



Concertation sur l'Aménagement de l'Avenue du Parisis
Compte-rendu intégral
de la réunion publique du mardi 16 octobre 2012, à Groslay

Les intervenants à la tribune :

- **Arnaud BAZIN**, Président du Conseil général du Val d'Oise
- **Joël BOUTIER**, Maire de Groslay
- **Philippe SUEUR**, Vice-Président du Conseil général en charge des Transports et des Infrastructures
- **Michèle BERTHY**, Conseillère générale du canton de Montmorency ;
- **Jean-Claude POUTOUX**, Directeur Général Adjoint du Conseil général en charge de l'Aménagement du territoire
- **Didier JUVENCE**, Directeur des routes au Conseil général

Sur une table à part :

- **François NAU**, Garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Début de la réunion : 20h15 - Fin de la réunion : 22h49

Nombre de participants dans la salle : 230 personnes

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Bonsoir à tous, bonsoir à toutes. Il est 20 h 15, nous démarrons cette réunion avec un peu de retard, ce dont nous nous excusons. Comme vous le savez nous allons parler ce soir du projet d'aménagement de l'avenue du Parisis, un projet soumis à une concertation organisée par le Conseil général du Val-d'Oise depuis le mois de février. Cette concertation se termine bientôt, il reste encore une réunion publique qui aura lieu au mois de novembre à Deuil-la-Barre. Nous aurons alors terminé cette série de réunions publiques.

Avant de vous dire deux mots sur le déroulement de la réunion, je vous présente les personnes présentes à la tribune, elles vous parleront du projet et répondront à toutes vos questions.

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

M. Joël BOUTIER, Maire de Groslay ;

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

M^{me} Michèle BERTHY, Conseillère générale du canton de Montmorency.

Pour les services techniques du Conseil général :

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

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes, il vous présentera le projet en détail.

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

Quelques mots sur le déroulé de cette réunion :

Je vais d'abord donner la parole à M. le Maire et à M. BAZIN, qui vont introduire cette réunion et vous accueillir. Je laisserai ensuite la parole à M. NAU qui vous expliquera le principe de la concertation, comment vous pouvez participer, jusqu'à quand, etc. Nous rentrerons ensuite dans le vif du sujet pendant une demi-heure maximum, avec M. JUVENCE qui vous présentera le projet ainsi que les solutions proposées. Un focus sera fait sur votre ville, Groslay. Enfin nous laisserons la parole à la salle afin de prendre toutes vos questions et d'y répondre.

À l'entrée ou sur vos chaises, vous avez le dossier de la concertation dans lequel vous retrouvez tous les détails du projet. La présentation qui vous est faite ce soir sera en ligne dès demain matin sur le site du Conseil général. Si vous souhaitez poser vos questions par écrit des feuilles sont à votre disposition ainsi qu'un questionnaire, nous vous invitons à y répondre si vous le voulez bien.

Je laisse la parole à M. BOUTIER, Maire de Groslay.

1. Introduction des élus (20h15> 20h35)

M. Joël BOUTIER, Maire de Groslay

Merci beaucoup. Je voudrais saluer à nouveau le Président du Conseil général, M. Arnaud BAZIN et lui dire combien nous sommes heureux de l'accueillir, M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général, notre ami que l'on connaît depuis très longtemps, maire d'Enghien les Bains, magnifique commune, M^{me} Michèle BERTHY notre conseillère générale toujours présente dans notre ville et saluer les intervenants du Conseil général, M. POUTOUX, M. JUVENCE, tout cela sous le contrôle de M. NAU.

Au nom du conseil municipal, je voulais vous souhaiter la bienvenue dans notre ville de Groslay. L'avenue du Parisis est un vaste sujet puisque, étant maire depuis plusieurs décennies, dès mon arrivée, le 9 mars 1983, j'en ai entendu parler. De grandes réunions avaient lieu à l'époque et le directeur départemental de l'équipement me promettait que le «BIP » allait être réalisé en 1984. Nous sommes en 2012, mais les choses avancent.

Je ne veux pas monopoliser la parole, je préfère laisser faire la présentation par le Conseil général. J'aimerais, à un moment donné, donner la position des élus de la ville de Groslay, pour les administrés, puisqu'ils connaissent les sentiments de leurs élus sur l'avenue du Parisis et dire là où nous en sommes à travers l'ensemble des démarches que nous avons eues avec le Conseil général, les avancées du dossier et quelques points à améliorer si l'avenue du Parisis doit se réaliser ce que nous verrons tout à l'heure.

Je vous souhaite à tous une excellente soirée et bienvenue dans la salle des fêtes de Groslay au nom du conseil municipal.

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

Merci M. le Maire pour ces mots de bienvenue et pour avoir réuni toutes les conditions matérielles à la tenue de cette réunion. Monsieur le Vice-président chargé des infrastructures, M. Philippe SUEUR, M^{me} la Conseillère générale, chère Michèle BERTHY, M. le Garant de la concertation, M. NAU, Mesdames et Messieurs les Directeurs, Mesdames et Messieurs habitants du territoire. Je salue également les étudiants de l'ESSEC et leurs professeurs qui sont venus voir en direct ce à quoi peut

ressembler une concertation, une réunion publique dans ce cadre. Je vous rassure tout de suite, je serai bref, parce que je sais que vous êtes venus chercher de l'information sur ce projet et surtout vous exprimer librement.

Au cours de cette soirée, je serai surtout attentif à écouter vos questions, à jauger des réponses que nous pouvons y apporter aujourd'hui ou un peu plus tard pour celles plus techniques. Quand je suis intervenu les fois précédentes, c'était essentiellement sur des questions financières, puisqu'elles ont été évoquées. Ces questions ne sont pas pour moi, pour l'instant, centrales, elles ont évidemment une grande importance, mais aujourd'hui nous sommes bien là pour parler d'un projet d'infrastructure et des questions que cela peut soulever auprès des riverains et des habitants du territoire plus largement.

Merci encore à M. le Maire pour cet accueil. Je voudrais surtout souligner la réelle volonté de concertation qui anime le Conseil général, volonté de consulter les Valdoisiens, le plus en amont possible des grands projets structurants de notre département. Nous sommes ici dans le cadre d'un droit, de votre droit que la loi a prévu, le droit à l'information de chacun et le droit à l'expression. M. NAU vous expliquera dans quelques instants les spécificités d'une concertation. Il ne s'agit pas là du débat public dans la forme littérale, mais bel et bien d'une démarche particulière. Nous avons d'ailleurs interrogé la Commission du Débat Public pour savoir quel type de concertation nous devons mener. C'est cette concertation avec un garant qui nous a été recommandée. Le garant n'est pas, symboliquement, à la même table que nous, cela signifie son indépendance. Il n'est pas là pour émettre des jugements sur le projet, mais pour s'assurer que, de notre côté, nous jouons le jeu de la concertation conformément à nos obligations, c'est-à-dire vous donner les informations les plus complètes, les plus transparentes, recueillir vos questions et vos suggestions. Je reste convaincu que c'est collectivement que nous pouvons faire avancer des projets aussi importants. Si cela fait 70 ans, mon cher collègue maire que le projet existe et qu'il n'est toujours pas réalisé, c'est, parce que, bien évidemment, il n'est pas simple à réaliser. Aujourd'hui, je constate avec plaisir que l'assistance est encore nombreuse, elle l'a été durant les deux dernières réunions auxquelles j'ai participé. Cette concertation était plus que nécessaire.

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 réalisé 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 et d'essayer, en toute honnêteté intellectuelle, de trouver l'intérêt général. C'est ce que j'attends de la réunion de ce soir et de celle qui suivra à Deuil-la-Barre. Si certains, j'espère que non, étaient frustrés encore de questions, il y aura une séance supplémentaire de rattrapage. C'est un projet dont il s'agit, ce n'est pas un produit fini.

Ce projet, le département en a reçu la charge en 2006, puisqu'il était, jusque-là, porté par l'État. Nous en avons repris la responsabilité au terme de la loi de décentralisation et, en 2007, le Conseil général a délibéré sur le principe de réaliser cette avenue du Parisis. En 2012, nous avons décidé de passer à la phase de concertation. Nous étions non seulement poussés par les retards, par les 70 ans d'ancienneté du projet, mais également par des réalités de projets très importants et structurants dans l'est du département. Vous avez entendu parler du triangle de Gonesse, d'Europa City, du Dôme de Sarcelles, ces projets ont besoin de cette infrastructure dans l'Est pour pouvoir prendre corps.

Quelques mots rapides sur les objectifs de ce projet.

Il s'agit de faciliter les déplacements dans le sud du département en 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. Il faut donc qu'à travers ce projet, nous puissions faire la démonstration d'une amélioration des conditions de circulation.

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 alternatives 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 – j'en ai dit un mot - avec des perspectives très importantes et le secteur aéroportuaire de Roissy dont je rappelle que la plate-forme aéroportuaire et ses environs représentent le premier pôle d'emplois d'Île-de-France, pôle d'emplois auxquels accèdent peu les Valdoisiens, c'est de l'ordre de 15 à 16 % de salariés du Val-d'Oise qui travaillent sur la plate-forme.

Il s'agit d'accompagner les contrats de développement territorial issus de la loi du Grand Paris, à l'œuvre dans l'est du département qui prévoit une urbanisation et un développement très fort des activités, donc du potentiel d'emplois.

Il faut donc comprendre ce projet comme l'un des éléments du Grand Paris, compris au sens large. Le Grand Paris, ce n'est pas seulement le métro automatique, c'est surtout un projet de développement essentiel pour la région capitale pour son avenir dans les capitales mondiales. Ce projet de développement s'appuie sur le métro automatique et sur bien d'autres éléments dont l'infrastructure, l'avenue du Parisis dont nous parlons ce soir, est un élément.

