

Rapport d'étape du garant de la concertation

Projet d'aménagement de
l'Avenue du Parisis

15 février 2012- 30 mars 2012

Etabli par François NAU

Le 13 juin 2012

1. Présentation du rapport

Le présent rapport a pour objet de présenter, du point de vue du garant, la première partie de la concertation sur le projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil général du Val d'Oise.

Le présent rapport présentera successivement:

- le projet;
- les spécificités du projet ;
- la saisine de la CNDP et sa décision;
- la concertation;
- les thèmes, les questions posées et les avis exprimés;
- les conclusions.

2. Le projet

Le Conseil général du Val d'Oise présente un contexte d'insuffisance des liaisons transversales en rocade Est-Ouest dans le département, générant des difficultés de déplacements internes et impliquant des circulations importantes sur le réseau secondaire non adapté. Cette situation impose à certains usagers des transports en commun de passer par Paris ou de subir plusieurs ruptures de charge pour effectuer des déplacements transversaux.

Selon le Conseil général, la réalisation des différents projets d'équipements envisagés par les collectivités locales va accroître les besoins de déplacements transversaux. En l'absence de réalisation d'une nouvelle infrastructure routière, le trafic routier va continuer à croître, au risque de saturer le réseau routier à l'horizon 2020.

Le projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis, qui est censé tenir compte de ce contexte en lui apportant une réponse, comprend :

- une infrastructure routière de type boulevard urbain, à 2 fois 2 voies, reliant les autoroutes A15 et A1, entre la RD 109 à Soisy-sous-Montmorency et la RD 84 à Bonneuil-en-France, en se raccordant aux sections déjà réalisées au droit de la RD109 à Soisy-sous-Montmorency et de la RD 370 à Gonesse ;
- un site propre pour autobus (TCSP), pour permettre la circulation d'une nouvelle ligne de transport en commun reliant Argenteuil à Roissy, en desservant 16 stations,
- des pistes cyclables.

Le tracé long de 11 km traverse les communes de Soisy-sous-Montmorency, Montmorency, Deuil-la-Barre, Groussy, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse et Bonneuil-en-France.

Ce projet est inscrit dans le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional en 2008.

Il doit être inscrit également dans le Contrat de Développement Territorial (CDT) du Val-de-France / Gonesse/Bonneuil-en-France. Ce projet de CDT présente le projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis comme une « *desserte déterminante pour répondre aux enjeux socio-économiques et urbains de ce territoire* ».

Les principaux objectifs du projet présentés par le maître d'ouvrage sont les suivants:

- créer un lien entre les bassins économiques d'Argenteuil et le pôle aéroportuaire de Roissy, mais également entre les différents bassins de vie du secteur en améliorant les déplacements et les temps de parcours;

- désenclaver certains quartiers et zones d'activités dont l'accès est aujourd'hui difficile ;
- désengorger le réseau local et les centres-villes de tout trafic "parasite" qui s'y reporte actuellement en raison de l'engorgement du réseau principal.

Pour y parvenir, le projet a été conçu pour :

- assurer un maillage avec le réseau routier départemental structurant en favorisant les échanges avec la voirie locale, au moyen d'une nouvelle liaison de type urbain ;
- permettre une desserte en transports collectifs Est-Ouest optimisée, ainsi que l'accueil en toute sécurité des modes doux, au moyen d'une voie à profil multimodal ;
- respecter les sensibilités environnementales et paysagères des différentes communes traversées, et préserver les sites remarquables en soignant l'insertion du projet dans son milieu d'accueil.

Le coût total des investissements est de l'ordre de 500 M€ TTC, aux conditions économiques de 2011.

Le financement du projet doit être assuré par le Conseil général du Val d'Oise, en partenariat avec l'Etat, la Région Ile-de-France et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), notamment dans le cadre de la réalisation du Contrat de Développement Territorial (CDT) du Val-de-France/ Gonesse. Bonneuil-en-France

Compte tenu des délais habituellement nécessaires pour la réalisation d'un tel projet (procédures réglementaires, concertations, prises de décisions, etc.), la mise en service globale de l'Avenue du Parisis pourrait être envisagée à l'horizon 2025.

3. Les spécificités du projet

3.1 Un projet très ancien ayant connu de nombreuses évolutions

Le projet de l'Avenue du Parisis est un nouveau projet se substituant à de nombreux projets routiers étudiés depuis sur le même tracé.

