Nous nous sommes entourés d'un certain nombre de spécialistes constitués autour d'une équipe. Certains sont là ce soir avec nous, je les en remercie. Nous devrions pouvoir essayer de répondre à vos questions et si nous ne pouvons pas le faire en direct, je prends l'engagement d'y répondre dans les meilleurs délais par mail ou par la voie que vous souhaiterez.

Ce projet, pour ceux qui l'ont connu, est la liaison entre l'autoroute A 15 et l'autoroute A 1. Il s'agit du slide que vous avez sous les yeux. Il concerne 7 communes non encore desservies par le projet de l'Avenue du Parisis. Si on part d'Est en Ouest, c'est-à-dire de gauche à droite, certaines sections ont été mises en service sur les communes de Sannois, Saint-Gratien et arrivent en limite de Soisy, au niveau du carrefour du rond-point qu'on appelle Kellermann, à hauteur de la station BP. Il s'agit de l'actuelle fin du « BIP Ouest », ce sera le démarrage de l'Avenue du Parisis qui va traverser les communes de Soisy, Montmorency, Groslay, Deuil, Sarcelles, Arnouville et Garges. Sur la partie complètement à l'Est du territoire, nous avons une petite section en violet continu, actuellement en travaux et qui rejoint l'actuel « BIP Est » – ancienne dénomination ainsi que l'avait précisé le Président SUEUR –. Elle rejoint l'autoroute A1.

Il reste 11 km à réaliser pour ce projet entre Soisy-sous-Montmorency, à la limite de Bonneuil-en-France et Arnouville. Nous proposons de le réaliser sous forme d'une route accueillant 2 x 2 voies de circulation dans le cadre d'une circulation apaisée. Nous ne sommes plus dans une logique autoroutière ou de voie rapide, mais plutôt dans une logique de circulation à 70 km/h maximum. Cette vitesse sera abaissée au niveau des zones d'échange. En plus de cette circulation automobile, comme l'a souligné le Président BAZIN, l'objectif est de pouvoir assurer une desserte de tout ce secteur Sud du territoire, d'Est en Ouest, par un transport en commun en site propre (TCSP). Il s'agira, dans le cas présent, d'un bus à haut niveau de service. De part et d'autre, comme nous y oblige la réglementation, il est prévu ce que l'on appelle des modes actifs, c'est-à-dire pistes cyclables, cheminements piétons sur l'ensemble du tracé.

Quatre solutions existent, cependant c'est à nuancer. Pourquoi est-ce à nuancer ? Les emprises sont connues depuis de nombreuses années, c'est un projet qui date des années 30.

Le faisceau devant accueillir ce projet de l'Avenue du Parisis est connu, déterminé, il nous est extrêmement difficile d'en sortir. Les emprises sont connues et ce qui nous permet uniquement de varier, c'est sur le type d'aménagement. L'aménagement est soit dénivélé soit en déblais, on est en dessous du terrain naturel. Sur d'autres secteurs, il est complètement à niveau, c'est-à-dire au niveau du terrain naturel, il épouse le terrain naturel.

La deuxième possibilité de variation permettant des solutions alternatives était le positionnement du transport en commun en site propre. Pourquoi ? Le transport en commun en site propre peut être dans l'axe de la voie, au

centre de la voie, avec une voie de circulation pour le transport en commun dans chaque sens, mais il peut être également en rive latérale, de part et d'autre des voies de circulation.

Sur ce slide, un exemple. Nous sommes en phase de concertation amont, nous sommes au niveau des études de faisabilité. Nous démontrons que le projet est viable, nous avons déterminé un coût. En revanche, il y a un certain nombre d'aménagements, de détails qui pourront être précisés, revus. La phase de concertation est là pour prendre en compte vos observations, pour rediscuter avec les collectivités, le cas échéant. L'exemple que vous avez sous les yeux est un aménagement de type dénivelé, c'est-à-dire les voies de l'Avenue du Parisis sont en dessous du niveau du terrain naturel. Nous avons là, un dénivelé d'à peu près 3 m à 3,50 m. Le transport en commun en site propre est sur une des rives et non pas dans l'axe. De part et d'autre existent des circulations cyclistes et des cheminements piétons. Ce n'est qu'un exemple.

Un autre exemple : c'est un aménagement à niveau où nous avons combiné l'autre option qui situe le transport en commun en site propre dans l'axe de la voie, donc une voie par sens. Les voies de circulation automobile sont latérales par rapport à cet aménagement et nous retrouvons en rive, les circulations douces, piétons et cyclistes. Ce sont des coupes de principe qui sont adaptées, aménagées, en fonction des lieux géographiques dans lesquels on se trouve, notamment, en fonction des zones d'habitation, des zones d'accueil de scolaires, etc. Vous ne voyez pas à cet endroit des protections phoniques, mais il est parfaitement possible d'avoir de telles protections.

Avec cette vue générale, nous sommes complètement à l'Ouest du tracé, on reconnaît le champ de courses d'Enghien-Soisy, la gare de Soisy, la place Foulon, le rond-point BP ainsi que tout le tracé que je vous propose de survoler ensemble. Nous sommes dans la partie Ouest de la concertation jusqu'au niveau de la RD 301 à Groslay. Nous reviendrons ensuite faire un zoom un peu plus particulier sur Soisy. La commune de Soisy s'étend du rond-point Kellermann au niveau de la RD 109 en descendant jusqu'au champ de courses d'Enghien jusqu'à la rue de la Caille où nous partons ensuite vers la commune de Montmorency.

Sur le slide suivant, le tracé gris-bleu représente les voies de circulation automobile, le tracé vert représente, les cheminements doux, cycles, piétons, le tracé rouge représente le transport en commun en site propre qui, dans le cas présent, est en rive.

On arrive au rond-point Kellermann, la station BP, et nous voyons qu'il sera prévu, à terme, de prolonger le transport en commun. La section courante que l'on appelle la circulation automobile passera sous la voie ferrée, sous l'avenue du champ de courses, sous l'avenue Descartes. À ce stade des études, il n'est pas prévu aujourd'hui, mais techniquement c'est possible, de rétablir la rue Voltaire et nous arriverons au niveau du Boulevard du Général Leclerc, à hauteur de la RD 928.

Dans le projet qui vous est présenté, le transport en commun est en rive, il quitte la bordure du tracé de l'Avenue du Parisis pour venir faire un arrêt au niveau de la gare de Soisy, pour l'intermodalité, afin que les gens puissent prendre ce transport en commun depuis et vers la gare de façon à conjuguer les modes ferrés et routiers. Ceux qui souhaiteraient aller vers le pôle gare d'Ermont-Eaubonne ou gare d'Argenteuil, en auront la possibilité.

Nous sommes ici sous la gare existante, ce n'est pas le profil existant, puisqu'aujourd'hui il y a deux voies côté café, alors qu'ici nous sommes côté station BP. Aujourd'hui, il existe deux voies pour les véhicules et deux voies pour les véhicules de l'autre côté. Du fait de la réalisation de l'Avenue du Parisis, le trafic sur l'avenue Kellermann va baisser. Cela nous permettra de ramener la circulation automobile d'un côté de l'ouvrage pour pouvoir faire passer de l'autre côté de l'ouvrage le transport en commun en site propre, comme son nom l'indique. Les trottoirs existants aujourd'hui sont conservés et permettent d'accueillir les circulations douces, piétons et vélos.

Nous reprenons le zoom. Nous sommes sur l'Avenue du Parisis et nous sommes au niveau de l'ouvrage qui sera créé sous la voie ferrée, à proximité immédiate de l'ouvrage existant, nous avons, en dessous, un profil en travers. Les plus observateurs ou les plus attentifs me diront qu'il n'y a pas 2 x 2 voies, puisque l'on voit trois véhicules par voie. En toute transparence, vous avez les voies qui se trouvent en dessous des voies de l'Avenue du Parisis. Afin de pouvoir prendre cette avenue ou la quitter, au niveau du rond-point BP, à hauteur de l'avenue Kellermann, il faut une voie d'insertion, et pour pouvoir en sortir, il faut une voie de sortie. C'est pour cette raison que, ponctuellement, nous avons une sur largeur pour permettre des échanges de trafic entre les gens se trouvant sur la section courante et ceux qui veulent entrer et sortir.

Les bus, les TCSP (les transports en commun en site propre), sont éloignés de l'Avenue du Parisis. Le TCSP est un peu plus haut en altimétrie, parce qu'il est sur le terrain naturel au niveau de la fin du parking du champ de courses.

Au niveau de l'avenue Voltaire, nous voyons une petite coupe, il ne s'agit pas de l'ouvrage qui se trouve au niveau de l'avenue Voltaire, sinon on aurait eu la même vue que la vue précédente. C'est une coupe qui permet de voir que l'on est dans cette zone plutôt juste après l'avenue Voltaire et avant le rond-point de l'avenue du Général Leclerc, la RD 928. Nous sommes dans la zone d'amorce des bretelles d'entrée et de sortie qui crée des surlargeurs. Le TCSP se trouve au niveau du terrain naturel dans cette solution que vous est proposée. Nous sommes en phase de concertation, ce sont ces points qui peuvent être discutés, les circulations douces se trouvant de part et d'autre.

Le slide suivant présente une vue plus générale qui nous permet de faire figurer l'avenue du Général Leclerc et nous donner le passage de l'avenue du Parisis depuis le rond-point BP jusqu'en direction de l'avenue de la Caille.

Nous sommes maintenant au niveau de la RD 928, un profil en travers de type différent. Sous le terrain naturel, les gens qui se trouvent sur l'Avenue du Parisis d'Ouest vers l'Est et réciproquement, continuent d'emprunter l'Avenue du Parisis dans ce que l'on appelle « une voie à gabarit normal ». Les véhicules légers peuvent y circuler, les véhicules de plus grands gabarits peuvent également y circuler. Nous avons, d'un côté le bus, il est à l'extérieur, alors que de l'autre côté, le bus était unilatéral bidirectionnel, c'est-à-dire qu'il se trouvait d'un seul côté, mais avec les deux sens de circulation. On profite de la zone d'échanges au niveau de la RD 928 pour le faire traverser de façon à se trouver dans ce qu'on appelle « bilatéral unidirectionnel ». On est de chaque côté de l'Avenue du Parisis, mais dans un seul sens de circulation. On retrouve donc nos 2 x 2 voies en dessous. Latéralement, la coupe paraît large, parce qu'il y a de larges places pour le stockage, il s'agit d'un giratoire qui fonctionnera avec des feux rouges pour permettre à la fois aux usagers de réguler le trafic, mais aussi de pouvoir traverser dans de bonnes conditions de sécurité. Ce sont les voies de l'anneau circulaire du giratoire. Nous avons fait figurer trois voies – c'est une base de discussion – pour plus de confort et éventuellement du stockage quand on aura besoin de faire circuler des automobiles qui iront vers l'est ou vers l'ouest et qui vont échanger au niveau de l'avenue Kellermann.

Une fois l'avenue du Général Leclerc passée, on franchit la rue Mermoz dans le même principe de coupe et on arrive ensuite au niveau de la rue de la Caille en limite de Soisy et de Montmorency. Un nouveau profil en travers se présente au niveau de la rue Jean Mermoz, l'ensemble du tracé est dénivélé. Nous avons l'altimétrie du terrain naturel rue Jean Mermoz avec les 2 x 2 voies de part et d'autre, la voie pour le transport en commun en site propre latéralement et, dans la même logique que précédemment, nous avons la voie d'insertion qui vient finir de ce côté. Si la coupe avait été faite de l'autre côté de la rue Jean Mermoz, vous n'auriez pas eu l'ouvrage, mais une voie de moins, puisqu'en section courante, nous sommes bien à 2 x 2 voies et non pas trois voies par sens de circulation.

La dernière coupe sur Soisy présente le carrefour giratoire Guitare. Il a le mérite, entre autres, de desservir la circulation. Nous avons une circulation qui se fait à niveau, on échange avec le tissu local, on rabat les voies sur un petit giratoire avant de prendre l'Avenue du Parisis, dans les deux sens de circulation, c'est prévu comme cela aujourd'hui. Pour le transport en commun en site propre, on profite de ce carrefour giratoire pour positionner un arrêt, par exemple. Les usagers profitent eux-mêmes – en bleu foncé – des zones de passages piétons protégés pour venir, le cas échéant, prendre le transport en commun en site propre, on part en unilatéral bidirectionnel au-delà de la rue de la Caille. Le profil en travers montre deux voies d'un côté du giratoire, deux voies de l'autre côté, on imagine que la coupe est à ce niveau, un bus est figuré dans un sens, et un bus est figuré dans l'autre sens, ils sont à l'arrêt, puisqu'on est sur ce qui pourrait être possible. Je mets au conditionnel sur ce qui pourrait être. Nous avons interrogé le STIF et nous sommes en phase de discussions avec eux sur le nombre d'arrêts et leur positionnement. Ce lieu semble propice, puisque nous sommes en limite de deux pôles : le pôle de Soisy et celui de Montmorency.

Concernant les transports en commun en site propre, au niveau de la gare de Soisy, nous avons emprunté l'avenue du Parisis vers l'est en direction de Roissy. L'avenue du Parisis et les transports en commun ne finissent pas à la gare de Soisy, mais nous retrouvons le rond-point Kellermann à hauteur de la station BP, le « BIP ouest » RD 170 et nous pourrons nous rendre soit vers la gare d'Argenteuil, soit sortir au niveau du parc des sports Michel Hidalgo en limite communale Saint-Gratien Sannois, vers le pôle gare d'Ermont-Eaubonne par le boulevard de l'Entente.

De Montmorency à Groslay, nous sommes dans la même logique avec le prolongement au-delà de la rue de la Caille, avec l'avenue du Parisis et ses 2 x 2 voies et son TCSP. On est au droit du Parc Saint-Pôl, il est prévu, à cet endroit, que le tracé soit enterré, dénivélé, ce n'est pas un tunnel, c'est un tracé enterré. Cette petite coupe vous permet de voir qu'on retrouve nos deux voies de circulation dans un sens et deux voies de circulation dans l'autre, ainsi que les voies de chaque côté pour le transport en commun en site propre. Une hauteur suffisante est rétablie au-dessus de ce qu'on appelle cette tranchée couverte de façon à reconstituer, à terme, un parc complet, qui pourra être ouvert, visité, entretenu, exploité.