La concertation a commencé cette année après que nous en ayons décidé fin 2011. Au printemps, nous avons tenu trois réunions de concertation, à Sarcelles, à Arnouville, à Garges-lès-Gonesse, pour la partie Est du tracé, 230 personnes se sont déplacées. Ces trois communes ont ensuite délibéré favorablement sur la base de la concertation qui s'est déroulée, la communauté d'Agglomération Val-de-France en a fait de même, puisqu'elle était concernée au premier chef. Cela a donné lieu à un bilan d'étape présenté sous forme d'un rapport au Conseil général au mois de juillet dernier, ce rapport a été approuvé à l'unanimité des conseillers généraux. Nous tenons quatre réunions de concertation sur la partie Ouest du tracé, celle-ci étant l'avant-dernière, nous terminerons à Deuil-la-Barre. La concertation a été voulue très large et la plus complète possible.

Il me reste à vous remercier de vous être déplacés en nombre pour vous informer et vous faire entendre, je laisse la parole à Philippe SUEUR, mon Vice-président, fin connaisseur et de longue date de ce projet, il va compléter mon propos.

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général

Merci M. le Président. Bonsoir Mesdames et Messieurs les Groslysiens, en particulier. Je salue aussi un certain nombre de participants qu'on va qualifier de « nomades », je salue leur ténacité, leur volonté de partager l'information. Je vois des sourires qui sont presque de complicité.

C'est très heureux que des étudiants de l'ESSEC soient présents ici, parce que je vais faire une allusion à une intervention, une réflexion de jeunes chercheurs et d'étudiants de Cergy dans le propos qui va suivre.

Nous sommes sur un projet dont on a parlé depuis très longtemps, je ne vais pas refaire l'historique. Il faut savoir que nous avons échappé à une véritable autoroute telle qu'elles étaient conçues il y a 50 ans avec peu d'échanges avec les riverains, et sans doute, pas très loin d'ici, avec un énorme échangeur. C'était le projet. Nous n'en voulions pas. J'ai fait partie de ceux qui étaient en résistance ouverte, affirmée contre ce projet. Nous sommes dans une tout autre perspective. Je salue ici le regard de jeunes chercheurs, d'urbanistes, d'une école de commerce, mais très polyvalente. Il y a une douzaine d'années, quand nous étions dans cette observation pour le moins réservés sur le projet, l'établissement public de Cergy-Pontoise en liaison avec l'AFTRAP avait organisé des universités d'été. L'une de ces universités a porté sur ce projet dont nous ne voulions pas et comment on pouvait le nover, comment on pouvait le revisiter. Les ingénieurs et architectes ont

depuis 2006 travaillé dessus, depuis que l'État nous a passé le projet. Il y a eu une influence de ce regard qui devait transformer un projet d'autoroute en un projet encore d'intérêt général, mais où l'intérêt local devait trouver sa place. Si l'intérêt local doit être totalement gommé, il est certain qu'il y a un déséquilibre qui, dans la démocratie d'aujourd'hui, n'est plus recevable. Il l'aurait été sans doute, il y a 50 ans – on était alors dans un autre rapport politique et moral – aujourd'hui, certainement pas, surtout au nom de la décentralisation.

Comme le Président l'a évoqué, il s'agit de 11 km à traiter depuis Gonesse jusqu'à Soisy-sous-Montmorency, puisque la partie « Est » est en chantier et sera livrée dans les deux à trois ans. Il y a deux sections différentes. La section Est va aboutir sur l'A 301 sur Sarcelles, dont le Président a souligné, d'emblée, un intérêt immédiat. On peut parler du triangle de Gonesse, du Dôme, mais c'est une zone économique qu'il convient d'irriguer. Nous avons les réserves foncières, nous avons une topographie qui conduit à une réalisation qui ne pourrait que donner une dynamique d'emplois sans perturbation d'environnement.

Le secteur 301-109 est différent. Il est dans une topographie différente, un environnement différent qu'il convient d'adapter le mieux. L'enjeu est tout de même – c'est le devoir de tous les élus – de se projeter dans l'avenir. Il y a deux avenir pour nous. Il y a l'avenir du bien-être et l'avenir, celui de l'économie, et celui de l'emploi. Le Grand Paris qui vient d'être évoqué n'est pas qu'un métro express, il n'est pas qu'une ville port, il est aussi un grand projet de redéploiement économique, en particulier dans la liaison Nord-Europe. Nous pouvons penser, pas seulement ce que les urbanistes ont pu projeter, mais ce que les aménageurs projettent, le secteur Est du département a déjà pris date. Les contrats de développement territorial s'inscrivent dans cette dynamique, mais l'ensemble du 93 sera bouleversé, révolutionné et une grande marge du 77. Vous aurez là des technopoles, des entreprises de pointe, il faut qu'on maintienne les liaisons tout en ayant le souci du bien-être, du problème de l'environnement durable, de notre développement durable. Dans le développement durable, il n'y a pas que le développement climat, il y a la cohésion sociale, et il y a le volet économique intégré. Ce projet qui ne sera pas livré avant 2025 doit se projeter sur d'autres carburations, sur la voiture électrique, sur les transports collectifs en site propre, c'est-à-dire toute une série d'éléments qui doivent, pour vous, ne pas être très lisibles, mais que nos ingénieurs, nos aménageurs et nous-mêmes devons prendre en considération.

C'est un projet qu'on qualifie de revisité. Je comprends bien que tout grand chantier inquiète, que tout grand chantier perturbe. On est là très modestement. On n'a pas à défendre, lors de la réunion de Montmorency, il a été dit qu'on a l'impression que vous voulez vendre cela à tout prix. À un moment donné, on a une conviction, mais on ne sait pas tout non plus. Dans la réunion précédente, comme dans les deux réunions précédentes, il y a des éléments qu'on pourrait qualifier à la marge, dont nous n'avions pas pris totalement conscience, que techniquement, nous n'avions pas intégrés. On les prend en compte à partir de ce moment-là. Il faut les traiter et ne pas les rentrer dans la seringue. Il faut les rentrer pour que nous ayons la meilleure réponse qui est l'équilibre entre les riverains proches et les usagers et un intérêt général qui nous dépasse. C'est l'esprit dans lequel nous nous situons. Merci à vous.

Juliette PERNEL

Merci M. SUEUR. Beaucoup de choses vous ont déjà été dévoilées, je laisse à présent la parole à M. NAU qui va vous expliquer rapidement son rôle et ensuite nous rentrerons dans le vif du sujet avant de prendre toutes vos questions.

2. Intervention de François Nau, garant de la concertation (20h35 > 20h40)

M. François NAU, garant de la concertation

La concertation est l'exercice d'un droit à l'information et à la participation au principe de décision pour les projets importants. Les projets importants ce sont ceux qui présentent de forts enjeux socio-économiques avec une incidence importante sur l'environnement et l'aménagement du territoire. En France, pour les projets importants, les projets d'infrastructures, les maîtres d'ouvrage doivent solliciter l'avis de la Commission Nationale du Débat Public pour l'organisation, la concertation. Cette Commission Nationale du Débat Public décide, soit de soumettre le projet à un débat public qu'elle organise, soit, recommande au maître d'ouvrage d'organiser une concertation sous le contrôle d'un garant. Nous sommes dans le deuxième cas, la Commission Nationale du Débat Public ayant estimé que le projet de l'avenue du Parisis n'avait pas d'intérêt national, mais qu'il avait un fort intérêt local compte tenu de ses enjeux.

J'ai été désigné pour suivre cette concertation et veiller à son bon déroulement. Je suis chargé notamment de vérifier que l'information est complète, sincère, qu'elle touche, *a priori*, l'ensemble des populations concernées par le projet que ce soient les usagers potentiels ou les riverains qui doivent être associés tout au long de la concertation et de son déroulement. Être associé, cela signifie avoir une information de qualité suffisante. Jusqu'à présent, cette information a été principalement mise à la disposition du public sur l'espace dédié sur le site Internet du Conseil général. Vous avez donc tous les documents nécessaires au-delà du dossier de concertation. Vous avez les études socio-économiques, celles qui portent sur les impacts du projet, les impacts sur l'eau, l'air, le bruit et l'environnement de façon générale. Ces réunions publiques sont organisées pour répondre à vos questions, à la fois sur le projet et sur ses impacts. Elles permettent de vous exprimer. La deuxième partie de mon rôle est d'inciter la population, notamment la population concernée, à s'exprimer sur le projet donc à donner un avis et à donner des arguments sur l'avis exprimé. Vous avez pu voir sur le site dédié au projet un certain nombre de cahiers d'acteurs déjà émis et plus récemment, vous avez la liste des questions et des avis émis jusqu'à présent et utiles pour vous forger une opinion sur votre propre avis.

Surtout, n'hésitez pas à vous exprimer, vous avez encore un mois pour le faire sous la forme que vous désirez. Des documents vous ont été distribués pour écrire des questions au cas où vous ne pourriez pas les poser ce soir. Votre avis peut porter sur l'ensemble des sujets que ce soit l'opportunité et l'utilité du projet, sur ses caractéristiques, sur ses enjeux et ses impacts. Tout le champ est ouvert.

À quoi serviront vos avis et votre expression ? À améliorer le projet. Les concertations montrent qu'elles ont permis une amélioration des projets soumis à la concertation et à améliorer en même temps l'acceptabilité sociale des projets. Par ailleurs, je suis là pour vérifier que les rapports et comptes rendus de la concertation, documents qui seront mis en ligne, seront bien fidèles et retraceront bien le déroulement de la concertation ainsi que tous les avis émis qui inciteront le Conseil général à en tenir compte à la fin de la concertation.

Bonne réunion à tous. J'espère que cette réunion permettra à chacun de s'exprimer après la présentation du projet.