Les documents de planification inscrivent dès 1934 la réalisation d'un projet de liaison routière intitulé « Autoroute interurbaine de Seine et Oise » (ARISO).

En 1980, le projet a toujours des caractéristiques autoroutières. Porté par l'Etat, il est dénommé « Boulevard Intercommunal du Parisis » (BIP) entre l'A 86 et la Francilienne. Une réserve est inscrite dans les documents d'urbanisme.

La réalisation du BIP est commencée dans les années 1990 :

- à l'Est, entre la RD 370 (ex RN 370) et l'A1, le BIP Est mis en service en 1995;
- à l'Ouest, entre l'autoroute A 15 et la RD 109 à Soisy-sous-Montmorency, le BIP Ouest mis en service partiellement en 1999, puis en totalité en 2003.

Le transfert de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat au Département est intervenu en 2005 conjointement au transfert des réserves foncières.

La section, prolongeant le BIP Est entre la RD 84 à Bonneuil-en-France et la RD 370 à Gonesse, est en cours de réalisation avec un raccordement provisoire sur la déviation de la RD 84 à Garges-les-Gonesse.

Le Conseil général a repris le projet entre les BIP Est et Ouest sous forme de boulevard urbain à 2 fois 2 voies et intégré un projet de transport en commun en site propre (TCSP) et des circulations douces. Par une délibération du 20 janvier 2006, ce nouveau projet a été dénommé projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis pour bien marquer qu'il ne s'agit plus d'une autoroute ou d'une voie express, mais d'une voie urbaine.

3.2 Les concertations précédentes

Une concertation préalable auprès des collectivités locales, associations locales et grand public, avait été engagée au cours de l'année 2006 par le Conseil général sur le précédent projet, avec une présentation du dossier au cours de réunions d'informations, au travers d'articles de presse et sur le site Internet du Conseil général.

Des réunions avec les élus de toutes les communes concernées par le tracé de l'avenue du Parisis ont été organisées entre 2005 et 2007, durant lesquelles les principaux résultats des études de faisabilité ont été présentés. Durant cette période, des réunions mensuelles ont été organisées par l'équipe projet du Conseil général afin d'identifier les amendements à apporter au projet et permettant de tenir compte des préoccupations des élus.

Une réunion rassemblant l'ensemble des collectivités concernées (communes et établissements publics de coopération intercommunale, notamment la Communauté d'Agglomération de Val-de-France et la Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency) a été organisée le 22 décembre 2010 pour présenter l'état d'avancement des études, les différentes propositions d'aménagement et informer l'intention d'organiser une concertation dans les mois suivants.

3.2 Le contexte de l'insertion dans le réseau de transport

La délibération du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 a adopté l'acte motivé sur le réseau de transport du Grand Paris prévu par le Code de l'environnement. Le décret du 24 août 2011 a validé cet acte motivé et approuvé le schéma d'ensemble du réseau de transport. Celui-ci prévoit notamment une ligne rouge reliant Saint-Denis Pleyel, l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle et le Mesnil-Amelot, desservant le Triangle de Gonesse et le Parc des Expositions, avec des gares définitives et non plus optionnelles.

Dans le cadre des réseaux de transport complémentaires au métro du Grand Paris express, le schéma d'ensemble identifie notamment le projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis.

4. La saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et sa décision

En application de la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, et du décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, le Conseil général du Val d'Oise, maître d'ouvrage du projet d'aménagement de l'avenue du Parisis, a saisi la CNDP le 22 décembre 2011.

Conformément à l'article R121-9 II du Code de l'environnement, la CNDP a décidé le 4 janvier 2012 qu'il n'y a pas lieu d'organiser un débat public.

Elle a recommandé l'ouverture d'une concertation selon les modalités suivantes:

- elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant ;
- elle fera une large place à l'information du public, notamment par une publicité élargie et à l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques ;

- elle fera l'objet d'un compte rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier de l'enquête publique.

Le 4 janvier 2012, la CNDP a désigné François NAU en tant que garant de la concertation.

5. La concertation

5.1 Les contacts préalables pris par le garant et la préparation de la concertation

Début 2012, le garant a rencontré le Conseil général du Val d'Oise, les élus, les associations, pour se présenter, les informer du démarrage de la concertation, recueillir leurs attentes et solliciter leur implication dans la concertation.