En direction de Deuil-la-Barre, le transport en commun en site propre latéral redevient axial. Ici, des zones réglementaires sont identifiées dans lesquelles, en application des obligations réglementaires que nous devons respecter, des protections phoniques devront être implantées. À ce stade de l'étude, les protections phoniques peuvent être de diverses natures. Elles peuvent être des écrans, des murs, des murs absorbants, des murs réfléchissants, des merlons paysagers, ce sont des buttes de terre, de façon à ce que les riverains situés à l'arrière de cette voirie soient protégés du bruit. Concernant ces protections acoustiques, le Conseil général a une double obligation : une obligation réglementaire de les réaliser et une obligation réglementaire de vérifier que ces protections répondent bien aux objectifs de diminution de bruit. Six mois après la mise en service et trois ans après la mise en service, nous avons une obligation réglementaire de contrôle. L'intérêt du Conseil général, comme celui des collectivités et des riverains, est que ces protections phoniques remplissent entièrement le rôle qu'elles doivent remplir en termes de protections et isolent le mieux possible du bruit de l'Avenue du Parisis les riverains et les habitants. Il peut y avoir des mesures complémentaires, mais nous ne sommes pas à ce stade du niveau de l'étude.

Pour Deuil-la-Barre/Groslay, nous arrivons au niveau de la rue du Lac Marchais. Nous avons toujours notre transport en commun en site propre de chaque côté, ainsi que les circulations douces et les 2 x 2 voies. Nous retrouvons le principe du giratoire Guitare avec la logique de protection phonique, parce que nous sommes dans des zones de protection de proximité.

Le slide suivant présente une vue de Groslay où l'on continue de passer à hauteur de la rue du Lac Marchais, on passe en dessous des voies ferrées et on arrive au niveau de la rue de Montmagny (l'actuelle route départementale 311). Si je continue vers l'est, nous sommes sur la rue de Montmagny RD 311, on a toujours notre transport en commun en site propre qui est dans l'axe et l'on vient rejoindre à niveau dans cette solution qui vous est présentée, la RD 301, l'ancienne RN 1 au niveau de Groslay. On profite de cette zone d'échanges pour remettre latéralement, de façon unilatérale et bidirectionnelle, le transport en commun en site propre.

Nous allons détailler les quatre solutions dont je vous ai beaucoup parlé. Nous avons plusieurs options d'aménagement pour soigner notre intégration du projet dans l'environnement. Nous avons pris en compte les différents temps de parcours. Quand le projet est dénivélé, les zones d'échange se franchissent plus rapidement. Quand le projet est à niveau, les zones d'échange doivent être franchies y compris par les usagers qui se trouvent sur l'avenue du Parisis. La problématique d'accessibilité du bus en site propre a été prise en compte, c'est pour cette raison que les positionnements ont été mis au centre des carrefours notamment lorsqu'il s'agit de carrefours giratoires pour permettre aux piétons de s'y rendre en toute sécurité. Le coût estimatif des travaux que nous avons présenté a été recalé en 2011.

En termes de trafics et de temps de parcours, plus de 35 000 véhicules à l'Ouest à la sortie du rond-point de la station BP, à hauteur de l'avenue Kellermann à Soisy. Plus de 39 000 véhicules jour à l'est du tracé de l'avenue du Parisis, ce sont des trafics TMJA (trafic moyen journalier annuel). Aujourd'hui, pour faire Soisy Bonneuil-en-France, une cinquantaine de minutes est nécessaire ce qui correspond à 20 km/h.

En heures de pointe, si on se projette à un horizon entre 2025 et 2030 sur une situation où il n'y a pas l'Avenue du Parisis, le trafic va rester de l'ordre de 38 000 véhicules au niveau de la RD 170, à hauteur de l'avenue Kellermann. 40 000 véhicules au niveau du « BIP Est » à Bonneuil, on mettra un peu plus d'une heure, 15 km/h de moyenne pour faire la jonction de ces 11 km. Cela représente aujourd'hui plus de 11 km, puisqu'il faut emprunter le tissu local et toute l'augmentation du trafic qui aura lieu dans les prochaines années, si l'Avenue du Parisis n'est pas réalisée, se fera sur les voiries locales, y compris les poids-lourds et tous les véhicules automobiles.

Dans le cadre de la solution 1, solution présentée précédemment, le trafic prévisionnel à l'ouest est de 38 000 véhicules, à l'est de 42 000 véhicules, un peu plus de véhicules à l'est sans l'Avenue du Parisis, parce que ce tracé est très interactif quand on prend l'Avenue du Parisis vers l'est, au niveau de la RD 301, ancienne RN 1.

Les temps de parcours sont divisés. Une minute sur la partie soiséenne, cela correspond à 800 m entre, aujourd'hui, l'avenue Kellermann et la ligne droite que constituerait l'Avenue du Parisis jusqu'à la RD 928. Le point d'arrivée sur la RD 928 pour les anciens Soisédiens se situe à hauteur de l'ancien poste de transformation électrique Nord Lumière, démoli il y a quelques années dans les années 2000. On peut compter un temps de parcours moyen pour faire ces 11 km de l'ordre de 20 minutes.

Cette solution 1 présente globalement un équilibre de tracé à niveau et de tracé dénivelé même si la répartition n'est pas la même entre l'est et l'ouest, on est beaucoup plus dénivelé à l'ouest qu'à l'est du tracé. Globalement sur les 11 km, on est 60 % à niveau, 40 % en dénivelé. Le temps de parcours est de 20 minutes. C'est un bon compromis, pour nous, maître d'ouvrage, d'intégration urbaine et d'accessibilité aux transports en commun en site propre. Pour nous, il présente le meilleur rapport coût, puisqu'on est inférieur à 500 M€ (498 M€).

Les solutions 2 et 3 ont été regroupées puisque ce sont les mêmes solutions de principe qui, sur l'Ouest du tracé, diffèrent uniquement sur le fait que le franchissement de l'avenue Kellermann, au niveau du giratoire BP existant, n'est pas dénivelé. On ne passerait pas en dessous de l'avenue Kellermann, on resterait à niveau. De ce fait, l'attractivité de ce tracé est un peu moins intéressante pour les usagers qui auront tendance à rester davantage sur les voiries locales. À l'est du tracé, on est dans la même configuration que la configuration de la solution 1. On retrouve donc nos 42 000 véhicules.

Pourquoi avons-nous regroupé les solutions 2 et 3 ? Elles sont les mêmes que le « profil en long », c'est-à-dire là où l'on est à niveau, là où on est dénivelé. C'est le positionnement du bus par rapport aux voies de circulation automobile qui diffère. Dans un cas, on est plutôt dans l'axe, dans l'autre, on est plutôt en rive. C'est pour cela que le comparatif en temps de parcours est le même, la solution est un peu plus rapide que la solution précédente. Au lieu de mettre 20 minutes, dans ce cas, on mettrait 17 minutes. En revanche, cette solution présente un inconvénient majeur, elle est plus chère, et est un peu plus dénivelée, ce qui justifie l'augmentation du coût. Cette solution donne un TCSP plus lisible, mais moins accessible pour les usagers, parce qu'il est plus souvent dénivelé au même niveau que les circulations automobiles. Pour aller prendre le bus, il y a deux possibilités. Soit le bus doit remonter du niveau dans lequel il circule jusqu'au niveau du terrain naturel pour prendre les passagers soit, à l'inverse, les passagers doivent descendre pour aller prendre le bus. On sait que cela ne fonctionne pas très bien, parce que nous avons, malheureusement, des problèmes de dégradation avec le système dit automatique par escalier mécanique, d'ascenseur, etc. Cette solution est moins favorable au TCSP.

La solution 4 est une solution qui est pratiquement partout à niveau, sauf dans l'extrême partie Ouest. Ce sont les mêmes présentations faites avec des zooms sur les communes dans lesquelles nous sommes, mais c'est la même base de présentation faite dans toutes les communes sur lesquelles nous avons des réunions publiques. Cette solution est moins attractive pour les usagers, car ils ont un peu tendance à rester plus au niveau du tissu local et venir moins chercher l'Avenue du Parisis et ils continuent à emprunter, y compris les poids-lourds, les voiries locales de circulation. Le temps de parcours est plus long, puisqu'on est à niveau sur une plus grande partie du tracé. Chaque point d'échange n'est pas facilement franchissable, il faut marquer l'arrêt, il faut laisser passer les véhicules en fonction des priorités, on met alors 25 minutes contrairement à la solution 1 qui faisait 20 minutes et la solution 2 et 3 qui en faisaient 17. Cette solution est moins chère. La solution 1 était de l'ordre de 498 M€, les solutions 2 et 3 supérieures à 550 M€, la solution 4 a un coût de 413 M€. Elle se réaliserait dans ce cas, avec un tracé qui est 70 % à niveau et uniquement 30 % en dénivelé.

La solution 1 proposée est portée par le Conseil général, elle nous semble être le meilleur compromis entre les performances, notamment en termes de temps de parcours, d'emprunt du bus à haut niveau de service et de coût. Les solutions 2 et 3 sont performantes, un peu moins lisibles en termes de transports en commun en site propre, mais plus chères. La solution 4 est clairement moins chère, mais moins performante, notamment en termes de temps de parcours pour les véhicules automobiles ainsi que pour le transport en commun en site propre.

En termes de planning, quelques chiffres : aujourd'hui, en 2012, il est envisagé que la concertation s'achève, comme l'a dit M. NAU, fin 2012. Elle s'achèvera par la prise en compte des contributions de toutes les collectivités concernées, mais également des observations et des remontées que peuvent faire les riverains. Nous préparerons avec l'équipe et Pierrick VOGRIN, le dossier de déclaration d'utilité publique. Nous reviendrons alors vous voir, parce qu'il y aura des enquêtes publiques sur le projet, des enquêtes techniques, sur le parcellaire avec un dossier qui sera beaucoup mieux ficelé, disons de façon plus complète sur tous les

points de détail que nous aurons été amenés à revoir en liaison avec les collectivités. L'objectif est de pouvoir avoir ce dossier d'enquête publique pour la mi-2013, en vue d'obtenir une déclaration d'utilité publique pour la fin 2013.

L'année 2014, dans cette hypothèse, serait consacrée à la constitution, comme l'a souligné M. SUEUR, à la constitution de dossiers techniques pour les appels d'offres, pour solliciter les différents partenaires, pour un démarrage des travaux, par tronçons, ils pourraient se faire à partir de 2015. Une réalisation d'une opération d'une telle importance demande un certain temps, l'objectif est d'arriver à le réaliser sous environ une dizaine d'années pour une mise en service à l'horizon 2025.

J'espère n'avoir pas été trop long, c'était à peu près complet. Je suis à votre disposition pour répondre aux questions.

#### **Juliette PERNEL**

Un peu plus long que prévu, mais à en juger par le silence de la salle, vous avez été captivant. M. STREHAIANO voulait redire quelques mots avant de passer aux questions-réponses.

### **4. Échanges avec la salle (21h10 > 23h05)**

#### **Luc STREHAIANO**

Merci, M. JUVENCE pour cette présentation technique. Je voudrais rappeler que si la prolongation de l'Avenue du Parisis mérite d'être examinée et qu'elle est peut-être une opportunité pour Soisy-sous-Montmorency, il faut aussi veiller à ce que cela ne soit pas un handicap. Lorsque je suis votre exposé, on voit que l'on décrit particulièrement bien ce qui se passe sur l'Avenue du Parisis et sur les temps de parcours, mais on voit beaucoup moins ce qui se passe sur l'insertion et sur les voiries adjacentes. Cette conviction qu'il faut étudier et que la prolongation de l'Avenue du Parisis peut apporter des solutions, s'accompagne d'un engagement, cela ne doit pas se faire au détriment des habitantes et des habitants. C'est au projet de s'intégrer à Soisy-sous-Montmorency et pas à Soisy de s'intégrer au projet. Nous avons, en l'état, beaucoup d'inquiétudes et beaucoup de demandes qui ont déjà été faites. La première a été soulignée, il s'agit des réserves foncières. Depuis 1985, nous avons une emprise qui avait été réduite pour 2 x 2 voies, aujourd'hui, l'emprise du projet, c'est 2 x 4 voies si on tient compte du TCSP et des sites propres. Je ne suis pas sûr qu'il soit pertinent de faire passer partout le site propre à côté de la voie existante. Il y a des cheminements plus sûrs à trouver.

Je suis particulièrement étonné par la dimension du rond-point au niveau de la RD 928, il ne pourra pas absorber tout cela. Nous avons une rupture absolue, nous avons un cheminement pour les écoliers, une coupure de la commune à laquelle il faut absolument veiller. Une difficulté en termes d'enclavements, nous voyons ce qui se passe au niveau de l'avenue Descartes. Nous avons demandé que ce soit sous l'avenue Descartes – une partie est bien sous l'avenue Descartes – mais le TCSP et les sites propres sont au-dessus, ce qui fait qu'on déborde des emprises d'une manière qui n'est pas tolérable, qui n'est pas possible, cela va à l'encontre de l'insertion du projet dans le site.

Nous avons aussi à veiller au cheminement existant des Soiséennes et des Soiséens. L'Avenue du Parisis n'est pas l'axe majeur de Soisy-sous-Montmorency. Ce n'est pas autour de cet axe que toute la vie des Soiséennes et des Soiséens va s'organiser. L'Avenue du Parisis, pour nous, c'est plutôt une déviation, ce n'est pas le cœur de la ville. Devant ces difficultés en termes d'intégration dans notre paysage soiséen, on ne pourra pas faire l'économie d'une couverture sur une partie des tranchées, à l'endroit des habitations et pour rétablir des communications, et pour établir aujourd'hui d'ailleurs des utilités.

Le Président Arnaud BAZIN l'a souligné, c'est l'intérêt de la concertation. Dans un projet, il y a une insertion. Nous avons, nous, à rappeler des exigences. Ces exigences sont en partie respectées, mais seulement en partie. Aujourd'hui, les enclavements accompagnant le projet de l'Avenue du Parisis sur Soisy-sous-Montmorency sont loin d'être résolus.

Pour nous, il y a trois questions auxquelles il faut répondre positivement :

- Est-ce que la réalisation de cette Avenue du Parisis permet de soulager nos voies de desserte de la circulation de transit ?
- Est-ce que c'est compatible avec les circulations existantes ?
- Est-ce que cela s'insère dans le paysage urbain, est-ce que c'est sans nuisances pour les riverains ?