Juliette PERNEL

Merci M. NAU. Nous rentrons à présent dans le vif du sujet avec la présentation du projet par M. JUVENCE. Il sait que je veillerai à ce qu'il n'emploie pas trop de vocabulaire ou de mots trop techniques ou barbares. Nous allons le laisser dérouler sa présentation et nous prendrons tout le temps nécessaire ensuite pour prendre toutes vos questions.

3. Présentation du projet (20h40 > 21h10)

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

En quelques minutes, ce n'est pas très aisé, mais vous pourrez, dès demain, retrouver l'intégralité de cette présentation ainsi que toutes les solutions proposées à la concertation. Aujourd'hui, pour des questions pratiques, je vous propose de parcourir ensemble le tracé de l'avenue du Parisis et de faire un zoom sur la commune de Groslay. D'autres solutions ont été étudiées et font partie du dossier de concertation.

Les communes concernées par le projet de l'avenue du Parisis sont au nombre de sept. d'ouest en est, ce sont les communes de Soisy, de Montmorency, de Deuil, de Groslay où nous sommes, – j'en profite pour remercier M. le Maire de nous accueillir – plus à l'Est, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse et Arnouville. Les sections à l'étude sont en pointillés, les sections en trait continu sont celles mises en service. Les dates de mise en service passées et prévisionnelles sont indiquées en bas du slide.

L'avenue du Parisis est un projet de voirie d'environ 11 km entre les communes de Soisy-sous-Montmorency à l'Ouest et de Bonneuil-en-France, en limite de Garges-Lès-Gonesse à l'Est. Cette voirie comporte 2 x 2 voies de circulation pour la circulation automobile, circulation dite apaisée puisque la vitesse sera limitée en section courante à 70 km/h, on est bien loin d'une voie de type voie express ou autoroutière. Au niveau des zones d'échange, la vitesse sera limitée à 50 km/h dès lors qu'on arrivera à proximité des carrefours.

L'avenue du Parisis, c'est aussi un transport en commun en site propre, c'est ce qu'on appelle un TCSP, il sera un BHNS (bus à haut niveau de service). Sur ce tracé de 11 km, 10 arrêts sont en cours d'études ce qui permettra d'offrir une liaison aux usagers empruntant ce trajet de relier Soisy à Bonneuil, mais aussi d'Argenteuil à Roissy en France.

Comme dans tous les projets neufs, nous avons une obligation réglementaire de faire des modes actifs, dénommés il y a peu de temps des circulations douces, ce sont des cheminements piétons et des pistes cyclables sur l'ensemble du tracé. C'est pour cela que vous entendrez parler de 22 km de circulation douce, il s'agit de 2 x 11 km, puisqu'elles sont de chaque côté du projet.

Deux types d'aménagements principaux. On est dans une logique d'un projet arrêté depuis de très nombreuses années, ce qu'on appelle le « faisceau ». Le « faisceau » du tracé est arrêté, il est bien connu de tous, il est inscrit dans les documents d'urbanisme des communes. Les quatre solutions étudiées par le Conseil général portent sur deux points particuliers mixés dans les solutions :

le positionnement du transport en commun en site propre, qui, dans certains cas est dans l'axe au milieu des voies de circulation dont on comprendra bien que c'est dans ce cas plus facile pour lui de circuler sans avoir de gêne au niveau des points d'échange, à l'inverse c'est beaucoup plus difficile pour les usagers de le rejoindre de monter dedans ou d'en descendre au niveau des stations ;

le type d'aménagement peut être soit à niveau, on est au niveau du terrain naturel ou soit en dénivelé, en déblais, le tracé est un profil en long, inférieur au niveau du terrain naturel. On est donc encaissé.

Le slide suivant propose une illustration, – il s'agit bien d'une illustration – c'est une coupe de principe qui vous permet de visualiser les 2 voies de circulation, ici nous sommes dans le cas d'un aménagement dénivelé, le transport en commun en site propre, positionné en rive, latéral par rapport à l'axe. Les voies de circulations douces se trouvent de chaque côté du projet. Dans cette coupe de principe ne figure pas ce qu'on pourra rencontrer dans un certain nombre de cas, des protections phoniques installées en fonction du degré d'éloignement des habitations, du degré de protection qu'on devra apporter.

Un autre exemple. Nous sommes ici à niveau. Le transport en commun en site propre est placé dans l'axe de la voirie. On retrouve de gauche à droite, les circulations douces, piétons vélos. On éloigne les piétons de la circulation automobile, les deux voies de circulation dans un sens, la voie dans chaque sens du transport en commun en site propre, les deux sens de circulation dans l'autre sens et les autres modes actifs, circulations douces à l'extrême droite de la coupe.

Nous reviendrons sur tous les slides que je vais vous présenter et notamment sur la partie zoom de Groslay.

Je vous propose de circuler sur l'avenue du Parisis. Sur la gauche, le Champ de courses d'Enghien-Soisy dont on reconnaîtra facilement la partie ovale qui correspond à la piste de course hippique. La gare de Soisy et le rond-point BP qui marque aujourd'hui l'achèvement du « BIP d'ouest » terminé depuis 2003 juste au pied du Champ de courses d'Enghien. Nous avons le cheminement de l'avenue du Parisis sur toutes les emprises foncières réservées à cet effet. À l'extrême est de la carte, au bout, à droite, la RD 301, l'ancienne nationale 1. Nous sommes en limite de Groslay. La voie ferrée de la ligne Paris-Nord est le trait en diagonale.

Le projet de l'avenue du Parisis commence et finit à la gare de Soisy (dans le tiers droit du slide de présentation). Le transport en commun en site propre ne s'arrêtera pas à la gare de Soisy, il est prévu qu'il puisse continuer en empruntant le BIP ouest, soit en direction de la gare d'Argenteuil, soit en sortant au niveau du stade Michel Hidalgo en limite de Saint-Gratien pour qu'il puisse se diriger vers l'important pôle-gare d'Ermont-Eaubonne de façon à avoir un vrai transport multimodal et permettre aux gens qui emprunteront ce bus à haut niveau de service de rejoindre les gares ferroviaires.

Nous avons ici notre hippodrome d'Enghien-Soisy. Les couleurs qu'on retrouve sur l'ensemble du projet symbolisent les voies de circulation automobile (en gris bleu), la circulation du transport en commun en site propre (en rouge) qui sera de temps en temps latéral ou axial, les voies de circulations douces (en vert clair) souvent agrémentées d'arbres.

On arrive ou on part de Soisy au niveau du rond-point BP, l'avenue du Parisis passe sous la voie ferrée juste à côté du pont-gare existant, il rejoint (le premier carré à l'extrême est de la vue) le carré orange qui correspond à une zone d'échanges faite au niveau de la RD 928, avenue de la division Leclerc à Soisy-sous-Montmorency.

Sur la partie ouest, sur la gauche, on retrouve l'avenue du Général Leclerc, nous arrivons en limite de Soisy et de Montmorency, au niveau de la rue de la Caille avec un deuxième point d'échange prévu. Au niveau de la rue de la Caille, le transport en commun en site propre qui était latéral profite du rond-point pour devenir axial. On profite du rond-point, parce que le bus à haut niveau de service a une priorité absolue sur les autres modes de circulation. Un système de feux tricolores automatiques sera aménagé, il mettra le feu au vert pour laisser passer le bus à haut niveau de service, on profitera de cette logique de feux tricolores pour permettre aux usagers de traverser en toute sécurité par des passages protégés et de rejoindre, le cas échéant, des points d'arrêt des stations de bus.

Le trait vert plus clair et plus large symbolise les zones où la réglementation a prévu, de façon réglementaire et obligatoire, des protections phoniques compte tenu de l'éloignement des habitations et du niveau de bruit qu'on pourra rencontrer. Ces protections phoniques peuvent être de deux types en fonction de l'espace dont nous pourrions disposer. Ce sont soit des merlons de terre, buttes de terre paysagées, soit dans les zones sur lesquelles nous avons moins d'espace en latéral, des écrans murs antibruit peuvent être installés de façon à protéger les usagers.

On repart de la rue de la Caille, on traverse Montmorency – concerné par 550 m seulement – dont une partie en souterrain au niveau du parc du château Saint-Pôl, on arrive sur la commune de Deuil-la-Barre avec une autre zone d'échange. Les traits jaunes pointillés indiquent les limites communales.

À Deuil-la-Barre, on arrive au niveau de rue des Granges, notre transport en commun en site propre est toujours axial, on voit que nous sommes dans des zones avec des habitations plus denses au sud

du tracé, nous avons des zones dans lesquelles nous aurons obligation de réaliser des protections phoniques. Une fois la rue Bourgeois passée, on se dirige vers l'est et on rejoint la commune de Groslay avec une particularité, vous avez, sur cette vue, les trois communes. On entre à Groslay à peu près au niveau du Domaine de Groslay, le transport en commun en site propre est toujours axial, on arrive à la rue du lac Marchais (en bleu foncé), la rue étant dans une logique de tracé Nord-Sud. Cette rue est maintenue en état, elle continuera d'être utilisée et elle 'passe au-dessus de l'avenue du Parisis qui est toujours au centre du projet sur toute cette section dans Groslay.

L'avenue du Parisis passe en dessous la rue du lac Marchais, en dessous des voies ferrées et arrive au niveau de la rue de Montmagny, c'est la RD 311. Un nouveau principe d'échange permettra d'échanger avec la rue de Montmagny qui, elle aussi, est conservée, échange à niveau de type carrefour giratoire avec des feux tricolores de façon à permettre la circulation des automobiles et du transport en commun en site propre.

Juliette PERNEL

Je vois des doigts qui se lèvent, nous reviendrons sans problème sur tous ces plans.