Le garant a constaté que le projet, ses enjeux et ses spécificités, étaient relativement bien connus au moins dans leurs grandes lignes par ces acteurs, prêts à participer à la concertation. Les attentes recueillies ont été adressées au maître d'ouvrage, ainsi que les éléments à prendre en considération pour établir les modalités de la concertation compte tenu des particularités de ce projet :

- concernant un grand nombre de riverains et d'usagers potentiels dans leur vie quotidienne;
- devant s'inscrire dans des sites naturels ou urbanisés sur un linéaire important ;
- intégrant un projet routier, un projet d'aménagement d'une infrastructure de transport en commun en site propre, et un projet de circulations douces.

Ainsi, la concertation devra permettre une présentation des fonctionnalités du projet et de ses différents aspects : sa conception, son utilité, son insertion, ses impacts potentiels, les mesures prévues pour en réduire l'incidence. Son processus décisionnel et son calendrier seront précisés.

Sur chacun de ces sujets, la concertation doit apporter des réponses claires aux interrogations, et permettre l'expression d'avis et des prises de position argumentées, principalement sur l'opportunité du projet, sur ses caractéristiques et sur les principes à retenir pour son insertion. Le public peut proposer des suggestions pour son amélioration.

Le garant a constaté que la concertation doit commencer alors que les études ne sont pas encore toutes finalisées, notamment celles résultant de précédentes études à actualiser.

Le garant a estimé que la concertation pouvait néanmoins commencer sur la base d'un dossier qui devrait être enrichi à court terme par la production d'études complémentaires.

L'intérêt de la concertation est aussi de préciser le contenu des études qui paraissent nécessaires au public pour éclairer les étapes futures de la concertation.

5.2 La conception de l'organisation de la concertation

Le garant a constaté que les modalités de concertation retenues par le maître d'ouvrage étaient globalement adaptées au projet et à son contexte.

Ces modalités sont les suivantes:

- publicité préalable dans la presse locale, les sites internet des communes, le site dédié au projet, l'affichage dans les mairies et les lieux de vie;

- tract d'information largement diffusé;
- site dédié au projet, pour l'information sur le projet, l'organisation de la concertation et l'expression du public: mise en ligne et téléchargement des documents d'information ;, dépôt d'avis et de contributions; délibérations des collectivités ; comptes rendus des réunions publiques;
- tenue d'au moins une réunion publique par commune traversée par le projet

Le garant a demandé qu'avant le début de la concertation, ses modalités soient précisées, complétées et mises en ligne sur le site internet dédié au projet, avec :

- la présentation complète du dispositif de concertation, afin que le public dispose d'une information claire et compréhensible sur le projet et note les moyens mis à sa disposition pour s'informer et intervenir au cours de la période de concertation;
- l'indication des étapes du processus décisionnel pour que le public sache à quel moment et par qui les décisions seront prises.

En outre, il a souhaité être associé à la définition:

- du contenu des documents (dossier de concertation, calendrier, processus décisionnel, ..);
- des outils d'information et d'expression des publics,
- du calendrier et des modalités d'organisation des réunions publiques.

5.3 Les modalités de la concertation et son déroulement

La concertation a été ouverte du 15 février au 30 mars 2012, soit une durée d'un mois et demi au cours de laquelle trois réunions publiques se sont tenues. Elle doit reprendre du 15 septembre au 15 novembre 2012, après la période de réserve liée aux élections.

Le site dédié au projet a été opérationnel le 10 février 2012, donc avant la première réunion publique du 8 mars 2012.

Le dossier de concertation a été mis en ligne avec les premières études le 23 février et complété le 4 mars.

105 000 tracts annonçant la concertation ont été déposés dans les boîtes aux lettres le 27 février.

La première lettre d'information est parue fin février.

Le dossier de concertation présentant les principales dispositions du projet et de la concertation ont été distribuées, ainsi que la lettre d'information n°1, notamment à l'occasion des réunions publiques.

Les comptes rendus des réunions publiques ont été mis en ligne rapidement comme cela était prévu.

La deuxième lettre d'information est parue début avril.

Des expositions du projet ont été présentées en mairie d'Arnouville et de Garges-les-Gonesse. Des registres permettant l'expression ont été mis à la disposition du public dans les mairies de Sarcelles, d'Arnouville et de Garges-les-Gonesse.

Le site dédié au projet a été visité 6196 fois.

31 avis et 6 contributions ont été déposés sur l'espace dédié du site valdoise.fr.

230 personnes ont assisté aux 3 réunions publiques.