Ces trois points méritent d'être vus et mieux vus qu'ils ne le sont. L'emprise est importante, elle est très importante, beaucoup plus que ce qui était prévu sur les documents d'urbanisme.

En l'état actuel, nous ne pouvons pas, nous, approuver, dès demain, ce projet.

**Juliette PERNEL**

Merci. M. STREHAIANO.

**M. Luc STREHAIANO**

Je ne dis pas cela pour me faire applaudir. Je dis cela, parce que nous avons, aujourd'hui, une vraie difficulté de circulation et de mobilité à Soisy-sous-Montmorency, mais nous ne pouvons pas, sous prétexte de faciliter la circulation sur un axe, compliquer encore les choses pour les populations riveraines. Cela doit être pris en compte. L'aspect insertion n'est pas, à mon avis, suffisamment mis en relief. La concertation est là pour y remédier.

**Juliette PERNEL**

M. STREHAIANO a ouvert la voie aux questions-réponses. Comme vous êtes très nombreux, je vous propose de prendre plusieurs questions en même temps, nous pourrions ainsi les regrouper par thèmes. Les intervenants y répondront de manière groupée, parce que les questions vont certainement se répéter. Nous allons vous passer un micro pour ceux qui souhaitent parler. Si possible, faites assez court et merci de vous présenter et de dire où vous habitez.

**Intervenant**

Bonsoir. Je suis né à Soisy-sous-Montmorency, j'habite du côté de l'avenue Kellermann. J'avais déjà parlé à M. SUEUR du projet alternatif. Quand on vient de Saint-Gratien pour se diriger vers Soisy, de même que lorsque l'on emprunte la RD 170 pour venir du côté de la station essence, un projet alternatif existait. Il consistait à élargir à partir de la station essence et à élargir le pont de façon à ce que le BIP, passe ensuite en diagonale sur le parking de l'hippodrome en surface. Cela évitait de faire un autre pont 40 m plus loin, à proximité de la résidence Alfred de Vigny, cela permettait d'utiliser plutôt les infrastructures existantes et faire un giratoire au niveau de la rue de l'école Descartes, cela restait encore en surface. C'est seulement après que l'on commence à plonger si on le veut bien pour aller sous l'Avenue de Paris ou refaire encore un autre rond-point si on reste en surface. Que cela soit enterré plus loin, ne nous concerne pas. Le vrai problème réside dans le fait que si l'on fait le projet tel que défini, c'est à dire à la place de la station essence, on va déporter le bruit existant, le bruit dans l'avenue Kellermann va être déporté à 150 m. Comme cette déviation va passer à 4 m sous la ligne de chemin de fer, vous pourrez mettre tous les merlons que vous voulez, tous les murs antibruit qui captent les sons, le son monte. La résidence Alfred de Vigny ainsi que les pavillons juste avant vont en prendre plein les oreilles. Nous avons déjà les avions, nous avons les sirènes de police, le SAMU, les pompiers, tout cela passe dans l'avenue Kellermann et sera reporté à 150 m du côté de la résidence Alfred de Vigny, dans cette rue et en partie dans le commencement de la rue Sainte-Barbe.

**Juliette PERNEL**

Nous passerons la parole à tout le monde.

## **M. SAVRE**

Je suis enseignant au Collège Descartes depuis 20 ans, ce collège qui verrait donc 30 000, 40 000, 50 000 voitures passer devant. La santé des enfants....je ne sais pas....

Je souhaiterais reprendre une phrase d'un des membres du Conseil général, en mars 2006. M. ARDAL expliquait que les 37 000 véhicules qu'écoulaient quotidiennement la RN 1 provoquaient de graves nuisances pour les riverains. Je voulais savoir ce que vous pensez de toutes les nuisances qui vont en découler pour tous les riverains sur ce trajet dans Soisy, pour les enfants scolarisés à Descartes et pour les autres communes ?

## **Juliette PERNEL**

Merci.

## **François DELCOMBRE, Conseiller municipal de Soisy**

Bonsoir. Je souhaiterais rappeler que, dans les conclusions du Grenelle de l'environnement qui s'est tenu sous le précédent quinquennat figurait, à l'évidence, qu'il fallait arrêter de construire des autoroutes. Certes, comprenant bien l'anachronisme de sa démarche, le Conseil général du Val d'Oise va aujourd'hui tenter de nous faire croire que son projet de BIP n'est pas une autoroute. Pour nous le prouver, il a remplacé le mot « boulevard » par le mot « avenue ». Mais qui pourrait croire que cela change quelque chose, quand on a à faire à une route 2 x 3 voies ? Avec le TCSP et les voies de dégagement, cela fait 2 x 4 voies, comme vient de le dire M. STREHAIANO. Donc, cette route est destinée à relier une autoroute existante à l'Est à une autre autoroute existante à l'Ouest. Soit on nous ment et on a affaire à une autoroute, soit on nous propose un projet complètement abracadabrante de relier deux autoroutes par un système de voirie locale. Dans les deux cas, c'est de l'argent public foutu en l'air du fait de l'entêtement incompréhensible d'élus qui s'arc-boutent sur une vision d'un autre siècle. Tout le monde sait bien que lorsqu'on construit une nouvelle route, c'est un appel d'air pour les voitures et qu'ainsi, on ne résorbe jamais les bouchons, on ne fait que les déplacer.

Quand on est un élu soucieux de l'intérêt général, on agit pour résoudre les problèmes et non pas pour reporter ces problèmes chez les voisins ou sur les générations futures. C'est effectivement ce qu'a fait l'ancien Président de Conseil général, maire de Saint-Gratien en reportant ses problèmes de Saint-Gratien chez nous. Ce n'est pas une raison pour en faire autant. Or, le seul problème qui se pose réellement aujourd'hui et auquel je suis particulièrement sensible en tant qu'élusois, ce sont les bouchons qu'on trouve à l'avenue Kellermann, le matin, en allant vers le champ de courses et le soir en allant vers la place Jean Moulin. Des solutions simples existent pour résorber ces bouchons, sans dépenser des centaines de millions d'euros qui, en ces périodes d'argent public rare, trouveraient leur utilité dans bien d'autres domaines. D'abord, il faut se rappeler que quand le BIP est arrivé à Soisy en 2003, tout a été fait pour créer des bouchons, ce qui est un moyen comme un autre pour justifier après la construction d'autoroutes.

Je ne dis pas cela pour me faire applaudir.

À ce moment-là, l'avenue Kellermann était à 2 x 2 voies. Le maire de Soisy s'est empressé de la mettre à 2 x 1 voie, ce n'était pas forcément en soit un mauvais choix, sinon on se serait retrouvé avec une autoroute en pleine ville. L'erreur qui a été faite à ce moment-là a été de créer un stationnement pour les voitures qui n'améliorait en rien les possibilités de déplacement, au lieu de créer une piste cyclable pour respecter la loi du 30 décembre 1996, ainsi que l'avis du commissaire enquêteur qui avait mené une enquête publique à l'été 2001 ou bien de créer des voies réservées pour les bus. Deux moyens qui, en améliorant les moyens de transports alternatifs, permettaient un usage moindre de la voiture, donc une réduction des bouchons.

Il n'est pas forcément trop tard pour revenir à ces solutions de bon sens. D'autres pistes existent. L'aménagement de la place Jean Moulin est également une véritable aberration, puisque l'on se trouve avec un rond-point muni de feux, alors que les ronds-points ont été créés pour supprimer les feux. Les feux sont toujours au jaune clignotant avec un appel piétons, donc quand un piéton arrive, il commence par appuyer sur le bouton et passe dès qu'il le peut, même si c'est toujours jaune clignotant. Le feu passe au rouge quand il n'y a plus de piétons et les voitures doivent quand même s'arrêter. Alors qu'en supprimant les feux et en rappelant que les piétons sont prioritaires quand ils sont sur un passage protégé, on gagnerait beaucoup en fluidité.

Autre raison qui fait que ce rond-point est un véritable verrou : quand une voiture arrive de la rue de la Fontaine Saint-Germain, cela enclenche un feu rouge qui n'arrête pas les voitures non plus à l'entrée du rond-point, mais sur le rond-point lui-même, bloquant ainsi immédiatement aussi bien les voitures qui arrivent de l'avenue de Paris que celles qui arrivent de l'avenue Kellermann. Là aussi, une solution simple existe : inverser le sens interdit de la rue de la Fontaine Saint-Germain. Il n'y aurait donc plus de voitures bloquées sur le rond-point, mais toutes celles qui se dirigent vers l'avenue du clos Renaud dégageraient beaucoup plus rapidement, soulageant ainsi le croisement avenue de Paris/rue Carnot, également cause de soucis.

On peut également examiner la pertinence des sens de circulation et des feux se trouvant sur la section avenue des Roses et avenue des Noël's surtout avec la nouvelle voie traversante avenue de Normandie qui va offrir de nouvelles possibilités.

Le but n'est ni de créer de nouvelles routes, ni d'embêter les automobilistes, mais de rendre les autres moyens de déplacement attractifs. Des solutions simples existent. Plutôt que de créer un TCSP fantôme qui passera tous les trois quarts d'heure – cela a été dit à la réunion de Sarcelles – organisons mieux les lignes existantes. À Soisy, aménageons la place Sestre de façon à ce que deux bus puissent se croiser. Enlevons le stationnement rue du puits Grenet qui oblige les bus à ralentir exagérément, créons des couloirs là où c'est nécessaire, modifions les horaires des bus 11 et 12 de façon à ce qu'ils ne se suivent pas et que le 12 arrive la moitié du temps entre deux passages du 11 et réciproquement. Beaucoup de Soiséens peuvent prendre indifféremment l'un ou l'autre puisque cela ne change rien de prendre le train à Enghien ou à Champ de courses. Des solutions simples, peu coûteuses, améliorant la vie de nos concitoyens sans apporter de pollution supplémentaire, existent. Quand le Conseil général s'apercevra qu'il peut faire tout cela pour quelques centaines de milliers d'euros, je suis sûr qu'il fera cadeau à la ville de Soisy d'une partie des 500 M€ économisés et nous pourrons alors faire une grande fête sur les emplacements que l'ex BIP aura libérés. Merci.

### **Juliette PERNEL**

Nous reprenons une série de questions.

### **Danièle GADEAU, Association PARUS'S**

On entend que les citoyens auront davantage d'impôts alors que nous avons déjà des impôts fonciers, locaux, sur le revenu. Je pense que vous avez les sous, parce que si vous ne les avez pas, c'est nous qui allons payer.

Comment allez-vous financer tout cela ?

### **Philippe TOURATIER**

J'habite le Bas de Montmorency. Ce que vient de dire Madame est très intéressant. Qui va payer ? L'étude technique présentée par M. JUVENCE concernant les quatre projets ont été bien fouillés. C'est un bon technicien. En revanche, je m'adresse à nos élus et j'attire leur attention, sur le fait que 100 000 personnes utilisent la Vallée de Montmorency et 15 % seulement du Val d'Oise. Cela ne fait que 15 000 personnes. Le problème, c'est l'intérêt général, l'intérêt collectif et l'intérêt particulier, comme l'a dit très justement M. le Maire. Ne pensez-vous pas aux transports collectifs, au moment où l'essence devient à un prix très élevé, au moment où l'on parle de pollution ? Il y a 20 ans, ce projet était très bien, on nous disait que le Val d'Oise allait subir une forte croissance, l'essence n'était pas trop chère, les voitures roulaient bien, on aurait pu faire cela tout de suite. Mais maintenant, on ne veut plus de voitures à Paris, l'essence atteint un prix prohibitif, la crise est là. Qui va payer ?

Nous n'avons pas parlé des transports routiers, les transports en commun pour lesquels je suis chaudement partisan permettent aux gens de se déplacer de leur lieu de vie vers leur lieu de travail. Concernant les transports routiers, « qui va alimenter Auchan ? », ce n'est pas la petite voiture de M. X. Il faudra des bahuts, ce n'est pas en faisant des transports publics. En revanche, ces transports publics s'ils sont propres, chose que j'apprécie, le tram est une bonne chose à Saint-Denis, ce serait une solution. On voit aussi que pour aller à Roissy, on pourra utiliser davantage les voies ferrées. Les gens qui vont à Roissy à partir de la Vallée de Montmorency, tout le monde nous dit : ça va désengorger. Je vous livre un propos que j'ai entendu hier devant

chez Auchan un monsieur disant à son collègue : « alors qu'est-ce que tu en penses du BIP ? Ça va désenclaver la circulation, ça va améliorer. Tu la prends souvent ? Deux fois par an. » Il faudrait peut-être se poser la question, vous nous avez dit, il y a 100 000 voitures qui circulent. Quand on regarde à l'intérieur des voitures avec un œil un peu critique, combien y a-t-il de passagers ? Est-ce que vous faites du covoiturage avec vos collaborateurs ? J'en doute. Vous êtes contents d'aller au boulot tranquille, de préparer votre journée et le soir de faire le point. Vous êtes tranquilles dans votre véhicule. Vous apprécieriez effectivement un transport en commun propre. Les voitures, sur 100 000 bagnoles, je suis sûr que vous avez une ou deux personnes par voiture. L'effort est à porter à ce niveau en mettant des moyens agréables pour que les gens utilisent le transport collectif. C'est une réflexion personnelle que je vous livre. Merci.

### **Juliette PERNEL**

Comme plusieurs thèmes ont déjà été abordés, je vous propose de répondre à quelques questions. Les questions portaient sur le bruit, les nuisances sonores pour les riverains, pour les enfants, des questions sur le financement, des questions sur pourquoi plus de transport routier et pas plus de transport en commun. Nous pouvons, peut-être, commencer à apporter quelques réponses.