M. JUVENCE

On y reviendra deux fois. Une fois dans la présentation, parce que vous aurez un zoom de Groslay sur chacune des sections présentées. Nous pourrons y revenir une deuxième fois pour des questions plus précises vous concernant ou concernant M. le Maire s'il veut se faire le porte-parole d'un certain nombre de questions.

Nous sommes en limite de Groslay et de Sarcelles entre la rue de Montmagny, l'ex-nationale 1 qui s'appelle la RD 301, le transport en commun en site propre est toujours dans l'axe, on a toujours nos cheminements piétons et nos pistes cyclables de part et d'autre de ces 2 x 2 voies, et dans la solution numéro 1, on arrive avec un échange qui se fait au niveau de la RD 301, échange à niveau, sur le principe d'une place à gérer par des carrefours à feux avec une priorité donnée aux transports en commun en site propre qui s'échappent vers l'est en n'étant plus dans l'axe, mais en étant en rive. Sur le reste du tracé, le transport en commun en site propre décroche sur la commune de Sarcelles du tracé principal pour aller desservir des zones d'activité, des zones d'emploi.

Pour ceux qui veulent se situer, la zone plus claire, juste au-dessus du carrefour, c'est le parking du Décathlon. Au niveau du premier giratoire, on retrouve le lac Marchais. Dans le bas de la vue, une coupe, c'est une représentation graphique de ce qui se passe avec une vision dans le sens des flèches. Nous sommes sur l'avenue du Parisis dans le bus à haut niveau de service, une station d'arrêt a été préfigurée, elle permettra aux usagers de venir par des passages piétons protégés par le passage du bus à haut niveau de service, mais aussi protégés par des feux et des boutons-poussoirs qui donnent priorité aux piétons. La rue de Verdun dont le tracé est en dessous du tracé actuel est conservée moyennant la circulation par ce carrefour giratoire. L'avantage du carrefour giratoire est qu'on conserve toutes les fonctionnalités et on peut aller dans toutes les directions, soit prendre l'avenue du Parisis vers l'est, soit la prendre vers l'ouest, mais à l'inverse venant du Nord, on peut sortir et aller vers l'avenue de Verdun, vers l'est, vers l'ouest.

Nous retrouvons la rue du lac Marchais et la ruelle du lac Marchais. On revient à la coupe et on retrouve les cheminements de circulation douce. L'avenue du Parisis passant en dessous de lac Marchais, on est un petit peu dénivelé, décaissé, on descend pour avoir un gabarit de 4,50 m en dessous de la rue du lac Marchais. Nous retrouvons les deux voies de circulation dans un sens, les deux de circulation du transport en commun en site propre, les deux voies de circulation dans l'autre sens. Nous avons figuré une zone dans laquelle il y aura sans doute des merlons paysagés, des buttes de terre paysagées pour protéger du bruit les habitations qui sont au sud du projet.

On retrouve les circulations douces protégées du bruit et de la proximité de l'avenue de Parisis, les espaces naturels, une rue qui sera reconstituée pour permettre la continuité de la ruelle du lac Marchais et un branchement sur la rue du lac Marchais. On est à la fois éloigné de l'avenue de Parisis et il n'y a pas surtout de covisibilité. De l'avenue de Parisis, on ne peut pas voir le lac Marchais et inversement à cause de la présence des protections phoniques, esthétiques et visuelles.

Vers l'est, nous sommes au niveau de la voie ferrée. L'avenue du Parisis passe en dessous de la voie ferrée. Il faut noter que la rue Anatole France n'est pas reconduite à l'identique, il y a une petite placette de retournement de chaque côté de la rue Anatole France. Au niveau de l'avenue du Parisis par rapport à la voie ferrée, le train est sur le pont de la voie ferrée. En dessous, on retrouve la circulation piétonne qui pour une fois est en dessous. Si on ne l'avait pas fait descendre pour passer sous la voie ferrée, les piétons auraient buté dans le talus de la voie ferrée et la continuité n'aurait pas été assurée.

Sur le slide suivant, on arrive au niveau du carrefour et des échanges avec la RD 301, sur le même principe, avec le transport en commun en site propre dans l'axe qui a une priorité absolue au niveau du franchissement de ce carrefour. On est dans le cas de la solution où des échanges à niveau sont faits. Les carrefours sont protégés pour le transport en commun pour les usagers sensibles (les piétons, les vélos), mais aussi pour les autres usagers, le transport en commun déboîte, se désaxe et devient en rive en allant sur Sarcelles. Nous aurons donc au niveau de la coupe trois voies, alors que je vous ai annoncé 2 x 2 voies. Nous sommes à l'intérieur du carrefour giratoire, au niveau de la circulation des transports en commun, le reste de l'espace vert réalisé à cet effet et 3 voies. Pourquoi 3 voies ? Sur l'avenue du Parisis, on a un certain volume de trafic qui n'est pas énorme, de l'ordre de 30 000 à 40 000 véhicules jour selon les solutions... (*manifestations dans la salle, applaudissements*). Je ne sais pas si je dois prendre cela pour des félicitations, mais ce sont les chiffres... et aujourd'hui sur des trafics qui sont sur la RD 301 qu'il faudra écouler dans de bonnes conditions de circulation. Il est nécessaire sur cet échange de prévoir un carrefour giratoire avec 3 voies pour éviter des stockages, comme vous les connaissez aujourd'hui, sur les carrefours qui sont en amont, sur la RD 301. On attend souvent un ou deux cycles de feux pour pouvoir passer. Le carrefour est dimensionné avec une réserve de trafic, de façon à pouvoir écouler le trafic dans de bonnes conditions.

Des protections phoniques sont prévues en abord du carrefour de Montmagny.

Les quatre particularités de ces solutions sont leur intégration par rapport à l'environnement, les mesures de temps de parcours, ce qu'on a appelé du confort et de la qualité, mais aussi l'accessibilité du bus en site propre. Il est important que les usagers aient de bonnes conditions d'accessibilité et le coût estimatif des travaux.

Je propose que l'on regarde la situation actuelle. Aujourd'hui, il y a 35 300 véhicules au niveau de Soisy-sous-Montmorency, à hauteur du giratoire BP et 39 400 véhicules à hauteur de la RD 317 à Gonesse, l'ancienne RN 17 à Gonesse. Si on veut faire le trajet entre Soisy et Bonneuil-en-France, l'avenue du Parisis n'existe pas, elle figure en pointillés sur la vue, c'est pratiquement 50 minutes, avec moins de 20 km/h de temps de parcours, cela signifie emprunter forcément des réseaux locaux et des voies qui ne sont pas forcément adaptées à un trafic de transit ou de semi-transit.

Si l'avenue du Parisis ne se fait pas, il y a une légère augmentation aux deux extrémités existantes, on parle de 35 000 à 38 000 et de 36 000 à 40 000 au niveau de Soisy et de Gonesse, mais surtout une augmentation du temps de parcours avec un temps supérieur maintenant à 1 h avec une moyenne de l'ordre de 15 km/h.

La solution 1 qui est celle qu'on vous a proposée sur Groslay avec des tracés dénivelés au niveau du franchissement de la voie ferrée et de la rue du lac Marchais, on retrouve un trafic prévisionnel de 38 000 véhicules à Soisy. Si on se focalise sur Sarcelles et Groslay à hauteur de la RD 301, on retrouve 31 000 véhicules à l'Est de la RD 301 dans cette solution et 42 000 véhicules à l'extrême Est au niveau de Gonesse.

Cette solution 1 permet un temps de parcours d'environ 20 minutes, pour la section qui nous concerne environ 8 minutes de temps de parcours sur la partie centrale. Il s'agit de projections de trafic faites sur la base des données de l'État, projections à l'horizon 2025 et 2030.

Juliette PERNEL

Je vous propose de laisser terminer M. JUVENCE, ensuite nous prenons toutes vos questions et remarques.

M. JUVENCE

Cette solution 1 est, globalement à 60 % en tracé à niveau et 40 % en tracé dénivelé. Le temps de parcours est, pour nous, synonyme de fluidité et d'efficacité, puisqu'il est de 20 minutes. Le transport en commun en site propre, pour nous, a bien évidemment une bonne intégration urbaine et une bonne accessibilité. Le coût est inférieur à 500 M€ (498 M€).

Les solutions 2 et 3 sont des solutions regroupées, parce que la différence sur ces solutions porte uniquement sur le positionnement du transport en commun en site propre, qui dans un cas est axial, au centre de la circulation automobile et qui, dans l'autre cas est en rive c'est-à-dire de part et d'autre de la circulation automobile avec des problématiques différentes en termes d'accessibilité, sinon le tracé est identique.

À l'est de la RD 301, un trafic beaucoup plus important, puisqu'on est à 46 000 véhicules par rapport aux 31 000 annoncés tout à l'heure, un trafic plus important sur cette solution. On retrouve un peu plus de trafic également à l'est sur Gonesse, puisqu'on est à 42 800.

C'est une solution qui est dénivelée sur une plus grande partie du parcours, le temps de parcours est amélioré, on met moins de temps pour aller de Soisy à Bonneuil-en-France ou à Garges-Lès-Gonesse, parce que le franchissement des carrefours ne se fait pas à niveau, mais de façon dénivelée. 35 % à niveau, 65 % dénivelé, c'est pratiquement l'inverse de la solution 1. Un temps de parcours plus rapide. Le transport en commun est plus visible, parce qu'il est soit au centre, soit en rive du parcours, mais moins accessible aux usagers parce qu'on n'a pas eu la possibilité d'aménager des zones spécifiques pour traiter des arrêts prévisibles qui seront faits sur les 10 points d'arrêt envisagés.

Les coûts sont plus élevés, puisque la solution 2 est de 550 M€ et la solution 3 est encore plus chère : 560 M€. La solution 3 est plus chère, parce que le transport en commun en site propre étant à l'extérieur, on a besoin d'un peu plus de place pour faire passer tous les modes de circulation.