Les réunions publiques, d'une durée d'au moins deux heures et demie, ont toutes permis de donner la parole à la majorité du public désirant s'exprimer.

Les élus ont donné leur avis sur le projet. Ils ont rappelé leurs positions en les explicitant.

Le Conseil général a assuré son rôle de présentation pédagogique du projet.

La plupart des questions ont obtenu une réponse.

L'assistance a été très attentive dans un climat de respect des expressions des autres.

Les participants aux réunions publiques peuvent être répartis en plusieurs groupes :

- Les élus :
Les représentants du Conseil général
Les élus locaux : le Président de la Communauté d'agglomération Val de France, les Maires d'Arnouville, de Garges-les-Gonesse, de Sarcelles,
Le groupe VOUS (Val d'Oise Utile et Solidaire, des élus de Gauche et Républicains)
- Les associations
Vivre sans BIP, Environnement 95, A l'écoute de la nature, ces 2 dernières associations faisant partie du Collectif Vivre sans BIP
- L'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine de France
- Le public

Les associations ont été présentes à toutes les réunions. Il convient de souligner l'implication personnelle de leurs présidents dans les débats.

Le grand public a été très peu présent en réunions publiques malgré l'importance du dispositif de publicité mis en place pour l'annonce de ces réunions.

D'une réunion à l'autre, la population a été différente.

Les particuliers se sont exprimés en tant que résidents de la zone concernée par le projet ou en tant que citoyens. A noter la présence à chaque réunion de M. Dufoyer et ses très nombreuses questions et la très faible représentation des futurs riverains du projet.

6. Les thèmes, les questions posées et les avis exprimés

Le présent rapport fait état des expressions connues au 13 juin 2012. Il ne prend donc pas en compte les délibérations des collectivités postérieures à cette date.

Ces expressions sont regroupées autour des 8 thèmes suivants :

- l'organisation de la concertation ;
- l'opportunité et l'utilité du projet ;
- le coût du projet ; son financement ; les enjeux économiques ;
- le planning et le phasage du projet ;
- l'incidence du projet sur la circulation ;
- le service attendu pour le TCSP ;

- l'incidence du projet sur l'environnement ;
- l'insertion urbaine du projet.

6.1 L'organisation de la concertation

Le Collectif « Vivre sans BIP », apprenant que la concertation était envisagée du 20 février au 23 mars 2012, est intervenu auprès de la CNDP et du Conseil général du Val d'Oise par lettre du 26 janvier 2012 pour demander de repousser la concertation à une date plus adaptée permettant ainsi au public d'y participer. Le président du Conseil général a répondu par sa lettre du 2 février 2012 que la concertation aurait lieu du 15 février au 27 mars, puis du 15 septembre au 15 novembre 2012, compte tenu de la période de réserve liée aux élections présidentielle et législatives, avec la volonté de faire participer pleinement le public visé par ce projet et de lui apporter le degré d'information le plus exhaustif possible .

Lors de la première réunion publique, le 8 mars 2012, le collectif « Vivre sans BIP » a déposé une motion préjudicielle au garant pour demander que la réunion soit considérée comme une réunion d'information et non de concertation, eu égard à l'insuffisance des études diffusées préalablement. Le collectif estime dans sa contribution que la concertation est tronquée.

Le groupe VOUS a qualifié de très sommaire le dossier mis en ligne le 9 février 2012. Il a demandé :

- les résultats du travail mené en amont avec les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés ;
- les études économiques et environnementales réalisées sur chacun des territoires concernés, notamment les estimations financières par section, ainsi que la projection des capacités financières du Département et des subventions qu'il compte mobiliser ;
- les études foncières et les études techniques réalisées ;
- l'avis de la Haute Autorité Environnementale.

Le garant a déclaré que les documents d'information n'étaient pas encore tous en ligne sur le site et que l'information se développerait au cours de la concertation. Il a estimé que les principales informations relatives au projet étaient disponibles et que la réunion publique du 8 mars pouvait donc se tenir valablement à la fois pour développer l'information par le jeu des questions réponses et pour permettre un début d'expression publique sur le projet. Il a demandé au Conseil général de mettre en ligne le plus tôt possible les études complémentaires annoncées. En outre, il a précisé que l'évaluation socio-économique du projet, -s'agissant d'un grand projet d'infrastructure- et que l'avis de l'autorité environnementale n'étaient réglementairement requises qu'au stade de l'enquête publique ; cela n'exclut pas la possibilité d'éclairer la concertation si des éléments d'appréciation issus de ces documents sont disponibles et peuvent être présentés avant cette échéance.