### **Xavier PERICAT, Conseiller général du Val-d'Oise**

Merci. Je n'ai pas souhaité intervenir jusqu'ici, l'ensemble des propos rapportés complétait l'introduction de cette réunion. Si je suis ici avec vous en tant que voisin d'Argenteuil – je suis élu à la fois du département à Argenteuil, mais également élu municipal de l'agglomération d'Argenteuil-Bezons – c'est justement pour être le garant des élus, afin que le projet que nous vous présentons, ce soir, ici, ne soit pas la reconduction de ce qu'on a connu dans le passé sur Argenteuil et sur Bezons. Cette ville a été, en son temps, défigurée, à la fois par la bretelle de l'A15 qui passait par là, par la voie ferrée et nos berges de Seine. Nous sommes l'une des rares communes frontalières de la Seine qui n'a pas, aujourd'hui, la possibilité de bénéficier des services de Seine. Moi, qui suis au sein de la commission transports circulation du Conseil général, quand j'ai pris connaissance de ce projet, je me suis dit que c'est un beau projet que de faire en sorte d'avoir une liaison d'Est en Ouest dans le Val d'Oise, mais il ne s'agit pas de reproduire les erreurs du passé. Je ne souhaite pas, tout comme Luc le disait, qu'on voit à Soisy-sous-Montmorency ce qu'on a pu connaître dans le passé à Argenteuil et à Bezons. Cependant, ce projet de l'Avenue du Parisis est une formidable opportunité, puisque cela permet de relier l'ensemble du territoire à Argenteuil et Bezons. Vous savez que le tramway T2 arrive le 22 décembre au niveau du pont de Bezons. Monsieur parlait de transport en commun, c'est un formidable enjeu de réussir cette Avenue du Parisis, mais pas n'importe comment.

La question des impôts a été également évoquée. En tant qu'élu, si l'on doit dépenser de l'argent, c'est avant tout pour satisfaire les habitants. Nous ne sommes pas élus pour dépenser de l'argent – on est tous contribuables – et que cela ne satisfasse pas les habitants. C'est le but de ces réunions de concertation. M. JUVENCE le disait, le projet est loin d'être ficelé. Il n'est pas, dans l'état actuel des choses, financé. Seule une évaluation a été faite. Le projet n'est pas financé, puisqu'il n'est pas monté. Si ce projet était monté, on ne serait pas devant vous aujourd'hui pour entendre l'ensemble de vos remarques. Qui va payer ? Je laisserai le Président de la commission transports y répondre. Un certain nombre de partenaires sont là pour le faire. En tant que voisin d'Argenteuil, je souhaitais vous dire que je serai véritablement garant pour que ce projet s'insère dans le tissu urbain de Soisy et des communes environnantes. Je serai évidemment garant pour que l'on ne reproduise pas les erreurs du passé, comme on a pu le faire dans nos territoires de rives de Seine. C'est la raison de ma présence ce soir. Merci.

### **Arnaud BAZIN**

Ce montant de financement n'est pas à la portée du seul département du Val d'Oise, il n'en a jamais été question. De tels projets ne peuvent se concevoir que dans des partenariats financiers, la Région a vocation à l'accompagner, notamment au titre du transport en commun en site propre, l'État sera également sollicité. Nous allons prochainement organiser une conférence des financeurs potentiels pour clarifier ces points. Pourquoi l'État ? Je vous l'ai situé dans mon propos introductif, nous sommes dans un projet qui est nécessaire aux contrats de développement territorial prévus sur l'Est, c'est un projet qui s'insère dans la vision globale du

Grand Paris. À ce titre, nous ne pouvons pas payer seuls, il faut que la répartition nous aide avec la Région et l'État.

La situation financière des départements aujourd'hui est mauvaise. J'en donne acte. Celle du Val d'Oise l'est particulièrement, puisque, ayant pris la gouvernance de ce département, il y a un an et demi, nous avons trouvé en trois ans une augmentation de la dette du département de 62 %. Aujourd'hui, l'ensemble des responsables politiques de ce pays ont conscience que la structure financière des départements en recettes-dépenses n'est pas tenable dans la durée. Nous devons payer au local, la solidarité nationale, c'est-à-dire les dépenses sociales (le RSA, la prestation de compensation du handicap et l'allocation personnalisée à l'autonomie) que la loi a mis à la charge des départements et ne sont pas financées correctement, elles ne peuvent pas l'être dans la durée. C'est une question qui a vocation à être tranchée dans les mois qui viennent par le Gouvernement et l'Association des Départements de France s'est fait le relais de cette impérieuse nécessité. Il ne faut pas juger les capacités d'aujourd'hui à l'aune de ce qu'elles seront demain, puisqu'il est en train d'entrer dans les esprits de tout le monde que la structure financière des départements doit être revue.

Ce n'est pas un projet qui va se faire en un an. On prévoit 10 ans, peut-être davantage. Ce découpage en de nombreux budgets, le partenariat attendu de la Région et de l'État et enfin un éclairage sur l'avenir financier des départements doivent être pris en compte pour répondre que le financement n'est pas illusoire et qu'il est tout à fait possible dans les conditions que je viens de rappeler. Sinon, je n'aurais jamais donné mon aval à ce qu'on aille plus loin dans la réflexion sur ce projet s'il avait été totalement chimérique.

#### *Interventions dans la salle.*

Si vous le permettez, c'est moi qui suis dans les fonctions pour aller en discuter avec la Région, vous connaissez peut-être des positions de principe, vous savez très bien qu'entre collectivités surtout avec l'État qui a encore quelque intérêt dans l'affaire, on peut faire évoluer les positions de chacun.

Un petit mot très rapide sur l'avenue Kellermann, parce que je trouve toujours paradoxal lorsqu'on se soucie d'environnement et qu'une voie traverse un quartier pavillonnaire, qu'il y a des tournes à droite et des tournes à gauche, des milliers d'habitants à desservir, on dise : on va faire une quatre voies, plus personne ne se gare, on fait une voie pour les bus, il ne reste plus qu'une voie pour les voitures et tout va très bien. Le compromis qui a été trouvé pour Kellermann est un compromis qui tient compte de la situation. C'est en tenant compte des situations qu'on arrive à les résoudre et pas en appliquant des dogmes. Je trouve très paradoxal qu'on me dise que pour résoudre les choses, il suffisait de mettre l'avenue Kellermann en quatre voies, ce qui signifierait que les riverains ne pourraient plus ni rentrer ni sortir de chez eux. Cela ne me semble pas être la meilleure manière de les respecter. C'est un vieux débat que nous avons ici à Soisy. Je tenais à y répondre.

#### **Philippe SUEUR**

Je souhaitais faire une petite rectification. Peut-être y a-t-il eu confusion ou me suis-je mal exprimé concernant la plate-forme de Roissy, il ne s'agit pas de 100 000 voitures, mais de 100 000 emplois. 15 % du Val d'Oise. La vallée de Montmorency y accède, mais de manière très marginale. Le développement, non seulement de la plate-forme, mais de ce que j'ai évoqué précédemment dans le cadre du schéma de développement territorial de l'Est, dans le cadre du développement de la Seine-Saint-Denis dont j'ai pris le terme d'un « corridor de richesses », le corridor Nord-Europe qui partira de Paris en allant vers le Nord va connaître dans les 15 ans à venir un développement technologique absolument exceptionnel, créateur d'emplois. Ce serait bien dommage que les habitants de la vallée de Montmorency en soient privés.

C'est là où il faut revenir à un schéma de transport. Bien sûr, ce BHNS a été inscrit. Un bus à haut niveau de service sur un site propre, c'est l'antichambre d'un tramway. Il faut l'avoir à l'esprit. L'arrivée du T2 à Bezons a été évoquée par Xavier PÉRICAT. On se dit qu'on ne va pas prendre de bus pour aller prendre le tramway qui ne m'amène qu'à la défense. Le T2 sera prolongé – c'est sur les bureaux et les tables à dessin – jusqu'à la gare d'Argenteuil. Nous avons arrêté le projet définitif du T2 en tête de Pont de Bezons. J'avais demandé spécifiquement que le débranchement soit réservé pour ne pas aller seulement sur l'A 392, mais aller vers la gare d'Argenteuil. Si, de la gare d'Argenteuil, vous avez la liaison sur la vallée de Montmorency, les Soisiens ou les habitants de Montmorency peuvent avoir un choix d'aller aussi vers l'Ouest comme ils doivent l'avoir vers

l'Est. C'est dans cette perspective que nous nous situons. La tangentielle Nord ne va pas au même endroit. Elle va inclure des ruptures de charge extrêmement importantes.

C'est un schéma général et nous avons un devoir de ne pas fermer le dossier même si, comme l'a dit le Président, le financement n'est pas acquis, trois voies permettent de le réserver. Nous n'avons pas fait comme les habitants d'Amiens, d'Orléans ou de Tours qui ont fermé le dossier – ils n'ont pas voulu laisser le train tangenter leur ville, ils n'auraient pas des navettes à prendre pour aller à Longueau ou à St Pierre des Corps –. Si on avait refermé les dossiers du TGV-Est, cela a failli être fait, il n'y aurait rien vers Strasbourg. Aujourd'hui, il n'y a bientôt plus d'avions, puisque l'intérêt, c'est le transport collectif. C'est ça l'intérêt. Il faut que nous ayons des projets. Notre responsabilité est d'avoir la capacité à un moment donné, quand toutes les conditions sont réunies, de le faire. On ne peut pas faire n'importe quoi, bien sûr, avec les communes traversées. On va prendre du temps pour faire tout cela. Globalement, nous avons toutes les réserves foncières, elles sont même acquises pour l'essentiel. Pour quelques secteurs, il y a un pincement. L'État était passé dans le goulot, il y a des dévoiements, il y a des solutions. En vous écoutant et en écoutant vos élus qui sont vos relais, nous pouvons être en voie de construction.

### **Juliette PERNEL**

Nous reprenons une série de questions avant d'y répondre.

### **Nadine LEBREUILLY**

Bonsoir, j'habite le quartier des Noëls. Qu'avez-vous prévu pour la sécurité des enfants pour tout le quartier Descartes ?

### **Richard MARBIER**

Bonsoir. Je suis Soiséen depuis 25 ans. Est-ce que l'Avenue du Parisis figurera dans les GPS ? Une sortie sera-t-elle prévue sur l'autoroute ? Y aura-t-il aussi un accès réservé uniquement aux habitants de la vallée de Montmorency ? Dès qu'une voie d'accès se désengorgera, nous n'allons pas avoir que des Soiséens ou des Deuillois qui se rendront sur Roissy, parce que tout le monde travaillera à Roissy, c'est ce que nous avons compris. Nous aurons également tous ceux qui n'auront pas pu prendre la francilienne, qui ne pourront pas prendre l'autoroute A 86 et prendront la nouvelle voie sur Soisy, sur Montmorency. Cela va nous amener un bouchon supplémentaire. Quand on nous dit que l'on va prendre 20 minutes pour traverser, ce sera vrai quand il n'y aura personne à 0 h 20 ou à 0 h 30. Il y aura du monde toute la journée. Est-ce que l'accès sera uniquement réservé à des voitures ? Nous aurons des camions, des 38 t, tout ce qui passe actuellement sur l'autoroute A 15. Comme le viaduc de Gennevilliers est déjà saturé à 6 h 15 pour rentrer sur l'autoroute A 86, ils prendront la solution d'aller sur la vallée de Montmorency. Merci.

### **Intervenant**

Nous n'avons pas interrogé les poissons du Lac d'Enghien. D'un point de vue hydrologique, est-ce que tout a été étudié pour s'assurer qu'il n'y aura pas de dessèchement des nappes phréatiques ? Nos maisons n'auront-elles pas de nouvelles fissures qui apparaîtront ? Est-ce que nous pourrions nous balader autour du lac d'Enghien ? Merci.

### **Guilain GAGNY**

J'habite à Montmorency. Messieurs, nous avons tous reçu notre feuille d'impôts fonciers. Le département a augmenté ses dépenses cette année de 19,86 %. Est-ce sérieux ? Vous vous engagez sur un projet de 500 M€ qui va se terminer à 7 ou 800 M€. Comment comptez-vous le financer sérieusement sans alourdir encore plus la tâche de gens dont le salaire, dans le meilleur des cas, augmente de 2 % par an ?

## **Philippe LE ROY**

GAM-MCY, membre du collectif « vivre sans BIP ». Je souhaiterais faire un petit résumé. M. le garant nous avait demandé de justifier nos arguments, à ce moment de la soirée, c'est l'occasion de le faire plus sereinement, sans nier pour autant les préoccupations locales.

M. le Président BAZIN nous avait dit en début de soirée qu'il ne s'agissait pas d'un produit fini et que la concertation était là pour améliorer ce projet. Tout en disant cela, vous avez clairement énoncé les objectifs tout aussi contradictoires, à savoir à la fois dégager les circulations de transit et améliorer les dessertes, via les solutions de désengorgement. Pour trouver la résolution de cette quadrature du cercle, vous nous sortez toujours le même projet vieux de 40 ans, « reripoliné », mais toujours le même projet. Ce sont toujours les mêmes emprises alors que M. SUEUR vient de le rappeler, tout tourne autour, tout change autour de nous. Les contextes ne sont plus les mêmes, les infrastructures changent, les populations changent, sauf à un endroit, il n'y a pas un habitant de plus sur ces emprises qui ont 80 ans. Les plans d'urbanisme ont gelé ces emprises. Vous allez essayer d'utiliser une solution de passage en force avec le TCSP qui ne va desservir personne, qui va desservir des zones vides, pour des dépenses colossales, injustifiables. Quand on prend, aujourd'hui, les documents de référence qu'il s'agisse de ceux du Ministère des transports, le CERTU ou l'appel à projet des TCSP deuxième génération, le coût moyen au kilomètre est trois fois inférieur à celui du BIP pour les projets les plus chers, variation à la moyenne prise en compte. Comment justifiez-vous ces choix ? Et comment comptez-vous les faire passer auprès d'une population, M. GAGNY vient de le rappeler, qui ne connaît pas, elle, la possibilité de faire augmenter ses revenus indifféremment ?

Le cofinancement ne nous regarde pas, nous n'avons qu'un seul porte-monnaie. Qu'il s'agisse de la Région, du STIF, du Conseil général, de la CAVAM ou autre, c'est toujours dans le même porte-monnaie. Merci.

## **Juliette PERNEL**

Nous reprenons une ou deux questions.