La solution 4 est pratiquement à niveau sur l'ensemble du tracé, moins de trafic donc moins attractive au niveau de Soisy et de Gonesse. Au niveau de l'avenue du Parisis à l'est de la RD 301, 34 300 véhicules à comparer aux 46 000 envisagés dans la solution précédente.

Concernant les temps de parcours, comme on est à niveau, c'est l'inverse des solutions 2 et 3. Il nous faut un peu plus de temps pour pouvoir franchir toutes les zones d'échanges, c'est surtout dans l'Est du département, dans l'est du tracé que cela se joue, puisqu'on passe à 15 minutes pour un temps de parcours moyen de 25 minutes.

Cette solution 4 est à niveau sur 70 % du tracé, sur 30 % en dénivelé. Son coût est moins élevé, puisqu'il y a moins de dénivellation, moins d'ouvrages d'art. On aménage des carrefours à niveau beaucoup plus souvent, son coût est de l'ordre de 410 M€.

La synthèse des quatre solutions :

La solution 1 pour le Conseil général est la solution portée par la maîtrise d'ouvrages. Cette solution nous semble être le meilleur compromis entre performances et coûts, performances en termes de temps de parcours et en termes de dessertes du transport en commun en site propre.

Les solutions 2 et 3 sont bien évidemment performantes, mais 10 % plus chères.

La solution 4 est, à l'inverse, nettement moins chère, mais nettement moins performante.

Quelques mots en termes de planning : on est en phase de concertation publique. Le projet sera soumis à l'avis du public une deuxième fois, dans le cadre d'enquêtes publiques, soit techniques soit générales. Les enquêtes publiques techniques sont les enquêtes parcellaires, les enquêtes loi sur l'eau. L'enquête générale, c'est principalement l'enquête relative à la déclaration d'utilité publique qui vous sera présentée dans un horizon d'un an avec un objectif d'obtention d'une DUP fin 2013.

En 2014, on constituera les différents dossiers techniques de façon à permettre un démarrage des travaux à l'horizon 2015. Il y aura donc une dizaine d'années de travaux non pas sur l'ensemble du tracé, mais par tronçons de façon à vous proposer des réalisations de sections homogènes et des mises en service par sections homogènes, pour une mise en service globale à l'horizon 2025 de l'avenue du Parisis.

Juliette PERNEL

Y a-t-il quelques mots complémentaires à la tribune ? Monsieur le Maire.

4. Intervention de M. Boutier (21h10 > 21h17)

M. Joël BOUTIER

Avant de passer la parole à la salle aux Groslysiens, Groslysiennes, je souhaiterais donner la position des élus de la ville de Grosly. Depuis plusieurs décennies, on a toujours essayé, tant du temps de l'État depuis 1980 jusqu'en 2006, de travailler en concertation et de ne pas bloquer le projet du BIP. Les liaisons transversales entre Roissy et Pontoise d'un côté, ou la Défense de l'autre, sont impossibles. Nous avons toujours été dans la concertation. Quand le Conseil général a repris ce dossier, nous avons continué à aller dans la concertation, mais les élus de Grosly se posent un certain nombre de questions. Je ne reviendrai pas sur le détail de chacun des secteurs, la salle va poser des questions, nous, les élus nous les avons déjà posées, pour une partie. Je voudrais poser des questions d'ordre général.

J'ai entendu mon ami Philippe SUEUR parler de l'intérêt pour la ville de Sarcelles avec le Dôme Arena la volonté de M. PUPPONI d'avoir l'arrivée de l'avenue du Parisis assez vite. J'ai vu l'intérêt du côté de Soisy du Président STREHAIANO, maire de Soisy de désengorger à la fois la partie hippodrome, le boulevard Kellermann et ramener le BIP, l'avenue du Parisis vers les villes de Deuil, Montmorency, Grosly. J'ai entendu aussi le Président et Philippe SUEUR nous dire 2025. Dans la dernière présentation que j'ai vue, on s'aperçoit que la partie est et ouest devrait être réalisée assez vite, mais que nous n'avons pas de date, à ce jour, 2012 pour la partie du tronçon central et celle qui nous intéresse la ville de Grosly. C'est le premier point. Nous voudrions avoir un échéancier assez précis sur, éventuellement, la réalisation de l'avenue du Parisis.

Nous avons d'autres problématiques importantes, je ne parlerai pas de l'aménagement du carrefour entre l'avenue du Parisis et la D 301. Nous avons fait part de remarques, comme : positionner un arrêt sur la 301 venant de La Croix Verte Saint Brice sur Paris, ne nous paraît pas judicieux, mais c'est technique, on doit pouvoir trouver des solutions.

Les délaissés nous soucient aussi beaucoup. La commune de Groslay a une superficie de 300 ha et nous avons entre 20 et 30 ha bloqués depuis des années sur lesquels la commune n'a aucun droit, il faut que tout le monde le sache. Si les terrains sont occupés, c'est le cas, par des populations un peu difficiles qui sont souvent des roulants, des gens du voyage, nous n'avons aucun moyen d'intervention. Nous constatons que, tant l'État que le Conseil général, ne sont pas enclins à venir à l'autre bout du département. Pour ces délaissés, à chaque fois que l'on fait appel, les réponses ne viennent pas vite. Nous avons eu sur la limite des Monts de Sarcelles, avec nos amis de Saint Brice, l'implantation de Rom, 500 personnes au moment fort pendant plus d'un an, c'est la ville de Groslay qui s'est « battue » pour mettre en place les procédures pour essayer de les faire partir, résultat 600 000 € pour essayer de déblayer les terrains. Aujourd'hui, ces terrains sont vierges d'occupation, mais peuvent être occupés demain matin. Nous avons entre 20 et 30 ha, je voudrais savoir quel sera le devenir de ces délaissés. Est-ce que le Conseil général prendra des décisions rapides si l'avenue du Parisis doit attendre 2025 pour se faire ? Si oui, que deviendront ces délaissés ? Est-ce qu'ils reviendront à un EPCI ? À la commune de Groslay ? À des particuliers ? Qu'on me donne aussi des dates.

On parlait de trafic de véhicules. Ce point nous bloque. Les élus de Groslay souhaitent avoir une explication quid des véhicules lorsqu'ils vont arriver de la 316 et 301 pour aller sur la vallée de Montmorency, dans l'attente de la réalisation du tronçon central ? Trois entrées sont possibles : le CD 125 sur Montmorency, tout le monde sait, ici dans la salle, qu'en haut, il y a la caserne des pompiers et un goulot d'étranglement, c'est impossible de renvoyer les voitures. Il y a l'avenue de la République qui mène sur le centre de Groslay (entrée Décathlon, Picard, Animalis, Gifi). De l'autre côté, vers nos amis de Montmagny, il y a l'avenue Maurice Dutriaux. Cela signifie que, pendant une durée indéterminée 2015-2025, entre 30 et 40 000 véhicules vont venir passer, pour aller chez nos amis de Deuil ou Montmorency, par l'avenue de la République, par le centre de Groslay. Vous connaissez tous le centre de Groslay. C'est une rue peu large et si on lui met en plus un transit de X milliers de voitures par jour, je ne sais pas comment on va faire.

Je souhaiterais, Monsieur le Président et M. Philippe SUEUR qu'on ait des réponses assez précises sur ces interrogations. Si nous sommes conscients qu'économiquement, socialement, il faut avoir un transport en transversale, un transport autoroutier avec un site propre, on en est conscient. D'un côté, il est à Gonesse, de l'autre à Soisy. Si nous ne sommes pas opposés, il n'en demeure pas moins que nous ne nous prononcerons qu'ayant réponse aux questions que je viens de poser.

C'est aux Groslaysiens de poser des questions puisque nous l'avons déjà fait sur les secteurs concernés. Voilà les premières questions que nous nous posons. C'est primordial pour nous pour la suite de cette concertation.

5. Échanges avec la salle (21h17 > 22h43)

Les noms des intervenants étant retranscrits à partir de l'enregistrement audio, ils peuvent être mal orthographiés.

Juliette PERNEL

Merci, Monsieur le maire. Nous allons commencer à donner la parole à la salle et à répondre aux différentes questions.

M^{me} SAVE

Je souhaiterais intervenir par rapport à la réunion de Montmorency, parce que je suis intéressée par le projet du BIP dans son ensemble. Je souhaitais vous faire part de toutes les cogitations que j'ai pu

avoir entre temps. Je voudrais apporter à votre connaissance que la brochure que vous nous avez effectivement distribuée me paraît très confuse pour diverses raisons sur lesquelles nous aimerions être renseignés.

Tout d'abord, il faudrait rajouter l'expression de M. POUTOUX au cours de la réunion de Soisy, je cite : « *il s'agira d'une petite bretelle d'autoroute entre la 15 et la 1* ». J'aimerais, d'autre part, connaître l'emprise de ce projet en largeur sur les communes, ce qui n'existe pas sur votre brochure. Et à quelle vitesse ? Vous nous avez donné un chiffre de 70 km à l'heure, mais je pense que ce sera sans doute la même chose que nous avons eue sur l'exemple du BIP d'Eaubonne où ce trajet, normalement limité à 70, est passé à 90 sans pour autant voir des véhicules qui dépassent ce kilométrage.

De plus, je pense qu'il serait intéressant de retirer les voies piétonnes ainsi que les pistes cyclables que vous avez sur votre projet. On ne pourra les utiliser qu'à partir du moment où on vous nous fourniriez des masques à oxygène (*applaudissements*). Il est impossible de pouvoir aller se promener librement. Imaginez le BIP que nous avons jusqu'à Soisy, je n'imagine même pas pour mes enfants prendre un vélo ni même me promener avec ma fille en poussette. C'est une aberration, à mon sens.