Le public a demandé la production de planches de présentation du projet plus lisibles pour bien situer le projet par rapport à l'existant.

M. Dufoyer a posé de nombreuses questions dont certaines méritent une réponse développée qu'il n'était pas possible de traiter complètement en réunion.

6.2 L'opportunité et l'utilité du projet pour répondre aux besoins de déplacements - en VP, TC, vélo et à pied -, d'aménagement et de développement du territoire

La communauté d'agglomération du Val-de-France, les Villes de Sarcelles et de Villiers-le-

Bel se sont prononcées en faveur du projet et pour sa réalisation immédiate, en précisant que si ce projet n'est pas réalisé dans sa section Bonneuil-en-France Sarcelles pour 2017, le projet de l'Arena sera remis en cause.

Les villes d'Arnouville et de Garges-les Gonesse se sont déclarées également en faveur du projet.

Le collectif « Vivre sans BIP » a estimé que *« le projet date du siècle dernier, il pose la question du besoin d'une nouvelle infrastructure routière tout en étant conscient des enjeux économiques de la partie Est du projet :*

- *il existe déjà 2 axes de transport Est-Ouest : l'axe A115- A104 au Nord ; l'A 86 au sud ;*
- *il signale 2 projets de transport : la tangentielle Nord en cours de réalisation et le métro du Grand Paris express.*

S'agissant des besoins de déplacements domicile-emploi, il estime que 2% seulement des actifs de la plate forme aéroportuaire de Roissy résident dans la vallée de Montmorency, et que les habitants de l'Est du Val d'Oise ont un accès facile à Roissy par la route. Selon lui, l'accès aux emplois de Roissy n'est pas une question de distance et de temps d'accès, mais de type de métier et de qualification.

Le TCSP est un « alibi scandaleux », sans intérêt dans la mesure où il ne dessert pas les centres villes ».

Quelques personnes ont repris ces arguments.

Le groupe VOUS a rappelé que *« dans sa version précédente, le projet n'envisageait pas de traverser Soisy-sous-Montmorency, Deuil-la-Barre et Groslay avec une 2x2 voies plus 2 voies pour le TCSP, le projet se limitant à prolonger le BIP Est jusqu'à la RD 316 à Sarcelles, et le BIP Ouest jusqu'au pied des collines de Montmorency ».* Il précise que *« l'enjeu essentiel est d'améliorer les services de transports collectifs et les modes actifs dans la Vallée de Montmorency, en donnant une meilleure centralité urbaine aux gares, afin de réduire la pression excessive de la circulation routière ».*

A l'inverse, une partie du public a estimé le projet opportun et attendu depuis longtemps.

Le Conseil général a défendu l'intérêt présenté par le projet pour les déplacements utilisant chacun des 4 modes.

6.3 Le coût du projet ; son financement ; les enjeux économiques (emploi, attractivité du territoire et retombées économiques, valorisation foncière)

Les élus se sont montrés sensibles aux aspects économiques associés au projet.

Le Collectif « Vivre sans BIP » a estimé que *« le projet présente un coût exorbitant pour le Département. Il serait préférable d'affecter les crédits à l'amélioration de la vie quotidienne et non à la destruction de l'environnement ».*

Plusieurs personnes ont évoqué l'importance de l'endettement du Département et la difficulté de financer le projet dans cette conjoncture. Certaines reprennent la position du Collectif en faveur de la création d'un projet de transport collectif.

Le Conseil général a assuré que le projet est finançable avec des cofinancements pouvant atteindre 50% du coût d'investissement, et qu'il convient de tenir compte des retombées économiques du projet.

6.4 Le planning, le phasage (notamment la définition de la première phase en lien avec le projet de CDT), et l'incidence du phasage sur la circulation aux extrémités de chaque tronçon réalisé

Le Maire de Sarcelles a demandé que le projet ne s'arrête pas à Sarcelles pour pouvoir désenclaver et alléger les voies urbaines.

La Ville de Deuil-la-Barre a émis des propositions sur la définition du phasage de la partie Ouest du projet pour éviter le transit à travers sa commune de la circulation en liaison avec la RD 301.

La Ville de Groslay a demandé le planning global et une étude préalable de chaque section présentant l'impact sur la circulation sur les voies existantes.