### **Intervenant**

Bonsoir. J'habite Montmorency. Je souhaiterais faire un petit éclairage de candide. Tous les gens de Soisy peuvent se présenter sur le BIP actuel en essayant d'aller vers Paris le matin entre 6 h 30 et 9 h 00. Il est bloqué, bloqué, bloqué. Cette infrastructure qui ne reçoit pas, aujourd'hui, la circulation qui viendra de l'Est n'est déjà pas à même d'écouler la circulation existante. Il y a deux solutions. Soit vous doublez le Pont d'Argenteuil, soit vous doublez les voies afférentes qui entrent dans Asnières, Clichy, Colombes, pour faire écouler la circulation, soit vous ne faites rien, et alors, le bouchon qui s'étend jusqu'au Champ de courses ira jusqu'à Groslay, jusqu'à la N 1, parce que le BIP sera incapable d'écouler la circulation nouvelle que vous allez lui imposer.

J'aimerais bien qu'on aille sur le TCSP et reprendre les slides présentés, c'est assez amusant, ce serait drôle si ce n'était pas notre argent. On nous dit qu'on aura un beau bus qui va avoir une fréquence régulière sur son circuit propre et on s'aperçoit que s'il peut aller à Roissy sans problème, quand on va vers l'Est, il arrive au rond-point à l'entrée d'Argenteuil, entre Sannois et Argenteuil. J'aimerais bien qu'on me dise par où on va faire passer un TCSP pour rejoindre la gare d'Argenteuil de manière à rentrer en contact avec le T2 de Bezons et combien cela va coûter. Allez vous promener dans ce quartier. Je suis très sot, je ne comprends pas. Merci.

### **Intervenant**

Je suis essentiellement Valdoisien, même si je ne fais que passer par Soisy. Soisy est déjà coupée en deux par une voie ferrée, le sera-t-elle dorénavant en trois ou quatre par une immense voie routière qui s'appelle le boulevard, l'avenue, le BIP. Tout le quartier Sud de Soisy sera d'autant plus isolé, à partir de la résidence Alfred de Vigny. Ce n'est qu'une réflexion.

M. le Président du Conseil général, vous avez la chance d'être à la tête d'un département qui a une bonne réputation. Est-ce que ce département, au point où nous en sommes de notre réflexion, ne pourrait pas être un département innovant, un département qui irait vers des solutions nouvelles ? Ne pouvez-vous rechercher une solution nouvelle au lieu d'aller vers le tout routier qui, on le voit bien, beaucoup d'arguments ont été donnés,

en particulier sur la A 86, le viaduc de Gennevilliers, ne résout pas le problème ? Le « bordel » restera le « bordel », le matin, on ne va faire que rajouter de la circulation. Est-ce que, peut-être, à partir du travail énorme que Monsieur JUVENCE a fait, ne pourrait-on utiliser cet axe existant avec ses emprises pour faire quelque chose qui ressemblerait à une innovation réelle ? Ce n'est pas à moi d'inventer cette innovation. C'est peut-être à vous d'y aller la chercher. Un val, un système de tram mi-tram, mi-train comme cela existe dans certaines villes. Ne pourrait-on pas aussi profiter de cet ensemble pour le rendre encore plus agréable à ce qu'on appelle les circulations douces ? Créer un itinéraire supplémentaire entre deux autoroutes, nous savons tous ce vers quoi cela va déboucher très rapidement. Il est évident que les circulations périphériques, celle de Soisy, celle d'Enghien, celle de Deuil, resteront les mêmes. Le blocage se fera au niveau des accès à cette nouvelle voie de communication, chaque soir à la sortie, nous aurons partout un gigantesque cirque qui restera similaire à ce qu'est le cirque de chaque soir et de chaque matin. Merci.

### **Juliette PERNEL**

Je propose que l'on réponde. Nous prendrons ensuite quelques questions. Peut-être peut-on répondre à la question très courte de Madame sur la sécurité des enfants.

### **Xavier PÉRICAT ou Jean-Claude POUTOUX**

Comment les enfants qui, aujourd'hui, empruntent la rue Descartes, feront demain ? Sur la vue présentée, vous avez vu que la rue Descartes est coupée par l'Avenue du Parisis. Sur la solution qui vous est présentée, la rue Descartes reste à niveau, les enfants comme les autres personnes pourront circuler sur la rue Descartes, à pied, à vélo ou en voiture continueront de circuler. L'Avenue du Parisis passera en dessous. Il n'y aura pas de contact physique, parce que nous ne sommes ni au même niveau, ni à proximité entre l'Avenue du Parisis, parce qu'elle est, dans la solution qui vous est proposée, prévue d'être dénivelée, en déblais de l'ordre de 4 m à 4,50 m en dessous et la rue Descartes. Tout à l'heure, Monsieur avait proposé une solution alternative qui consistait à rester à niveau. Dans cette solution qui aujourd'hui, dans cette phase de concertation, n'est pas présentée, il faudrait gérer alors, comme l'a souligné M. STREHAIANO, la même problématique que celle au niveau du carrefour et des échanges avec la RD 928 (l'avenue du Général Leclerc). Si on reste à niveau à hauteur de l'Avenue du Parisis et de la rue Descartes, il faudra gérer les différents trafics. Dans ce que nous vous avons présenté, il n'y a pas de conflit physique puisque nous ne sommes pas au même niveau. Nous sommes dans la situation de ce qui se passe sur la première section du « BIP Ouest » même si c'est pas le même profil en travers, vous avez des voiries locales à niveau, avec des ouvrages qui permettent de passer d'un côté et de l'autre et le « BIP Ouest » qui est en dessous.

### **Didier JUVENCE**

Je peux apporter une réflexion sur les points évoqués vis-à-vis des trafics en direction de Paris. Il ne s'agit pas par ce projet, on n'est pas assez naïf pour le croire, de supprimer tous les bouchons en direction de Paris et de l'A 15. Ce projet ne répond pas du tout à l'objectif de régler les trafics, entre la Vallée de Montmorency, pour se rendre tous les jours à Paris en voiture. La problématique en termes de trafic ne serait pas de 30 ou 40 000, je rappelle qu'il y a 200 000 véhicules/jour sur l'A 15 et la problématique sur l'A15 est bien plus grave et pas du tout à la même échelle que ce qu'on peut retrouver dans le tissu local.

L'intérêt d'une voie nouvelle. Quand on construisait ce que l'on appelait à l'époque « l'antenne d'Ermont » ou la liaison BIP gare d'Ermont-Eaubonne, la voie nouvelle sur deux voies pour aller de la gare d'Ermont-Eaubonne, est un axe extrêmement engorgé, mais qui est très bien inséré dans son tissu. Tout le monde l'a oublié comme étant une coupure, parce qu'il ne constitue pas un effet de coupure, cela a permis d'améliorer la circulation dans ce quartier d'Eaubonne très enclavé. De la même façon, construire une voie nouvelle dans cette zone qui ne s'est pas développée en population, la vallée de Montmorency est densément construite depuis longtemps déjà, on n'a pas eu d'afflux de circulation liée au développement des populations stables dans ce secteur du département. En revanche, nous avons des conditions de circulation sur des axes existants étroits et engorgés.

Il y a des endroits où l'on peut améliorer facilement à peu de frais, mais souvent sur de courtes distances, on se heurte derrière à un carrefour ou à un tronçon qui, lui n'est pas élargissable. Nous n'avons que des solutions

punctuelles qui ne règlent pas tous les problèmes. Construire une voie nouvelle insérée dans son site, si on ôte l'idée que c'est une voie autoroutière, cela permet d'améliorer le reste du réseau et d'augmenter globalement toute la qualité de vie des riverains qui subissent déjà le trafic, rien que par le fait qu'ils ont besoin d'une desserte. On peut craindre l'effet transit de l'A 1 à l'A 15 si on raisonne non pas avec le projet tel qu'on vous le présente, mais réalisé avec une véritable autoroute alternative. Il faut avoir, comme on l'a eu à l'époque avec l'aménagement rue Kellermann, des verrous pour éviter que cela se transforme en un axe de trafic. Il faut que cela reste une desserte locale qui permet de relier l'Est et l'Ouest du département et qui ne présente par une alternative. Monsieur a évoqué le GPS qui ferait passer par cette voie. Dès lors que vous avez des giratoires, vous êtes sur un tronçon de zone de transition, donc une zone dénivelée et une autre qui ne l'est pas. Vous avez l'impression que tout se continue comme cela, au niveau du traitement avec la RN 1. Au niveau des autres points de traitement, même sur la partie Est, on garde des carrefours à niveau et on peut également en garder dans cette partie. Nous avons la solution 1, mais d'autres sont possibles qui constituent des verrous qui rendent le tracé de lui-même pas très attractif.

Si on a un itinéraire qui devient plus rapide que l'A 86, vous avez le risque de détournement de trafic de l'A 86. Si une voie nouvelle existe au milieu du tissu urbain qui permet de délester le reste du réseau, cela vient répartir les trafics, de plus, nous avons le TCSP qui vient créer la possibilité d'appeler un développement d'une offre de services supplémentaires pour se rabattre vers les gares pour permettre une vraie alternative à l'automobile. Nous avons l'opportunité d'avoir ce TCSP parce qu'on a des emprises réservées depuis longtemps. On ne peut pas l'avoir sur toutes les voies, même si c'est possible sur de petits tronçons assez larges, nous ne l'avons pas d'un bout à l'autre dans le tissu actuel.

C'est un projet qui ne se fait pas d'un bout à l'autre et qui ne se fait pas tout de suite pour des raisons de financement qu'on a évoquées. Ce projet permet du développement économique puisque, sur le secteur de Groslay, des emprises extrêmement importantes existent, elles nous ont été transférées par l'État. Elles permettent du développement économique à proximité de vos agglomérations où nous sommes en manque d'économie, une voie de desserte, cela peut avoir un intérêt au niveau du tissu local. Je suis complètement à l'écoute de ce qui a été dit pour les points particuliers qui nécessitent des études fines. L'avenue Descartes et l'école sont effectivement un des points sensibles où il nous faut bien retravailler la sécurité, les murs antibruit, les protections contre les nuisances et la sécurité des enfants. M. STEHALANO l'a rappelé tout à l'heure, cela demande la vigilance sur ce point, elle est réelle et ce sont des points sur lesquels l'étude n'est pas figée. Le Président l'a dit, nous sommes en phase de concertation de projet et on attend d'entendre les points particuliers sur lesquels il faut revoir notre copie.

## **Intervenant dans la salle**

*Intervention hors micro – non retranscrite*

### **Didier JUVENCE**

Je pensais vous avoir répondu tout à l'heure, mais je vais prendre cette proposition comme une solution alternative et nous allons l'étudier. Si nous ne l'avons pas retenue, à ce stade de la réflexion, nous avons déjà en tête cette possibilité d'élargir, etc., cela a déjà été évoqué dans le passé lorsque j'ai réalisé le BIP Ouest. Elle présente aujourd'hui un certain nombre d'inconvénients notamment en termes d'insertion urbaine, de largeur, etc. Si elle est évoquée de nouveau, nous pouvons vous donner des éléments techniques d'insertion, de trafic, d'avantages, d'inconvénients comme toutes les autres solutions présentées.

## **Intervenant dans la salle**

*Intervention hors micro – non retranscrite*

## **Didier JUVENCE**

Nous allons intégrer avec l'équipe en charge du projet cette proposition sur l'ensemble des points que vous évoquez, que ce soit à niveau ou en dénivelé, entre le parking et la rue Descartes. Nous ferons cette étude complémentaire.

## **Luc STREHAIANO**

Il faut rappeler que les emprises existent et nous comprenons bien la réflexion de M. Berthonin lui, est propriétaire d'un terrain qui est frappé par une emprise. Si l'on coupe le parking de l'hippodrome en deux, il n'y a plus d'hippodrome, c'est aussi un poumon vert. Il faut regarder les choses de manière raisonnable et en partant des contraintes existantes qui, on le sait, sont déjà très importantes. S'agissant de l'avenue Descartes et de la proximité du groupe scolaire, la demande de la ville de Soisy est que cela passe sous les voies existantes, que la rue Voltaire soit rétablie et que l'espace entre la rue Voltaire et l'avenue Descartes soit couvert. Compte tenu de l'exiguïté, de la densité d'habitat et de flux, il n'y a pas d'autres solutions raisonnables.

## **Arnaud BAZIN**

Je ne peux pas laisser dire que les dépenses du Conseil général, cette année, ont augmenté de 20 % alors que nous avons gagé un plan d'économies de 40 M€. Dans le même temps, c'est vrai, nous avons dû augmenter la taxe foncière ce qui la met en prélèvement par habitant et par an, au niveau moyen de tous les départements français. Nous étions très très en dessous. Dans les trois dernières années, il fallait prendre des mesures correctives, elles n'ont pas été prises, la dette s'est donc accumulée. Nous n'avons pas d'autre choix aujourd'hui. Dans le même temps, nous avons très sévèrement regardé toutes les dépenses sur lesquelles nous avons prise, étant entendu que pour le RSA, l'allocation personnalisée à l'autonomie et la prestation de compensation du handicap, nous n'avons aucun moyen d'action. Nous payons les droits des gens qui se présentent au guichet en l'état actuel de la législation, c'est ce que font tous les départements. Nous avons assaini profondément la structure financière du département. Nous n'avons aucun endettement supplémentaire cette année et nous avons fait tous les efforts pour pouvoir, à l'avenir, affronter nos besoins d'investissement. Je souhaitais corriger cela, il n'y a absolument pas d'augmentation des dépenses non obligatoires du département.

## **Philippe SUEUR**

Concernant le Lac d'Enghien, vous m'interpellez tout à fait légitimement. Il faut le rappeler et ne pas faire de confusion, le Lac d'Enghien est alimenté par des eaux de surface et non pas par des nappes souterraines. Il n'y pas de source, ni de résurgence, c'est un étang qu'on appelle « lac » maintenant. En revanche, sous le lac, un gisement thermal existe, en profondeur tout à fait relative qui, lui, est alimenté par des eaux souterraines qui naviguent au fond du talweg que représente cette vallée de Montmorency, ce sont des eaux sulfatées qui se sulfurent sous le lac. Là, nous sommes très attentifs, très attentifs, comme nous l'avons été lors du premier chantier, celui du BIP. Nous avons surveillé en permanence, le BRGM a été constamment sur place en vérification et nous n'avons relevé aucune anomalie tant sur les débits qui, quoi qu'il en soit, se sont affaiblis pour d'autres raisons, c'est qu'il y a de moins en moins d'eau d'infiltrée dans notre vallée de Montmorency, puisqu'on a construit partout, on a bétonné partout. Quand on construit un pavillon, que l'on fait un lotissement, on fait des voies même dans votre propre parcelle. Il est évident qu'à ce moment, il y a un dilemme celui de la prise de responsabilité totale d'un élu entre son mandat immédiatement local et son mandat départemental. Je n'ai à trahir ni l'un, ni l'autre, un choix doit être fait. À ce jour, sur les risques géologiques, nous avons les assurances et toutes les conditions de la surveillance puisque la ville d'Enghien a un ingénieur eau, un géologue en service à temps plein.