Le plus important, vous avez oublié, je pense que c'est un oubli, d'ajouter les nombreux camions prévus, notamment les 44 tonnes dont la généralisation est avancée au 1^{er} janvier 2013. C'est un sacré questionnement pour les gens qui auront cela devant leur maison. On s'éloigne totalement des attentes des citoyens. Le 12 septembre 2012, l'IFOP diffuse dans les journaux le résultat suivant : « une écrasante majorité de personnes interrogées, 94 %, plébiscite le développement de moyens de transport écologiques, transports en commun, vélo, etc. ». Avez-vous envisagé un autre projet que ce BIP qui est un projet datant de 80 ans ? À cette époque, la fin des énergies fossiles était loin d'être envisagée et des nuisances environnementales encore non mesurées, alors qu'à présent, c'est tout le contraire. La politique, c'est de prévoir et à ce sujet, je tiens à vous dire que votre projet est démodé et ringard.

Si, au contraire, vous voulez être avant-gardistes, novateurs, profitez de cette opportunité, de ce challenge, de tous ces terrains vierges, car l'avenir, les enjeux de demain sont de prévoir l'après pétrole et qui est à nos portes et de respecter l'environnement pour nos générations futures. Je suis désolée, vous avez des enfants, des petits-enfants.

M. Bazin, la semaine dernière, vous avez eu une petite parole en disant : « BIP ou pas BIP. Il nous faut des recettes ». Qu'entendiez-vous par là ? M. SUEUR, nous vous avons rencontré à deux reprises, lors d'une réunion à l'Hôtel de Ville d'Enghien et dernièrement, à la brocante à Montmorency et à chaque fois, vous nous avez expliqué que vous étiez contre ce projet, que vous n'aviez pas d'argent, 40 M€ de budget pour toute la voirie du département et que votre préférence allait plutôt vers un autre projet qui éviterait d'impacter la vallée de Montmorency. Lors de la réunion de concertation de Soisy, vous avez même expliqué que ce projet n'est pas près d'être réalisé, que nous aurons des cheveux blancs avant sa construction. Pourquoi tenez-vous ce double discours ? Avant d'habiter et d'avoir la chance de construire une très jolie maison dans le bas de Montmorency, j'ai habité un logement social de nombreuses années. Je vous remercie.

Juliette PERNEL

Nous prenons d'autres questions. Je précise qu'il faudrait si possible faire un petit peu plus court dans les interventions si nous voulons donner la parole à tout le monde.

M. Ghislain GAGNY, habitant de Montmorency

À chaque réunion, vous nous parlez concertation, vous nous dites être venus enregistrer nos remarques. Ayant assisté à plusieurs réunions, je constate que vous êtes venus nous écouter, mais

pas nous entendre. Depuis le début, je n'ai entendu dans la salle aucun avis véritablement positif. Bien au contraire, les remarques étaient toutes contre ce projet que les habitants de la région présents semblent refuser. Nombreux sont ceux qui vous demandent de l'abandonner purement et simplement et de le remplacer par une amélioration substantielle des transports en commun. L'affichage de la réunion de Montmorency ayant été essentiellement fait dans le centre et nullement à proximité du projet, vous ne pouvez pas dire que les seuls riverains se sont déplacés.

Pourquoi ne pas proposer un seul transport en commun à énergie propre, sans voiture, à côté d'espaces verts et pistes cyclables valorisant ainsi notre région ?

Plutôt que d'envisager une remise en cause, M. BAZIN semble décidé à avancer envers et contre tout, M. SUEUR, allant jusqu'à nous menacer, avec dédain, de faire construire à la place une zone de logements sociaux.

Je reprends ses mots à Montmorency. Où est leur intérêt ? Il est grand temps pour vous de réaliser que c'est notre argent que vous dépensez. Que si vous êtes élus, nous sommes vos électeurs. Vous n'avez visiblement aucune certitude sur le financement à part les 50 % qui seraient pris en charge par le Conseil général, mais les dépenses du Conseil général, ce sont nos impôts. M. BAZIN nous annonce que les 19,86 % d'augmentation de la part du département dans le foncier 2012 permettent de nous hisser au niveau de la moyenne nationale. Or, je lis le contraire dans la presse. Je cite le site « capital.fr » dont le sérieux n'est pas discuté dans son étude sur la pression fiscale 2011 des 451 plus grandes villes de France qui classe Montmorency en 5^{ème} position et Deuil en 20^e. Le site « vos impotslocaux.net » classe le Val-d'Oise 6^{ème} département le plus endetté de France. Le « Parisien » du 11 octobre en gras : « *Val-d'Oise, la taxe foncière a bondi de 36 % en 5 ans* ». Je me permets d'ajouter que les salaires n'ont augmenté qu'environ trois fois moins que cela dans la même période et les retraites cinq fois moins, etc., etc. Si vous avez un demi-milliard d'euros à dépenser, pourquoi ne pas rembourser nos dettes et alléger la pression fiscale, là, vous seriez novateur. Si vous continuez au niveau actuel, même les pauvres de notre pays devront fouler le tapis rouge déroulé par les Britanniques, dans ce cas, vous réaliserez que votre projet ne sert à rien du tout.

Juliette PERNEL

M. BAZIN répond et, ensuite, nous reprendrons les interventions.

M. Arnaud BAZIN

Comme je vous l'ai dit en préambule, sur les questions techniques j'écoute et je laisse répondre nos services, j'interviendrai de façon très limitée, mais sur les questions financières, je ne peux pas dire laisser dire n'importe quoi, excusez-moi, Monsieur, vous venez de dire n'importe quoi. Vous avez assimilé la taxe foncière départementale à la taxe foncière payée par les propriétaires fonciers des communes. La taxe foncière que vous payez dans votre commune est l'addition de la part départementale et de la part municipale.

Ce que je vous ai dit depuis le début, et il faut vraiment beaucoup de mauvaise foi pour ne pas l'entendre, la part départementale dont nous, les conseillers généraux sommes responsables, représente un prélèvement par habitant qui est la seule façon honnête de comparer les choses de 171 € par an égal à la moyenne nationale. Je le maintiens. Les chiffres que vous venez de citer ne sont pas en contradiction avec ceux-là. Le taux départemental est inférieur à la moyenne nationale, mais comme ce n'est pas une représentation honnête de ce qui est prélevé à chaque propriétaire, on l'a ramené au prélèvement par habitant ce qui reste quelque chose d'objectif et de comparable entre tous les départements. Après les augmentations que vous avez retracées pour le département 2 x 2 points de taxe foncière et qui sont exactes, nous ne sommes qu'à la moyenne nationale. Ce département fonctionnait avec 40 % de ressources de taxe foncière en moins par rapport à la

moyenne nationale. C'est une réalité que personne ne peut contester sauf à être d'une mauvaise foi totale. Je peux vous le démontrer quand vous le voulez, les chiffres sur la table.

Vous pouvez être désolé, Monsieur, ce que je viens de dire est exact.

Je vous parle de la part départementale dont les conseillers généraux pour le total..... vous ne voulez pas l'entendre peut-être, libre à vous, pour le total de ce qu'il y a sur votre feuille d'impôt, il y a une part municipale, une part départementale et le département ne décide que pour la part départementale, ne vous en déplaise.

M. François NAU, garant de la concertation

Laissez parler le Président.

M. Arnaud BAZIN

J'ai repris la présidence il y a un an et demi avec des taux d'imposition inchangés depuis 1997. Entre 2008 et 2011, du fait du refus de prendre des responsabilités en matière d'économie de fonctionnement, parce qu'en même temps que nous avons dû procéder à ces augmentations de taxes foncières, nous avons aussi préparé un plan d'économie qui est en train de donner son effet maintenant de 40 M€ par an. Nous avons fait, à la fois, des économies, ne vous en déplaise (40 M€) et fait de la taxe foncière pour faire face à l'endettement du département qui a augmenté de 62 % entre 2008 et 2011 pendant que nous n'avions pas la gouvernance de ce département. Tout cela est validé par des audits, tout cela est lisible dans les comptes administratifs du département, et tout cela ne peut pas faire l'objet de la moindre contestation.

Quant à notre responsabilité aujourd'hui au département, elle était de nous rétablir des capacités d'intervention financière pour intervenir en investissement sur des projets que nous jugeons utiles pour le département, construction de collèges, construction de voiries et autres éléments structurants.

Prétendre que si nous avons 500 M€ (*intervention dans la salle hors micro*), je vous écoute respectueusement, ayez un minimum de respect pour les réponses qui vous sont apportées. Si vous n'êtes pas venus entendre les réponses, on se demande ce que vous êtes venus faire si ce n'est exprimer une contestation qu'on connaît déjà.

Concernant les 500 millions...

Juliette PERNEL

Nous allons redonner la parole à la salle. On laisse terminer M. BAZIN.

M. Arnaud BAZIN

Je termine sur la dernière inexactitude volontaire qui a été énoncée : dire que nous avons 500 M€ et qu'il faut les affecter au désendettement, j'aimerais bien que ce soit la vérité. 500 M€ pour le budget de l'avenue Paris, j'ai toujours dit que cela se ferait avec des financements qui nous viennent de l'État et de la Région dans le cadre d'un contrat de plan État-Région. Cela a encore été évoqué, lors d'une réunion cet après-midi, par le Préfet de région, Daniel CANEPA à Val-de-France. Il faut déjà diviser la somme par 2. Il faut déduire la TVA du projet, TVA que nous récupérerons et étaler cela sur plusieurs années, ce qui nous met, je le répète, – je l'ai déjà dit la dernière fois, mais il y en a qui, manifestement, se refusent à l'entendre – dans des capacités annuelles qui sont l'objectif que nous cherchons à rétablir avec les mesures que nous avons prises. Pour le reste, vous avez le droit d'avoir

un avis sur tout, mais je vous conteste totalement de donner des informations fausses et sur la fiscalité et sur le budget du département.