Le Conseil général a indiqué que les travaux seraient réalisés entre 2015 et 2025 et que des sections seront ouvertes avant 2025.

La perspective de réalisation du projet sur une période relativement longue par tronçons a suscité beaucoup d'interrogations sur la définition de ces sections et du phasage, et sur l'incidence sur la circulation dans le territoire non encore desservi situé aux extrémités de ces sections.

6.5 L'incidence du projet sur la circulation (appréciation de la circulation à l'horizon de la mise en service du projet avec et sans projet, de la circulation induite et de la circulation transférée; l'incidence sur la saturation, les temps de parcours; la circulation des poids lourds). La vitesse maximum autorisée; la sécurité routière.

Le collectif « Vivre sans BIP » a déclaré que le projet était trop éloigné des centres des agglomérations pour bien les desservir et désengorger le trafic local ; et qu'il serait plus pertinent de renforcer le réseau de bus reliant les différentes communes du projet.

Des habitants des villes traversées par le projet constatant une circulation importante, notamment de poids lourds, sur des voies résidentielles avec une croissance probable, ce qui pose des problèmes de nuisances et de sécurité routière, se sont prononcés en faveur du projet sur lequel une partie de ce trafic devrait se transférer.

D'autres personnes ont noté avec perplexité les estimations de trafics qui doivent emprunter le projet, en craignant que le projet induise un accroissement du trafic de transit et de poids lourds.

Des résidents proches de la partie du BIP Est, notamment à Saint Gratien, ont constaté des effets bénéfiques sur la circulation et l'environnement lors de sa mise en service, hormis les difficultés spécifiques liées à son raccordement à l'Est sur des voiries de capacité insuffisante.

Le Conseil général a maintenu ses estimations de trafic avec 7% de poids lourds devant emprunter le projet en précisant que ce résultat devrait être obtenu grâce à la mise en place de plans de circulation dans les communes concernées pour dissuader le transit et la circulation des poids lourds dans les centres villes.

La question de l'incidence sur la circulation de la liaison entre le projet et la RD 316 au nord de Villiers-le-Bel telle qu'elle est présentée dans le SDRIF n'a pas été développée.

Alors que les communes de la partie Est du projet ont demandé un abaissement de la vitesse

maximum autorisée sur tout ou partie de ce tronçon à 50 km/h au lieu de 70 km/h pour lui conférer un aspect plus urbain et améliorer la sécurité routière, le Conseil général n'a pas retenu cette proposition qui conduirait à augmenter les temps de parcours, notamment pour sur l'ensemble du projet, et, en conséquence, à diminuer les reports de trafic sur la nouvelle infrastructure devenue ainsi moins attractive.

La question de la sécurité routière a été abordée pour l'accès aux arrêts de bus prévus en situation centrale du projet.

Le Conseil général a rappelé que la largeur des voies de circulation (3 m au lieu de 3,5 m pour les chaussées autoroutières), et la perspective de mise en place de radars seront de nature à faire respecter la limitation de vitesse à 70 km/h. Des feux de signalisation seront mis en place pour protéger les traversées piétonnes notamment pour l'accès aux stations de bus.

6.6 Le service attendu pour le TCSP (système de transport type BHNS, zones à desservir, articulation avec les autres transports..)

Des questions ont été posées sur la desserte devant être assurée par le nouveau transport collectif, son insertion dans le système de transport, ses horaires – notamment pour les emplois en horaires décalés sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy-, et son niveau de service.

Le Conseil général a rappelé que le TCSP est destiné à un projet de BHNS (bus à haut niveau de service) plus fiable et plus rapide que les bus actuels. Il desservira un itinéraire plus étendu que les 11 km du projet.

Fonctionnant de 5 h à 24 h, il devra être complété par d'autres transports (rappel du système Filéo actuel) pour la période de 0 h à 5h.

Sa fréquence en heures de pointe sera de 15 mn. Son temps de parcours de Bonneuil à Soisy sera d'environ 22 mn.

La création de ce BHNS sera accompagnée d'une restructuration du réseau de bus.

6.7 L'incidence du projet sur l'environnement (eau: hydrologie avec le problème des eaux thermales, la pollution des eaux de surface et des nappes phréatiques; les risques d'inondation; la pollution de l'air; les nuisances sonores; la biodiversité; les économies d'énergie pour l'éclairage) et sur la santé.