Puisque nous avons parlé comme pour une voie ferrée qu'une telle voie va couper Soisy en deux comme elle pourrait couper d'autres communes, c'est peut-être une des causes du coût. Je connais Soisy, ce quartier Descartes qui vous est cher, – le collège Descartes jadis était un champ que ma grand-mère exploitait – nous avons des voies, un champ de courses, la rue Descartes, la 928, la rue Mermoz qui ne sont pas coupées. Je ne vois pas d'autres passages pour aller depuis la voie ferrée jusqu'à la rue Mermoz pour aller d'Ouest en est par

d'autres voies. Les voies sont maintenues. Les services vous ont répondu que toutes les conditions devront être réunies.

Pareillement, quand le Président du Conseil général vous expose la situation financière, nous ne sommes pas assez fous aujourd'hui dans la situation qui est la nôtre pour ajouter une charge que nous ne pouvons honorer. Nous sommes, à ce jour, dans une situation d'étiage insupportable. On ne va pas reprendre les causes. Nous avons conservé, malgré tout, la capacité, ces dernières années, de financer encore et d'achever les deux gros transports collectifs que sont les T2, la participation du Val d'Oise et des Hauts-de-Seine et évidemment celui qui nous coûte un peu d'argent qui est le T5, c'est-à-dire Saint-Denis Sarcelles gare de Garches Sarcelles. Nous savons bien que s'il y avait une amputation du minimum, – on ne peut pas être au minimum, je le refuserais – des conditions de maintenir notre réseau routier, c'est près de 1200 km de voies, au niveau de service satisfaisant pour les Valdoisiens, évidemment nous n'irons pas en dessous. Vous pouvez être sûrs que vos élus auront une responsabilité totale là-dessus.

### **Juliette PERNEL**

Nous reprenons quelques questions.

### **Bertrand DUFOYER**

Bonsoir, je suis habitant de Deuil. M. BAZIN, je voulais vous souhaiter la bienvenue, parce que c'est la première fois qu'on vous voit dans une réunion de concertation, votre présence aurait été nécessaire dans les trois concertations de l'Est. Vous nous manquez et je voulais vous souhaiter la bienvenue.

Je souhaiterais revenir sur certains éléments exposés par M. POUTOUX. Quand vous dites que cette Avenue du Parisis est une liaison A1 A15 et que vous dites ensuite qu'on fera tout pour dissuader le trafic sur cette avenue, il y a comme un paradoxe. Vous avez utilisé beaucoup de temps pour dire quelque chose de relativement simple. Vous prenez l'étude de trafic proposée par le Département. Au niveau de Deuil, vous allez voir que nous allons gagner 2000 véhicules sur le nord de la ville de Deuil et 2000 véhicules au centre de la ville de Deuil, au milieu, nous allons en faire passer 29 500. Cela n'est pas irréel, c'est concret, cela a été produit par le Département.

M. POUTOUX, je voudrais vous rappeler certaines choses. Lorsque vous m'écrivez – nous sommes dans le cadre d'une concertation publique – ce que vous m'écrivez doit être public. Nous sommes dans le cadre d'un débat. Tous les éléments portés au débat doivent être publics. Quand je vous les demande, je devrais les avoir. C'est un autre point essentiel.

M. POUTOUX, quand vous signez un document et que je vous demande si vous le signez au nom de M. BAZIN, alors que sa responsabilité pénale pourrait être engagée, si jamais, pour des raisons que vous ne connaissez manifestement pas, les polluants venaient à m'affecter ou certains membres de ma famille, je pense qu'il serait nécessaire que ce soit M. BAZIN qui signe ce genre de courrier.

Vous revenez souvent à cette idée assez ancienne, celle de l'intérêt général. M. POUTOUX, vous m'avez aussi répondu sur ce sujet, citant d'ailleurs M. SUEUR. Je sais que M. SUEUR a œuvré et œuvre toujours dans un domaine qui n'est pas le mien, celui du droit. Si vous aviez posé cette question à M. SUEUR, il vous aurait répondu que l'intérêt général, c'était surtout quelque chose dont on ne trouvait pas la définition dans Wikipédia, comme vous me le disiez, mais tout simplement au niveau de la Cour constitutionnelle française. L'intérêt général porte sur tout ce que vous avez dit, plus une autre composante, la composante du respect des lois fondamentales de notre pays, le respect de la Constitution de notre pays y compris des droits fondamentaux attribués à chacun d'entre nous. C'est donc un autre point que je voulais signaler. Je suis un petit peu en colère sur ces sujets.

### **Juliette PERNEL**

Pardon, Monsieur, je vous demanderais juste de poser une question donnant un avis sur le sujet.

## **M. Bertrand DUFOYER**

Je vais vous répondre simplement, comme l'a dit M. NAU tout à l'heure. La concertation est un processus qui est dicté par deux directives. Dans ces deux directives, j'ai le droit, parce que je suis une personne concernée, parce que l'avenue va passer juste à côté chez moi, j'ai le droit d'information. Deuxièmement, j'ai le droit d'expression, je n'en abuserai pas, mais arrêtez de me couper la parole. Merci.

Sur la partie essentielle, celle qui nous intéresse tous, celle du financement, c'est relativement simple. Le Département peut toujours aller chercher des financements où il veut. La réalité, c'est comment finance-t-on ? On le finance en ayant, soit de l'impôt, soit des emprunts, soit des subventions. De quelle façon avons-nous les subventions ? Nous les avons soit par l'impôt, soit par l'emprunt, soit par les subventions. L'emprunt, comment le payons-nous ? Soit par l'impôt, soit par l'emprunt, soit par les subventions. La réalité, c'est qu'on finit toujours par payer par l'impôt, mais ce genre de projets a eu ses années de gloire il y a quelques années. Des années où les taux d'inflation étaient très élevés et avec une croissance très élevée. Le coût des investissements s'en tirait un peu. Ce projet doit avoir une réalité économique. On nous la présente cette réalité économique, on nous dit que cela va créer des emplois. Vous croyez sérieusement qu'on va attendre l'Avenue du Parisis pour créer des emplois ? On nous dit que c'est nécessaire à Europa City. J'ai interrogé le chef de projet d'Europa City. Il m'a dit, M. DUFOYER, on n'a absolument pas besoin de l'Avenue du Parisis pour faire Europa City, c'est un autre sujet. Il n'y a pas de réalité économique derrière ce projet, il n'y a pas de moyens d'avoir une rentabilité sur ce projet.

Je voudrais rendre hommage à M. STREHAIANO. Je vous avais fait une belle veste, je vous avais préparé quelque chose de bien sympathique, parce que vous vous êtes exprimé à Deuil pendant votre campagne des législatives et je dois reconnaître que ce que vous avez dit tout à l'heure est parfaitement en accord avec ce que vous aviez dit à Deuil, je dois vous rendre hommage pour cela. C'est la première fois que j'entends un élu qui pose les vrais problèmes. Les trois questions que vous avez posées sont les bonnes. Je tiens cependant à vous mettre en garde. Sachez que la pollution n'est malheureusement pas un sujet que l'on peut maîtriser de manière aisée et que, par conséquent, si le bruit est une chose importante, la pollution est encore plus importante, parce qu'elle est encore plus difficile à maîtriser. Exemple : les dernières publications d'AIRPARIF associées à la déclaration de l'OMS de juin dernier concernant les particules. Aujourd'hui, dès l'instant où l'on est à proximité d'une avenue, quelle qu'elle soit, M. BAZIN, on est au-dessus des seuils réglementaires de particules. M. BAZIN, si le Département crée un projet avec des véhicules qui passent dans un endroit où aujourd'hui il n'y a pas de véhicules, il y a un vrai problème. C'est la réflexion que se fait la Région. C'est pour cela que la Région ne veut peut-être pas financer ou ne financera pas ou financera peut-être une partie de ce projet.

Enfin, cette avenue, si c'était une nuisance, si elle n'était pas faite suivant les principes exposés par M. STREHAIANO, nécessairement elle créerait une chute sur le patrimoine immobilier de certains d'entre nous. Certains m'ont peut-être lu dans la presse, vous verrez que j'ai un peu la fibre de compter un certain nombre de choses. J'ai fait l'exercice. Sur une décote de 30 % sur la partie de l'avenue, la perte de valeur représente 350 M€. La perte de valeur pour chacun d'entre nous globalisée représente 350 M€.

Je voudrais revenir sur une chose que M. NAU a dit tout à l'heure qui m'est apparue essentielle, c'est le droit au processus de décision. La concertation du développement durable, ce n'est pas simplement de poser des questions, ce n'est pas seulement de recevoir des informations, c'est aussi de participer à ce processus de décision. Aujourd'hui, on ne peut pas participer, nous n'avons aucun moyen de participer à ce processus de décision, rien ne nous a été proposé. Je vous remercie pour votre attention et je vous souhaite une excellente soirée.

## **Juliette PERNEL**

Nous reprenons quelques questions, courtes.

## **François BROCHOT**

Je suis un habitant de Soisy depuis 18 ans. Je souhaiterais revenir sur le problème des poids-lourds. Aujourd'hui, du fait de l'étroitesse des rues, les poids-lourds qui viennent de l'A15 ne peuvent pas traverser toutes les villes Soisy, Montmorency, etc., nous avons un trafic de gros poids lourds quasiment inexistant. Ne pensez-vous pas

que faire cette avenue telle qu'elle est décrite avec des ponts assez hauts – un container sur un camion, cela doit faire 4,50 m – ne pensez-vous pas qu'on va créer un axe poids-lourds et principalement nocturne entre le port de Gennevilliers, Roissy, l'Allemagne et la Belgique ?

### **Claude LOUP**

J'habite à Montmorency. Vous nous avez présenté des planches à propos de l'impact sur le trafic routier et comme le projet comporte à la fois des voies de circulation douce et des voies pour le TCSP, je ne comprends pas qu'il n'y ait pas d'études de trafic qui nous soient présentées... ou plutôt, je devine pourquoi.

L'intérêt du Conseil général se porte essentiellement sur le développement routier. Le bus à haut niveau de service et les voies douces ne sont là qu'en termes d'habillage d'un projet que la population a de plus en plus tendance à rejeter. En voulant modifier le projet, en nous disant ce n'est plus le boulevard d'autrefois que vous aviez rejeté, c'est l'Avenue du Paris qui s'intègre, vous n'avez rien changé sur le tracé prévu. C'est toujours le même. Quelqu'un l'a déjà fait remarquer. Sur ce tracé, depuis 60 ans, petit à petit, alors que la population s'est densifiée dans beaucoup de quartiers de notre vallée de Montmorency, elle n'est justement pas très densifiée autour du BIP. On ne voit pas l'intérêt sur ce tracé de faire passer un bus à haut niveau de service. Tout le monde peut voir où passent les bus à haut niveau de service aujourd'hui ou les tramways, les investisseurs, les opérateurs ont systématiquement choisi de les faire passer dans les quartiers où il y a la plus forte densité de population et non dans des friches qui sont là depuis 60 ans. En revanche, on peut utiliser ces friches pour développer un projet qui serait peut-être un projet d'avenir pour toutes les communes environnantes, une coulée verte à travers la vallée de Montmorency avec des pistes cyclables à vocation purement de loisirs. Aujourd'hui, il faudrait interroger les utilisateurs du vélo dans notre Vallée pour comprendre qu'ils n'ont pas l'intention d'aller faire du vélo à côté d'une autoroute de 2 x 2 voies.

### **M<sup>me</sup> BELTANTE**

J'habite Deuil. Vous nous expliquez qu'il faut le BIP pour avoir des emplois à Roissy, à l'aéroport. Quand on veut aller à Roissy actuellement, on n'a aucune difficulté depuis Deuil. Chaque fois que je le fais, j'arrive à me débrouiller pour prendre des petites routes, il n'y a aucun bouchon où je passe. Mais ceux qui sont sur la francilienne, au même moment où je n'y suis pas, eux, ils sont en train de bouchonner. C'est exactement la même chose. Pour nous, individus, à mon avis, le BIP n'est pas forcément nécessaire parce qu'on est capable de se débrouiller pour aller à Roissy sans bouchon.

Sur le tracé du BIP, je suis très inquiète pour les écoles. J'aurais voulu savoir combien il y aura d'écoles et de collèges à proximité du tracé du BIP qui n'est pas encore réalisé. Il y en a sur Soisy, mais la question a déjà été posée sur Arnouville et sur Sarcelles. Sur l'ensemble, il y a beaucoup de collèges et d'écoles concernés. On voit bien maintenant comment les enfants font pour traverser, même quand il n'y a pas de passages piétons. On risque d'avoir de gros problèmes de sécurité sur l'ensemble et de pollution.

Sur Soisy, comment pouvez-vous nous proposer un tracé qui détruira toute la nidification de beaucoup d'espèces protégées. C'est un tracé illégal. C'est complètement impossible. Vous vous heurtez au code de l'environnement. Il est vrai que des espèces protégées existaient avant le BIP, avant 1930. Les espèces protégées se sont développées du fait du blocage de cette zone. Ce n'est pas seulement, comme vous nous le dites sur Arnouville et Sarcelles, cela concerne Soisy. Dès lors que vous voulez construire à cet endroit, vous êtes totalement dans l'illégalité du code de l'environnement. Il conviendrait alors de refaire l'étude initiale, parce que l'étude n'a pas été faite sur tous les points. Vis-à-vis du code de l'environnement, ce n'est pas possible, il va falloir que vous fassiez beaucoup de demandes de dossiers de captures d'espèces protégées et de transferts et cela ne va pas être forcément positif.