M. Philippe SUEUR

J'ai été mis en cause, vous permettez que je puisse faire quelques mises au point très calmement.

(Intervention dans la salle hors micro).

Monsieur, vous êtes discourtois et mal élevé. Vous n'êtes venu que pour la contestation...

Juliette PERNEL

M. SUEUR a simplement un droit de réponse à une question qui lui a été posée, on va redonner la parole à la salle.

(Intervention dans la salle hors micro)

M. Philippe SUEUR

Vous allez mieux, cela fait du bien ? Vous montez en tours, vous savez qu'on fait chauffer les bielles de monter en tours.

Juliette PERNEL

M. SUEUR répondra à la question plus tard.

M. Philippe SUEUR

Ce n'est pas de la concertation, nous ne le constatons, le garant est là pour en prendre acte. En conséquence, puisque vous troublez une réunion publique de concertation (*manifestation d'un membre du public*) vous permettez, vous élevez la voix...

Juliette PERNEL

On redonne la parole à la salle. Il faudra répondre à un moment donné à des questions qui se posent, la parole devra revenir à la tribune. On est dans une phase de questions-réponses. Vous l'entendez bien, il faut que la parole soit répartie.

M^{me} Colette BLAISE, habitante de Groslay

Vous annoncez le chiffre de 500 M€ maintenant et quand les travaux vont être terminés à combien estimez-vous la note totale ?

Juliette PERNEL

Une autre question ?

M^{me} Guyot

Je suis francilienne depuis plus de 35 ans, Valdoisienne depuis 23 ans, Présidente du groupement de l'action municipale de Montmorency qui est une association membre du collectif « vivre sans BIP ».

Lors de la réunion à Soisy, une habitante du Val-d'Oise vous a posé une question très précise : quel était le nombre d'établissements scolaires concernés par le tracé du BIP qui en étaient, soit à proximité immédiate, soit un peu plus éloignés. Je repose la question, parce que je n'ai pas vu de réponse sur le site du Conseil général que j'ai consulté avant de venir. Ma question est sous-tendue par différents problèmes qui ont très bien été exprimés précédemment, à savoir les problèmes de pollution, de santé publique, de pollutions sonores auxquelles on a des remèdes techniques, de pollutions atmosphériques où cela me semble extrêmement compliqué de remédier dans la mesure où on ne maîtrise pas complètement les flux climatiques et les vents, de la pollution visuelle, sur les vues 16 et 17, on voit bien quelle est l'emprise globale de cette avenue par rapport aux avenues qui sont déjà à grande circulation, comme l'avenue du Général Leclerc ou l'ancienne nationale 1 qui sont toutes petites à côté. Il faut arriver à se représenter cela quand on regarde les vues. Cela me paraît extrêmement disproportionné, beaucoup d'autres choses qui ne me viennent pas à l'esprit immédiatement. J'attends votre réponse.

Juliette PERNEL

M. JUVENCE peut vous répondre sur le nombre d'établissements scolaires.

M. Didier JUVENCE

Cette question a été posée à Soisy, elle était à la fois pertinente et un peu compliquée, compliquée dans le récolement des données. Pour tout ce qui est primaire, secondaire, lycée, le récolement a été fait. Sur Soisy, le collège Descartes se trouve à moins de 200 m de l'avenue du Parisis. On est en train de vérifier pour les autres, mais les autres ne semblent pas être à moins de 200 m. Il reste à faire les crèches et l'engagement qu'on peut prendre aujourd'hui, Président, si vous en êtes d'accord, c'est que ce document sera en ligne pour la fin du mois.

Aujourd'hui, les montants affichés sont des montants, valeur janvier 2011, date à laquelle on a fait l'estimation des travaux. Si on reste en euros constants, ce sont des valeurs sur lesquelles on pourra s'appuyer. C'est, comme pour tous les travaux, ce sera mis en évaluation. Si ce sont des euros constants, à valeur janvier 2011, c'est 500 M€. Les travaux qui seront commencés en 2015 n'auront pas le même coût que les travaux achevés en 2025. Aujourd'hui, je ne suis pas capable de faire une projection de l'évolution du coût de la vie et du coût des index de travaux publics.

Juliette PERNEL

Je donne, en priorité, la parole aux personnes qui ne sont pas intervenues aux précédentes réunions, vous le comprendrez bien.

M. Amar CHOUGUI

J'habite à Groslay depuis six ans, je suis, de formation, ingénieur travaux.

Je suis venu à cette réunion pour deux notions, à titre professionnel et par curiosité étant pétitionnaire sur Groslay. Avec mes voisins, nous sommes tombés sur un article extrait de votre brochure. Je vous le lis : « *L'impact du trafic sur l'avenir du Parisis sera au maximum de l'ordre de 1,5 dB* » que vous comparez par rapport aux nuisances sonores engendrées par les avions. Les 64 à 70 dB

que vous comparez aux 65 à 67 dB. Ici, nous n'entendons pas spécialement d'avions, je tiens juste à signaler que les véhicules, nous risquons de les entendre pendant plus de 10 h par jour, contrairement aux avions ils génèrent, en effet, une nuisance sonore, mais de façon plus ponctuelle.

Je rebondis sur le coût estimatif des travaux. Je suppose que vous avez missionné des bureaux d'études, des ingénieurs qui travaillaient avec vous. Valoriser un indice BT, c'est quelque chose de réalisable, je fais cela au quotidien. Je suppose que plusieurs personnes sont capables de le faire au sein du Conseil général. Merci de m'avoir écouté. (*Applaudissements*).

M. François DELCOMBE, conseiller municipal de Soisy

Je suis d'accord avec les intervenants qui soulignaient que l'aspect financement n'était pas le plus important, y compris Monsieur le Président. Cependant, comme lors de mon intervention à Soisy, j'ai déjà montré qu'il y avait des solutions simples et peu coûteuses pour résoudre les problèmes de circulation que nous connaissons. Il n'y avait aucune nécessité à construire une autoroute à travers nos villes.

Aujourd'hui, je vais parler de l'aspect financement, comme nous sommes dans une réunion d'information, il serait bon que tout le monde ait les informations. M. BAZIN trouvera sûrement à me contredire, mais on verra bien. Sur le site du Conseil général, on trouve quelque chose que vous avez répété plusieurs fois, le département ne paiera que 50 % du montant total du projet, le reste étant financé par ceux que vous appelez les partenaires habituels, c'est-à-dire l'État, la région et le STIF. Quand vous l'avez affirmé le 8 mars à Sarcelles, vous étiez peut-être de bonne foi, mais depuis, le Vice-président aux transports du Val-d'Oise, M. SUEUR a rencontré, début juillet le Vice-président aux transports de la Région. Celui-ci lui a dit clairement que la Région, donc également le STIF, ne donnerait pas un sou pour ce projet, tout au plus quelques milliers d'euros pour une étude sur le TCSP. Quelques milliers d'euros, c'est assez loin de 250 M€ que vous convoitez. Malgré cela, M. le Président du Conseil général, vous avez encore essayé de nous faire croire, le 25 septembre, qu'il y aurait des financements de la Région. Vous avez été obligé d'avouer que la Région refusait, mais que les choses pouvaient changer.

Certes, personne ne doute ici qu'il y a une forte pression d'une poignée d'élus du Val-d'Oise pour que la Région change d'avis. Qui pourrait croire que la Région changera d'avis un jour alors qu'elle n'a pas les fonds pour financer les projets qu'elle a jugés prioritaires ? Les projets qu'elle juge inutiles, pensez donc ! Qui pourrait croire que l'État qui, en son temps, s'était débarrassé de cet encombrant boulevard du Parisis, et qui vient de différer ses dotations pour les travaux du Grand Paris, donnera un seul centime ? Que les élus prennent leurs désirs pour des réalités même lorsqu'ils sont, dans un cocktail, encouragés par un Préfet de Région pour leur faire plaisir ! Que vous preniez vos désirs pour des réalités, c'est votre problème, mais nous faire prendre des vessies pour des lanternes, cela devient un grave problème politique, surtout lorsqu'on apprend que vous avez réitéré cette contrevérité à la réunion de Montmorency.

Sur le site du Conseil général, on apprend aussi que les communes ne participeront pas directement au financement du projet. Il n'y aura donc aucune incidence sur les impôts locaux des communes, mais, qu'en revanche, possibilité sur laquelle vous êtes infiniment plus discret, les communautés d'agglomération, Val-de-France et Val-de-Montmorency pourront être sollicitées. Mais par qui donc sont alimentés les budgets des communautés d'agglomération ?

De plus, le fait que la Région veuille bien, éventuellement, concéder quelques milliers d'euros pour une étude sur le TCSP montre bien qu'aucune étude sérieuse n'avait été réalisée jusqu'ici. Le TCSP n'est là que pour servir d'alibi à l'autoroute, d'autant qu'il n'a plus les emprises réservées nécessaires pour une 2 x 3 voies, voire 2 x 4 voies, quand il y a les voies de dégagement. Quelle voie supprimera-t-on au moment fatidique ? Une voie pour les voitures ? Ou la voie où il est prévu actuellement de

faire passer un bus tous les trois quarts d'heure – c'est ce que vous avez annoncé à la réunion de Sarcelles.

Cette absence de réflexion sur les modalités de déplacement de demain n'étonne guère de la part d'un Conseil général qui vient encore de montrer son intérêt pour les transports collectifs en supprimant la subvention de la carte de transport Imagine'R pour les lycéens. (*Applaudissements*).