Les mesures compensatoires (pour le bruit, les aménagements envisagés; pour l'eau, l'aménagement du petit Rosne; les mesures pour réduire les nuisances pendant les travaux; ..)

La concertation a porté sur tous ces sujets relatifs à l'incidence du projet sur l'environnement.

La Ville d'Enghien-les-Bains s'est intéressée particulièrement à l'incidence du projet sur le gisement hydrominéral dont elle bénéficie. Les études disponibles ayant montré un impact possible, la Ville a demandé au Conseil général de plus amples investigations pour mesurer l'impact hydrogéologique du projet.

La Ville de Deuil-la-Barre s'est intéressée également à l'impact du projet sur les aspects géotechniques et hydrologiques.

La Ville de Groslay a demandé une étude pour la protection des sources du lac Marchais.

Le collectif « Vivre sans BIP » a estimé l'impact environnemental du projet désastreux : *« il accroît les nuisances sonores, la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre, la pollution visuelle ; il détruit les zones naturelles et altère la zone hydrogéologique de la colline de Montmorency ».*

Une partie du public craint l'accroissement des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique et de la pollution de l'eau et des nappes phréatiques, l'augmentation des risques d'inondations dues au ruissellement.

Des mesures de protection de la faune et de la flore sont demandées.

Le Conseil général a noté l'ensemble de ces points et déclaré que des mesures seraient prises pour les traiter.

Pour répondre aux inquiétudes de nombreux riverains, le Conseil général assure qu'il prendra des dispositions nécessaires (protections phoniques, nivellement, merlons, ...) pour que les nuisances phoniques ne dépassent pas les seuils réglementaires fixés pour les nouvelles infrastructures.

Le Conseil général a annoncé la remise en valeur du petit Rosne dans les actions d'accompagnement du projet.

6.8 L'insertion urbaine du projet et ses dispositions fonctionnelles (nivellement, échanges, traitement du TCSP,..); l'aménagement des abords; la participation au désenclavement et au développement; l'accès aux nouveaux équipements ; le paysage et les plantations; l'éclairage; le devenir des jardins ouvriers ; les actions d'accompagnement (les parcs relais, ...)

L'Etablissement public d'aménagement (EPA) de la Plaine de France a formulé des propositions sur la partie du projet comprise entre la RD 301 et la RD 84 en matière de:

- renforcement des échanges avec le territoire : diminution de la distance entre les carrefours ; bonne accessibilité aux équipements actuels et futurs ainsi qu'aux arrêts du TCSP dont le nombre et la localisation sont à étudier avec une augmentation de la fréquence de passage ;
- amélioration de l'intégration urbaine : privilégier les carrefours à niveau et les carrefours à feux ; adapter le tracé et les potentialités de développement ; limiter la largeur de l'emprise ;
- étudier les interactions avec la Francilienne, notamment si les projets doivent être reliés ; déterminer l'impact des propositions au regard des objectifs du projet ;
- donner de la cohérence au projet global en requalifiant les sections du BIP déjà réalisées.

Les Collectivités traversées par le projet ont émis des suggestions pour la conception du projet et son intégration urbaine :

- Communauté d'agglomération Val-de-France : tracé (modification pour la desserte du Parc de la Muette) ; réduction de la vitesse maximum entre le carrefour des Refuzniks et l'entrée de Garges ; mise en valeur de la coulée verte et bleue ;
- Sarcelles : tracé, aménagement des raccordements ;
- Arnouville : raccordement entre le rond point et le carrefour du Christ ; prise en compte des propositions de l'EPA ; aménagement du carrefour d'entrée de Garges ; prise en compte des contraintes de fonctionnement de la ferme Lemoine ;
- Garges-les-Gonesse : desserte du Parc de la Muette ; aménagement du carrefour

- d'entrée de Garges;
- Deuil-la-Barre : propositions pour le choix des solutions ; intégration avec une voie semi enterrée, des protections phoniques et paysagères ; un tracé axial pour le TCSP ;
- Groslay : rétablissement des voies coupées par le projet ; aménagement du carrefour avec le RD 301 ; desserte des futurs quartiers ; protections phoniques .

Le groupe VOUS a souhaité une clarification des perspectives d'aménagement, estimant excessives les réservations d'emprise, en particulier sur le territoire de la commune de Groslay, en préservant la possibilité de faire passer un TCSP et une voie pour les circulations pour les modes actifs (piétons/vélos).