Je vous livre une expérience personnelle. Nous avons aussi quelque chose dans l'Oise. Le fait d'avoir construit l'A 16, l'A 28, l'A 29 a eu un effet catastrophique. Je les appelle les autoroutes de la drogue. Ce n'est pas quelque chose qu'on imagine. Quand on a créé ces autoroutes, on n'y avait pas pensé. Ce sont des autoroutes peu empruntées et cela a permis de mettre Amsterdam en liaison directe, sans gendarmes, avec le Maroc. Cela a surpris les gendarmes, parce que, dans l'Oise, ils sont maintenant incapables de gérer le réseau de drogue. N'importe quel individu peut facilement aller à Amsterdam, récupérer sa drogue et cela a eu comme effet de multiplier le réseau de drogue de façon très importante. Entre l'A15 et l'A 1, un certain nombre de dealers vont

trouver cette nouvelle 2 x 2 voies très favorable pour aller essaimer dans des endroits où il n'y en avait pas encore. Dans l'Oise, c'est rendu jusqu'au cours préparatoire. Cela s'est rapidement répandu. On se plaint déjà d'avoir de la drogue à la sortie des collèges, il faut se méfier d'une « est-ouest » qui permette d'éviter les gendarmes. C'est un retour d'expérience que j'ai, il a fallu que je licencie quatre personnes qui étaient des petits dealers. C'est de cette façon que je me suis rendue compte du problème. C'est bigrement grave pour la population.

### **Juliette PERNEL**

On apporte quelques réponses avant de reprendre une question. Des points importants ont été soulevés sur les poids-lourds, sur les circulations douces... Est-ce un simple habillage ?

### **Didier JUVENCE**

Quelques éléments techniques. Je ne vais pas rebondir sur la drogue, sauf à faire un éclairage, sur ce qui s'est passé sur les sections précédentes du BIP Ouest où nous avons été sollicités par les riverains, par les élus, parce que les friches – je reprends le terme employé – qui servaient de support aux emprises du BIP Ouest, comme aujourd'hui, vous avez les friches des emprises de l'Avenue du Parisis, elles avaient été elles-mêmes squattées, occupées et devenaient le lieu de trafics plus ou moins licites, voire très très illicites. La réalisation de l'Avenue du Parisis a permis plusieurs choses. Je vais répondre par un clin d'œil à M. DUFOYER, cela a permis de valoriser sur moins de deux ans de plus de 20 % le coût du foncier sur Sannois, sur Saint-Gratien, sur tous les secteurs qui bordaient le BIP ouest alors que c'était une connotation de type voies rapides. Merci, M. DUFOYER, il y a des chiffres précis là dessus.

Sur le trafic poids-lourds, comme cela a été évoqué tout à l'heure, très clairement le trafic poids-lourds n'est pas sur l'Avenue du Parisis, elle n'existe pas. Le trafic poids-lourds est sur la voirie locale. Aujourd'hui, il est estimé de l'ordre de 5 %. Je vous rassure 5 %, ce n'est pas beaucoup. Un trafic poids-lourds de l'ordre de 3 %, on ne le voit pas, il s'agit des camions poubelles, les livraisons, les déménagements et les pompiers. Au-dessus de 15 %, c'est un trafic poids-lourds beaucoup plus important, c'est ce qu'on peut constater sur les axes de type autoroutier. L'avenue du Parisis aura sans doute un certain nombre d'inconvénients, vous en avez cité un certain nombre, mais peut avoir un avantage, c'est d'enlever ces poids-lourds, qui, aujourd'hui vous apportent des nuisances en termes de sécurités, on a parlé des enfants, en termes de pollutions d'apporter un certain nombre d'avantages, de pouvoir permettre à ces poids-lourds de rouler sur une voie dimensionnée pour.

Pour répondre au Monsieur sur les circulations douces ce n'est pas qu'il n'y en a pas, Messieurs et Mesdames, c'est que vous ne les voyez pas, mais elles sont bien présentes.

Sur les circulations douces, que ce soit la circulation cycliste, les cheminements piétons, j'invite le Monsieur à aller voir les documents mis en ligne puisque des réunions ont eu lieu où ce thème a été abordé de façon détaillée. Le choix a été fait aujourd'hui de ne pas détailler ce type de circulations, mais le même niveau d'études a été fait sur les réseaux de circulation douce, les cheminements cyclistes et les cheminements piétons et ils sont en ligne sur le site « *valdoise.fr* ».

Enfin, je note, pour répondre à Madame, on a commencé un recensement sur une carte de manière à avoir des points avec les cartes scolaires, avec des rayons de proximité sur l'ensemble du tracé de l'Avenue du Parisis. Dès que le recensement de ces points sera achevé, il sera mis en ligne pour que les riverains, les usagers, les personnes intéressées puissent avoir connaissance du nombre d'établissements scolaires et de leur proximité par rapport à l'avenue du Parisis.

Nous avons déjà évoqué le dernier point à une réunion précédente, nous sommes aujourd'hui, par rapport à votre question sur la faune, les problèmes de nidification, dans le cadre d'une concertation préalable. Le déroulement de la procédure nous amène à faire des enquêtes faune-flore. Nous devons faire un bilan exhaustif de l'état qualitatif et quantitatif des espèces agricoles et de la faune, de même pour la flore. Le bilan sera porté à la connaissance du public, soit par voie dématérialisée, soit dans le cadre d'une future réunion dans le cadre d'une enquête publique.

**Juliette PERNEL**

M. PERICAT, avez-vous des compléments à apporter ?

**Xavier PÉRICAT**

Un complément de réponse sur un autre sujet qui portait sur « l'association à la prise de décision ». M. DUFOYER, dans son intervention assez virulente, a dit que vous ne seriez pas associés en amont à la prise de décision. Je crois pouvoir dire aujourd'hui que le fait que l'on soit ce soir 250 dans cette salle et 280 en début de séance, le fait que des réunions aient eu lieu sur l'ensemble du tracé Est de l'Avenue du Parisis, puis, que ces réunions se déroulent, qu'un site Internet soit à disposition, qu'un certain nombre de flyers vous aient été distribués sur l'ensemble du parcours puisque toutes les communes ont fait l'objet de distribution postale, c'est précisément le fait que vous êtes associés en amont à cette phase de concertation. La personne qui parlait a précisément assisté à toutes les réunions de concertation qui se sont déroulées. Lorsqu'elle dit qu'elle n'est pas associée, à cette avenue du Parisis, c'est précisément quand elle le dit qu'elle est associée à ces discussions. On n'est pas d'accord sur un certain nombre de choses, une chose est sûre, ce soir, le principe de fonctionnement que constitue la concertation préalable, lui, fonctionne bien. Je voulais le rappeler.

**Intervenant dans la salle**

Intervention hors micro – non retranscrite

**Philippe SUEUR**

Nous ne sommes pas sur l'enquête d'utilité publique. Vos interventions sont toutes enregistrées et permettent d'aller un petit peu plus loin.

**Juliette PERNEL**

Est-ce qu'on donne un droit de réponse ? M. NAU aura peut-être un mot à dire en tant que garant de la concertation.

**Philippe LEROY**

Je voulais préciser que notre association et le collectif ultérieurement, avaient sollicité vos deux prédécesseurs, M. BAZIN et l'actuelle assemblée départementale pour que cette concertation soit contractualisée au travers d'une charte partenariale entre les associations et le Conseil général. Nous n'avons jamais eu de réponse à cette demande. Nous ne sommes pas associés à la décision. Aujourd'hui, on vous écoute, vous nous écoutez, mais ce n'est pas de la prise de décision. C'est de la communication, c'est de l'information, vous appelez cela comme vous voulez. Concertation est un terme qualifié peut-être, mais ce n'est pas une participation à la prise de décision.

**Philippe SUEUR**

Nous allons tourner autour des mots. Vous confondez concertation et enquête d'utilité publique. La décision, c'est l'enquête d'utilité publique. Vous, ce que vous voulez, c'est être derrière la table à dessin. Vous avez l'information en dialoguant avec les services et avec les ingénieurs qui sont sur le projet. Vous le savez parfaitement, parce que vos propos, ici, sont légèrement déformés, parce que vous avez été écoutés, on en prend compte, mais tout ne peut pas être pris en compte, parce que vous n'êtes pas forcément techniquement éclairés.

Sur la faune, on n'échappe pas et ce n'est pas notre intention morale d'échapper à tous ces bilans qui sont légaux. Croyez-moi, les fonctionnaires de l'État, les ex de la DIREN en particulier, en charge de veiller à cette mission sont extrêmement vigilants. Je ne veux rien rajouter, mais rectifier. Je me suis pourtant exprimé clairement. Ne voyez pas, dans cette voirie nouvelle, l'axe pour aller seulement à Roissy. Il faut arrêter de dire

cela. Bien sûr que c'est un élément. C'est mieux d'y aller en transport collectif qu'en voiture Madame, je trouve que c'est mieux. Il s'agit de mettre en liaison notre Vallée de Montmorency avec de futurs territoires. Vous ne pouvez pas imaginer ce qui va se passer sur ces territoires. C'est une transformation totale dans les 20 à 25 ans qui vont venir. Ce serait bien dommage que nos enfants soient privés d'emplois performants, pas de main-d'œuvre, mais d'emplois performants dans les futures technopoles de ce secteur.

### **Juliette PERNEL**

Je vous propose de prendre un dernier flot de questions.

### **Intervenant**

J'habite Soisy depuis 50 ans. L'avenue traverserait dans Soisy une zone d'habitation dense, probablement la plus dense sur tout le tracé. Il faudrait donc que cette avenue passe dans une tranchée largement couverte pour ne pas interrompre les accès et ne pas trop couper Soisy en deux, cela s'imposerait.

### **Intervenant**

Bonsoir, j'habite à Margency. Tout le monde devrait se reporter quelques années en arrière dans la ville de Saint-Gratien, à l'époque où ce qu'on appelle aujourd'hui le BIP n'existait pas. Cette ville était pratiquement infranchissable tous les matins, tous les soirs. Les riverains de Saint-Gratien sont très heureux de cette voie express. Il y a aucune raison que ce soit différent dans la vallée de Montmorency.

### **Marie-Françoise CORNIETI**

J'habite Montmorency. Il est envisagé, si ce projet se réalise, que les travaux durent environ 10 ans, peut-être plus. J'aimerais aborder la question des conséquences de ce phasage des travaux. Que ces travaux durent aussi longtemps : d'une part, on entend bien qu'il y a des difficultés, des travaux à réaliser et tout cela ne peut pas se faire en une seule année et, d'autre part, j'ai entendu dire que ce phasage était nécessité par le fait que pour le financement il serait plus facile de l'étaler sur une dizaine d'années, notamment par le recours à l'impôt, ce serait moins douloureux sur une période longue. J'ai assisté au débat public sur Arc Express et Grand Paris Express où la question du financement a été posée. Les problèmes de financement font que, actuellement, le Grand Paris Express qui était présenté comme acquis ne sera pas réalisé en totalité, si tant est qu'il soit réalisé, même en partie. Au cours de ces débats, il a été dit que le phasage augmentait des surcoûts très importants. Ces sommes, ces financements annoncés aujourd'hui n'ont pas grand sens si on pense que les travaux seront réalisés sur 10 ans. On s'engage sur des dépenses bien plus considérables.

Une autre conséquence du phasage des travaux sur laquelle j'aimerais avoir le sentiment du Conseil général. Ces travaux se feront section par section, mais nous circulons d'une commune à l'autre, de quelque commune que nous venions, nous subissons les conséquences de ces travaux. S'il faut les supporter pendant 10 ans, je crains que cela soit assez insupportable. Les travaux signifient des poids-lourds qui emmènent des déblais qui en ramènent pour construire les fameux merlons acoustiques. Si vous passez par Épinay en ce moment, alors qu'il ne s'agit que de la création d'un tramway, on se rend compte à quel point la circulation est difficile. Et il ne s'agit que d'un tramway. Ces travaux ne durent qu'un an à un an et demi. J'aimerais avoir votre réflexion sur les conséquences pour nous, habitants de ces communes, de ces travaux s'étalant sur une dizaine d'années.

### **Bernard LOUP**

Président de « Val d'Oise environnement ». Y a-t-il une ou deux avenues du Parisis ? Lors de la concertation au printemps dans la partie Est, j'ai rencontré quelques élus présents ici ce soir et ayant participé à la concertation de la partie Est, je ne vois pas beaucoup de grands élus de la partie Est aujourd'hui. Vous avez déjà scindé la concertation en deux. Je constate, ce soir, que le débat est également scindé en deux. Je ne vois pas ce soir les responsables de l'aménagement de notre département, de l'Est du Val-d'Oise. Le Conseil général considère-t-il que deux avenues du Parisis existent ? J'ai entendu les propos de M. STREHAIANO abordant ce projet dans

l'Ouest avec une très grande précaution. J'aimerais qu'il y ait la même grande précaution pour la partie Est de ce projet ou même, peut-être, comme on l'entend ce soir, l'inutilité de ce projet est tout aussi valable à l'est qu'à l'ouest. Le conduirez-vous en un seul projet ou en deux avenues du Parisis ?

M. SUEUR a employé le mot qu'il ne fallait pas. On nous parle depuis le début de CDT de l'Est. L'Est du Val-d'Oise autour de Roissy doit être l'eldorado, M. SUEUR a parlé de technopole. En 2005-2008, on nous parlait de technopole pour accroître l'urbanisation autour de Roissy. Qu'est-ce qui arrive aujourd'hui comme technopole ? Un centre commercial et pas n'importe lequel, on a parlé d'Europa City. Je veux bien croire qu'Europa City n'a pas besoin du BIP pour fonctionner. Europa City a besoin du doublement, cela est écrit dans les études de fréquentation, de 25 à 40 millions de visiteurs, Eurodisney en est à 15 millions. Il a besoin surtout du doublement du trafic aérien. Quand on nous dit que le BIP est fait pour favoriser ce développement de l'est du Val-d'Oise, ce développement, c'est l'aggravation des nuisances pour l'ensemble des citoyens du Val d'Oise, y compris ceux de la vallée de Montmorency. Le groupe Auchan se base, d'ici 10 ans, sur un trafic aérien qui passera de 60 millions de passagers aujourd'hui à 120 millions. Si ce projet fonctionne, ce sera le désastre pour le Val-d'Oise, s'il ne fonctionne pas, ce sera une friche.

En ce moment, une exposition a lieu sur ce projet que bien des élus soutiennent, y compris le Conseil général. Les architectes nous expliquent qu'ils vont soulever les champs du triangle de Gonesse qu'Europa City sera glissée en dessous et qu'on va continuer à cultiver au-dessus même mieux, comme on va chauffer en dessous, on va accroître les périodes de culture. C'est écrit dans l'ouvrage. Vous êtes allés, un certain nombre d'élus, vous montrer lors du vernissage de l'exposition. De qui se moque-t-on ? Je vous remercie.

### **Danièle GADEAU, Association PARUS'S**

J'ai posé tout à l'heure la question sur le coût. Maintenant que j'ai beaucoup appris grâce à M. POUTOUX, je m'aperçois que l'avenue sera une bretelle d'autoroute et qu'il va empêcher que cela devienne vraiment une bretelle d'autoroute. Les camions qu'on ne voit pas vont aller sur l'Avenue du Parisis, c'est-à-dire les pompiers, les poubelles. Je ne sais pas comment on va faire. Coluche nous manque.

### **Intervenant**

Je regarde l'A15 le matin, elle est bouchée à partir de 7 h. Qu'y a-t-il dessus ? Des camions et des véhicules individuels. Pour les camions, il n'y a rien à faire, il faut bien qu'ils aillent alimenter Paris, etc. Où se rendent les personnes empruntant les véhicules individuels ? À Paris. Le maire de Paris ne veut plus de voitures dans Paris. Quand on arrive aux portes de Paris, il n'y a pas de parkings, on rentre là et on se « démerde ». J'ai encore mis 2 h pour revenir ces jours-ci du centre de Paris. Est-ce raisonnable ? Si on avait des transports en commun propres, fréquents, les gens les prendraient ces transports, moi le premier. Si les trains à Enghien étaient moins bondés et plus fréquents, parce que ce n'est pas toujours facile, ni agréable, ni pour la sécurité d'aller prendre son train à Enghien. Je suis allé voir ma femme à la sortie, j'étais prêt à faire le coup de poing avec des petits garçons qui n'étaient pas très respectueux. Faire des transports en commun serait bien plus agréable. Il y aurait moins de voitures, moins de bouchons fatalement. Il faut savoir qu'à terme, on ne pourra plus circuler dans Paris. La vitesse est limitée à 30, à 50. Je crois qu'il faut le prendre en compte. Le boulevard du Parisis permettrait aux gens de rester sur cette A 15 et de ne pas chercher à dévier. Si les gens veulent se rendre à Charles-de-Gaulle, cela les arrangera peut-être, mais il y a d'autres moyens, comme l'a souligné la dame précédemment.

Je vois notre Président qui se prend la tête. Monsieur le Maire, j'attendrai avec plaisir votre réponse. Je m'adresse maintenant non pas au président, mais au maire. Monsieur le Maire, vous m'avez dit avoir un hydrologue à Enghien, je ne suis pas sûr que l'établissement thermal fonctionne encore. J'y ai fait des cures étant jeune, je ne suis pas sûr que demain je puisse le faire à nouveau. Vous savez d'où vient l'eau du Lac d'Enghien ? Regardez l'histoire d'AZF en ce moment, celui qui est à la tête de l'usine va se payer un an de prison. J'étais pourtant dans l'environnement, je n'irais pas mettre ma signature au bas du document. Les poches d'eau qui arriveront de la colline de Montmorency qui se feront peut-être de part et d'autre de la partie enterrée ou endiguée un peu avant, qu'elles soient en creux ou en surplomb, si cela lâche et que vous en noyez quelques-uns, on vous portera des oranges, Monsieur le Maire. Merci.

## **Philippe SUEUR**

Je vous remercie sur deux points de votre intervention. Je vous invite à venir rencontrer notre hydrogéologue. Il n'y a pas de poches d'eau, ce n'est pas comme cela que ça fonctionne. J'ai beaucoup appris au fur et à mesure dans les dossiers. Nous avons beaucoup de chance, nous, les élus, parce qu'on est obligé de pénétrer dans les dossiers et de comprendre pour être à la hauteur des responsabilités. Le thermal fonctionne. Les odeurs de l'eau sulfurée pénètrent un peu plus haut dans les salles de réception et de séminaires. C'est une atmosphère un peu spéciale. Soyez rassurés, on vous expliquera la circulation des eaux dans cette vallée. C'est très intéressant.

En revanche, vous nous donnez l'occasion de légitimer, d'expliquer notre position de la semaine dernière. Nous avons, le Val-d'Oise, la majorité actuelle, donné un avis négatif sur le plan de déplacement urbain proposé aujourd'hui par la Région. Il ne tient pas compte de tout ce que vous venez de nous dire, des spécificités et de cette insupportable rupture entre Paris qui vit dans son égoïsme, c'est sa force économique, et nous. Quand les voies rive gauche vont être fermées et rendues piétonnes, c'est très sympathique, mais comment va-t-on chiffrer le bobo économique ? Il y a une rupture entre Paris et la Petite Couronne, choyée avec tous les transports, un collectif pour leurs habitants, pour leurs salariés et nous qui fournissons aussi des forces vives économiques, de la Petite Couronne, de la Défense et de Paris, nous n'avons pas les axes de transport correspondants. Nous n'avons pas les transports collectifs correspondants. Il y a un retard considérable. Tout ce que vous avez dit fait partie de notre enjeu.

## **Intervenant dans la salle**

*Intervention hors micro – non retranscrite*

## **Xavier PÉRICAT**

M. le Président de l'Association « Val d'Oise Environnement » demandait s'il y avait deux avenues du Parisis. La réponse est évidemment non. Cela a été souligné par les élus présents lors de la première phase de concertation dans l'est du département. Monsieur le député, maire de Sarcelles, François PUPPONI était présent, ainsi que M. Didier VAILLANT, maire de Villiers-le-Bel et M. MOKHTARI, élu conseiller général de Garges-lès-Gonesse. Évidemment, dans chacune des réunions, vous verrez plutôt les élus de l'est du département dans l'est du département et dans l'ouest du département, vous verrez plutôt des élus de Sannois, des élus de Montmorency et évidemment, le maire de Soisy et les maires des communes limitrophes. C'est tout à fait normal. Chaque élu vient dans le tronçon qui le concerne et qui concerne les habitants de son territoire. Très nettement, il n'y a pas deux avenues du Parisis, il n'y a pas une opposition entre l'est et l'ouest. Sur ce dossier, j'aime à le rappeler, il y a suffisamment de cas en politique où l'on s'oppose pour souligner un projet sur lequel droite et gauche ont réalisé un vote unanime sur cette question, en dépit de toutes les interrogations légitimes que vous pouvez vous poser.

## **Juliette PERNEL**

Il restait deux questions.

## **Intervenant dans la salle**

*Intervention hors micro – non retranscrite*

## **Xavier PERICAT**

Sur la question du phasage. Il ne faut pas que vous ayez l'impression que vous allez être en travaux pendant 10 ans. Les travaux ne vont pas se situer au même endroit. Vous avez eu, en 2003, des travaux sur Garges-lès-Gonesse, vous n'avez pas été impactée par ces travaux. Les habitants de Garges ne seront pas impactés par les

travaux de Soisy-sous-Montmorency. Le phasage va permettre – cela a été dit très clairement, à la fois pour des raisons financières, parce que le Président a rappelé qu’elles étaient les capacités financières du département – que seuls des endroits bien déterminés soient réalisés. Aujourd’hui déjà, une partie du tronçon fonctionne. Le tronçon dans sa partie ouest fonctionne. Aujourd’hui, il est terminé, tout comme le tronçon dans sa partie Est fonctionne également aujourd’hui. En 2013, une réalisation va se poursuivre. Les tronçons ont la chance aujourd’hui de fonctionner de manière séparée. Il ne faut pas croire que vous allez avoir des chantiers dans les villes de manière continue. Faire croire aux gens qu’on fait des omelettes sans casser des œufs, c’est faux. Quand vous avez des installations de chantiers, quand on refait une voirie communale, quand on fait des travaux, il y a forcément des nuisances du fait de ces travaux. C’est le cas de tous les travaux réalisés dans les villes de quelque nature qu’ils soient.

### **Didier JUVENCE**

Je voulais répondre sur la possibilité de faire des couvertures pour répondre à Monsieur sur le bruit. Aujourd’hui, dans la solution proposée, nous sommes plutôt dans une logique de tracé dénivelé, enterré avec des protections phoniques. Les études complémentaires qu’on va mener – on ira mettre des sonomètres sur certaines façades pour mesurer le bruit existant aujourd’hui et faire des projections de trafic et de bruit – pourront nous amener à étudier ce type de solutions de couverture partielle ou totale. Une couverture peut être un franchissement par un ouvrage d’art avec une largeur plus importante pour amener des solutions en termes de circulations, de stationnements, de protections phoniques. Aujourd’hui, comme cela a été dit, rien n’est fermé en termes de solutions techniques. On n’est pas dans la solution de détail, on est dans ce que j’ai appelé l’étude de faisabilité. On est sur le principe de dire, il y a des zones sur lesquelles il faut étudier des protections phoniques. Parmi ces types de solutions, il y a celles que vous évoquez. J’ai évoqué la possibilité d’avoir un ouvrage de franchissement qui peut, ponctuellement, faire office de couverture.

### **Intervenante**

Je suis habitante de Soisy depuis bientôt 40 ans et j’y travaille. Comment pensez-vous réinstaller et où, les entreprises qui occupent des terrains, actuellement loués par le Conseil général – elles sont nombreuses notamment sur Soisy-sous-Montmorency – en préservant la qualité des emplacements et éventuellement leur dimension. Considérez-vous que, ayant bénéficié de ces terrains, ceci relève de notre affaire ?

### **Intervenante**

J’habite à Soisy. Imaginons qu’à l’issue d’un référendum, la population se prononce contre le projet. Qu’est-ce que le Département et la Région décideraient ? Qu’est-ce qu’il adviendrait de ce projet ?

### **Arnaud BAZIN**

Je reviens sur ce que disait M. LOUP tout à l’heure. Ce n’est pas Europa City ou la technopole, c’est bien évidemment l’urbanisation du triangle de Gonesse qui permet les deux, Europa City n’occupant qu’une partie de l’urbanisation prévue.

Sur le projet farfelu auquel il a fait allusion, rien ne permet de dire aujourd’hui, et pour cause, que le Conseil général l’ait privilégié. Nous sommes associés au comité de pilotage avec les élus du territoire et le groupe Immochan a donné un avis. En aucun cas, nous ne soutiendrons un projet farfelu comme celui que vous avez mis en exergue et que la présence de certains vous aurait permis d’interpréter comme un soutien particulier alors que plusieurs projets ont été présentés. Pour l’instant, nous restons extrêmement réservés sur ce sujet. Les réflexions vont continuer et bien évidemment la volonté d’installer des entreprises de qualité dans le cluster qui a vocation à se développer sur ce territoire, elle est intacte de notre part. Ce n’est pas exclusif de l’installation d’Europa City. Je voulais rétablir cela.

Ce soir, je me suis astreint à écouter attentivement toutes les prises de position. Je n’ai pas jugé nécessaire de répondre à certaines interpellations polémiques. J’ai répondu uniquement sur l’aspect financier, parce que c’est mon premier rôle de président du Conseil général d’être garant du sérieux de ce projet. J’ai entendu des

interrogations tout à fait légitimes, notamment celles des entreprises qui sont bénéficiaires de droits d'occupation à titre précaire et révocable qui ont toujours été présentées comme cela. Il est bien évident que, dans le souci que nous avons de maintenir et de dynamiser l'économie de ce département, nous serons attentifs à les aider dans la relocalisation de leurs activités, évidemment aux conditions du marché.

J'ai été très attentif ce soir, nous avons noté dans le détail bon nombre de questions. Trois réunions sont prévues après celle de ce soir. Ce sera l'occasion de revenir sur ces questions avec des éléments de réponse structurés et plus précis encore que ce qu'on peut dire dans le courant d'une discussion comme celle de ce soir. J'ai noté que des inquiétudes existaient sur les questions du trafic. Aujourd'hui, nous sommes bien amenés à constater qu'il y a un vrai problème sur tout ce territoire et au-delà. Il faut évidemment qu'on puisse faire la démonstration que le projet amène des solutions de ce point de vue et non pas une aggravation de la situation. J'en suis parfaitement conscient et convaincu. Il faut que l'insertion – Luc STREHAIANO y a parfaitement fait référence – soit assurée dans le tissu de Soisy. J'ai bien compris, mais je le savais bien avant de venir ici, qu'il ne fallait pas créer une coupure supplémentaire dans cette ville, il fallait qu'il y ait une vraie perspective à ce niveau de réponse. Nous pouvons, même si la décision reste, pour figer le projet, du côté évidemment des élus qui sont là pour entendre et prendre en compte tout un ensemble d'opinions parfois divergentes. Au-delà de cette prise de décision, auparavant, évidemment, nous continuerons à faire vivre cette concertation et à être le plus attentifs possible à ce qu'elle aboutisse à un projet qui soit suffisamment figé pour aller à l'enquête publique avec de bonnes chances d'avoir une approbation suffisante.

Je vous remercie de votre participation, de votre patience et je vous donne rendez-vous aux trois prochaines réunions.

M. le garant, vous souhaitez intervenir ?

### **François NAU**

Pour compléter la conclusion que vient de prononcer le Président du Conseil général, je me félicite, pour ma part, de la bonne tenue de cette réunion qui a permis d'avoir une affluence nombreuse jusqu'à la fin de la réunion. Nous avons eu une bonne qualité d'écoute, de compréhension et de respect des paroles échangées avec un maximum d'attention apportée par le Conseil général aux questions posées et la prise en compte des sensibilités que vous avez bien exprimées de façon concise et claire.

Par rapport aux réponses qui vous ont paru un peu courtes, vous avez la possibilité de prolonger vos questions par des dépôts d'avis ou de contributions sur les registres ou sur le site de façon à préciser les questions et favoriser progressivement l'amélioration du projet par des propositions un peu plus détaillées et mieux présentées de façon plus complète et plus techniquement compréhensible au cours des périodes qui vont s'ouvrir devant nous jusqu'à la fin la concertation. Cela permettra, comme l'a souligné le Président du Conseil général, des études complémentaires à faire par le Conseil général sur tous les points abordés ce soir. Encore merci pour votre participation et j'espère qu'on aura encore trois bonnes réunions de concertation prochainement avec une bonne tenue comme ce soir.

### **Juliette PERNEL**

N'hésitez pas si vous avez noté des questions sur vos fiches à les remettre à l'entrée. Merci à tous.