Le collectif « Vivre sans BIP » rappelle son opposition au projet Europa City devant s'implanter dans le Triangle de Gonesse. Il préconise le développement des emplois de proximité.

Une partie de ces questions sont reprises par les élus et le public estimant souhaitable de prendre en compte leurs suggestions pour améliorer le projet. D'autres questions ont porté sur le devenir des jardins ouvriers, la création de pars de stationnement relais près des accès aux transports collectifs.

Le Conseil général doit apporter des réponses aux différents intervenants après avoir examiné leur faisabilité dans le cadre de la fonctionnalité du projet et de sa cohérence.

7. Conclusions

Le garant considère que la première partie de la concertation sur le projet d'Avenue du Parisis s'est déroulée de manière satisfaisante :

- l'information sur la concertation (organisation, modalités d'information, de participation et d'expression, annonce des réunions publiques) paraît avoir été suffisante ;
- la progressivité de la mise en ligne des études et documents d'information ne semble pas avoir été préjudiciable à la concertation ;
- le public concerné a été informé des principaux éléments du projet, de ses enjeux, de ses caractéristiques, et de ses impacts ;
- le public a pu s'exprimer, poser ses questions, obtenir des réponses , afin de pouvoir formuler des remarques et suggestions, donner son avis tant sur l'opportunité du projet que sur son utilité et ses impacts.
- la durée importante de la concertation (même en déduisant la période de réserve) devrait permettre à la fois de donner des compléments d'informations sur le projet et ses impacts, de revenir sur les questions à approfondir, d'associer des populations nouvelles et de développer de nouveaux sujets relatifs à la partie Ouest du projet.

La concertation a suscité un intérêt limité si l'on apprécie la participation du public aux réunions publiques relativement modeste eu égard à l'importance potentielle des usagers et des riverains concernés.

Cette désaffection du public peut être liée au nombre important de projets qui se sont succédé sur la même emprise, avec une faible croyance d'une réalisation rapide du nouveau projet.

La première partie de la concertation a montré des positions tranchées sur le projet avec :

- un avis globalement favorable des collectivités traversées, et une unanimité favorable pour celles de la partie Est du projet, notamment pour des raisons économiques, de désenclavement, et de desserte de nouveaux équipements justifiant une réalisation rapide de cette partie Est;
- une opposition pour raisons d'opportunité et d'environnement de la part d'associations et de riverains manifestant généralement des inquiétudes vis à vis de l'impact du projet sur l'environnement, et une mise en cause des prévisions de trafic.

Les aspects les plus sensibles du projet semblent être :

- l'incertitude sur l'évaluation de l'incidence du projet sur la circulation, et, en conséquence sur l'intérêt de réaliser une infrastructure routière à 2 fois 2 voies ;
- le service rendu par le TCSP et les voies affectées aux circulations douces ;
- l'incidence du projet sur les nuisances phoniques, la pollution atmosphérique, l'hydrologie.

Il reste de nombreux sujets à concerter relatifs non seulement à ces incidences, mais aussi aux questions d'insertion urbaine et à leurs solutions alternatives.

Des attentes ont été formulées par les intervenants pour éclairer ces différents points par des compléments d'études permettant de mieux apprécier leur importance ainsi que l'utilité du projet.

Dans ces conditions, le garant formule les recommandations suivantes pour la suite de la concertation :

- relancer la concertation avec le même dispositif d'information que pour la première partie de la concertation avec des moyens similaires (tractages, lettre d'information, ...);
- prévoir éventuellement une ou plusieurs réunions thématiques ;
- mettre en ligne dès que possible sur le site dédié au projet une foire aux questions pour approfondir les réponses restées insuffisantes ou trop succinctes ;
- mettre en ligne avant le début de la deuxième partie de la concertation :
 - les études complémentaires en matière de circulation, d'environnement (bruit, air/santé, hydrogéologie, ...) avec une présentation synthétique des principaux impacts liés à la circulation (nuisances phoniques, pollution de l'air, ...) en identifiant pour chacun d'eux les territoires et les populations concernés ;
 - les résultats des études de faisabilité évoquées lors des contacts avec les collectivités notamment en matière d'insertion urbaine.

Si les caractéristiques du projet devaient évoluer significativement, au cas où certaines variantes suggérées lors de la concertation devaient être retenues, il y aurait lieu, le cas échéant, de décrire les modifications corrélatives à apporter à l'évaluation de l'intérêt du projet et de ses impacts .

A PARIS, le 13 juin 2012

F.NAU