La seule question qui vaille maintenant : à quel moment le Conseil général renoncera-t-il à ses chimères de modèles de développement du passé et quand rentrera-t-il dans le XXI^e siècle ?

M. Arnaud BAZIN

Sur la question des financements et de la négociation avec la Région, vous pouvez penser ce que vous voulez, Monsieur, je ne peux pas vous en empêcher bien évidemment. Une négociation est en cours dans le cadre des projets du Grand Paris et que tout l'Est du département dépend totalement de l'ensemble de ces projets. L'avenue du Parisis à l'est du département est un projet essentiel pour le Grand Paris et que la discussion, quoi que vous en disiez, est ouverte avec l'État et la Région. On verra bien ce qu'il en sortira, mais la discussion est ouverte. Ce que vous venez de dire est une vision qui est la vôtre du questionnement que nous avons.

Sur la question de la carte Imagine'R, je souhaiterais rappeler les responsabilités. C'est le STIF qui fixe les conditions de financement de la carte Imagine'R. C'est le STIF qui a supprimé l'abonnement ASR qui était meilleur marché et qui permettait aux lycéens et aux collégiens d'emprunter les réseaux STIF avec une carte que nous pouvions financer. Ils nous ont amenés à augmenter nos dépenses considérablement alors que, dans le même temps, entre 2006 et 2011, nous avons augmenté notre participation au budget général au STIF de 4 M€. Arrive un moment où il faut savoir dire non. Nous avons mis le STIF devant ses responsabilités, parce que, financièrement, nous n'avions plus la capacité de suivre cela en fonctionnement. Il est parfois difficile de faire comprendre la différence entre le budget de fonctionnement et le budget d'investissement, ici il s'agissait de fonctionnement. Je voulais rétablir cela également.

Quant au cocktail dont vous parlez avec le préfet de région, vous y étiez peut-être, mais pas moi, j'étais à une réunion de travail tout à l'heure qui s'est terminée à 17 h. Merci.

Juliette PERNEL

M. SUEUR, puis on redonne la parole à la salle.

M. Philippe SUEUR

Puisque vous avez évoqué cette réunion, qui a eu lieu le 4 juillet à 15 h. Pierre SERNE, Vice-président de la région, chargé des transports, Europe Écologie Les Verts, Vice-président du STIF n'a jamais dit qu'il ne donnerait pas un sou. Nous avons débattu de la question du BHNS. Il a été acté que le STIF devait nous donner deux expertises, notamment en termes d'exploitations et en termes de faisabilités techniques. Si l'introduction d'un BHNS a été une novation voulue par la précédente majorité, nous avons pensé que c'était une bonne innovation qu'un transport collectif qui sera un moment donné forcément nécessaire. Si nous allons vers les transports collectifs, si nous avons un besoin de liaison, nous n'échapperons pas aux liaisons. Quand vous nous dites que le projet est démodé. Vous le pensez. Qu'est-ce que vous proposez, qu'est-ce que vous anticipez ? C'est important de le dire. C'est de ces confrontations de projets et de projections dont on peut tirer du projet politique et de service. Il faudra bien à un moment donné qu'on continue à aller travailler, on ne va pas rester dans sa bulle. Il y a des liaisons, il y aura des voitures électriques. L'après fossile va évidemment arriver. Vous voudriez rester chacun enfermés dans votre bulle. Ce n'est pas possible.

C'est un dossier ouvert où il n'y a pas eu de refus, nous n'avons pas été invités à reprendre notre dossier tel quel. Il est bien évident qu'un Vice-président Vert ne va pas sauter de joie dès lors qu'il y a aussi une infrastructure routière, c'est une doctrine, elle est ce qu'elle est.

Par ailleurs, vous m'avez mis en cause sur deux choses dans des interventions à Montmorency. J'ai parlé d'un abandon et d'un risque, mais je n'ai jamais menacé, vous avez pris au premier degré, ce qu'était une formulation, une possibilité. Vous savez très bien que l'État a listé et déjà publié des listes de réserves foncières pour répondre à un besoin actualisé et urgent. Ces délaissés sont importants, il s'agit de 20 ha sur Groslay. Imaginez qu'ils ne soient pas affectés à un projet, nous n'en avons qu'un dépôt, il s'agit de 75 % de l'emprise qui était propriété de l'État. Vous imaginez bien que les gens de l'État en ont le souvenir. Ce n'était pas une menace. Nous nous devons, quoi qu'il en soit, même si vous l'avez pris à ce degré, nous devons le prendre en considération. Il faudra bien utiliser et intelligemment et là on attend.

M. POUTOUX a été également mis en cause. « Petite bretelle d'autoroute ». Vous savez bien que nous ne voulons pas d'autoroute. Il s'agit d'une liaison, vous avez déjà vu des autoroutes avec des feux rouges, avez-vous déjà vu des autoroutes à 70 km/h, essayez de vous projeter. On ne se promènera pas – je suis d'accord avec vous, on ne se promène pas le long d'une voie de cette nature –. En revanche, pensez à tous les cyclistes ou les cyclomoteurs qui ont des besoins de déplacement et qui, aujourd'hui circulent sur des voies serrées, encombrées qui sont dangereuses, là où nous ne pouvons même pas réaliser de pistes ou même d'emplacements cyclables. Vous connaissez les traversées de Deuil. Essayez d'avoir cela à l'esprit, à un moment donné, on se rend compte.

Intervention dans la salle

À Paris, on neutralise les berges...

M. Philippe SUEUR

Paris va mourir économiquement...

Juliette PERNEL

On continue sereinement en s'écoutant les uns les autres. C'est important y compris pour faire le bilan de cette concertation que chacun s'écoute et pose ses questions, il faut aussi que la tribune puisse y répondre.

Intervenant

J'habite Groslay depuis 15 ans. M. BOUTIER, je voudrais savoir pourquoi vous ne siégez pas parmi vos concitoyens dans la salle. ? Pour quelles raisons, dans votre discours, vous n'avez abordé ni le sujet du financement, ni le sujet de la pollution ?

M. Joël BOUTIER

Vous avez raison de poser la question. Pourquoi je ne suis pas dans la salle ? Je suis dans la salle, peu importe que je sois sur la tribune ou sur une chaise. Le principal c'est que je représente les administrés sur ce projet qui paraît important. J'ai entendu jusqu'à maintenant des chiffres, certes c'est important, mais le principal c'est de revenir sur les conséquences de ce tracé et comment on peut minimiser les gênes qui pourraient être occasionnées aux riverains dans le cadre de la réalisation de cette avenue.

Je n'ai pas parlé de financement, parce que cela concerne le Conseil général et non la ville sauf en tant que contribuables, comme nous le sommes tous, les uns et les autres. Je ne vois pas pourquoi la ville viendrait et pourquoi je serais intervenu sur le financement. J'ai mon avis sur le coût de l'opération bien sûr, comme tout un chacun. En tant que maire de la ville, cela n'engagera aucune dépense directe sur l'avenue du Parisis.

Quant à la pollution, nous travaillons depuis 10 ans sur la réalisation d'une trame verte à Groslay entre le parc régional de la Butte-Pinson de 110 ha avec les communes de Pierrefitte, Villetaneuse, Montmagny et Groslay pour aller rejoindre la forêt de Montmorency. Nous profiterions de la réalisation de l'avenue du Parisis pour suivre la trame verte et repartir derrière vers la rue Caumartin, la rue du Champ de l'Asile pour rejoindre le CD 125 et aller rejoindre la forêt de Montmorency. Ça, c'est contre la pollution puisque ce serait réservé uniquement aux cyclistes, aux piétons, aux enfants et à toutes celles et à tous ceux qui voudront passer tranquillement en dehors des problèmes autoroutiers. Vous voyez, Monsieur, nous y pensons, les élus nous travaillons dessus depuis de nombreuses années. Cela ne se fait pas comme ça, mais nous y travaillons.

Quant à la pollution directe occasionnée par les voitures, qu'elle soit sur l'avenue du Parisis ou qu'elle soit sur d'autres axes, la francilienne, le CD 125, avenue Maurice Dutriaux, il y a quand même la pollution des véhicules. Il faut arriver à avoir des véhicules propres, c'est important il faut se battre pour les véhicules propres, ils continueront à rouler et il faudra bien des routes quoiqu'on en dise. Nous nous occupons aussi des problèmes de pollution. J'espère avoir répondu aux questions.

M. Philippe SUEUR

Je partage ce qui vient d'être dit, on l'a évoqué rapidement 2025, 2030 quel que soit l'état des conditions du prix de l'énergie et de la disponibilité des énergies fossiles, il ne faut pas croire un seul instant que les gens vont rester chez eux et qu'ils vont faire 30 km à vélo pour aller travailler sur la plate-forme de Roissy. Il faudra bien qu'il y ait des moyens de transport.

En ce qui concerne les transports en commun, c'était le deuxième point de mon intervention puisque vous avez évoqué la situation de Paris. Chacun connaît la densité des tissus urbains parisiens, type Haussmann, c'est une des densités les plus fortes du monde. C'est plus important que dans les cités construites dans les années 60. Avec autant de monde et autant d'activités, on peut avoir des réseaux de transport en commun dont le financement s'équilibre, mais avec la densité que nous connaissons dans le Val-d'Oise entre ce territoire et l'est du département, on ne peut avoir que quelques réseaux de transport en commun qui soient équilibrés et à des coûts accessibles. On ne décrète pas l'usage du transport en commun par les gens. On part d'un nombre de personnes, d'un besoin de transport, de territoires de destination et à partir de là, on prend des décisions qui sont équilibrées financièrement. On ne fait pas un transport en commun pour 30 personnes par jour, cela ne peut pas fonctionner. C'est une réalité et elle sera toujours là. Il faut bien que nous assurions les liaisons à l'intérieur de notre département. S'il ne s'agissait pas de liaisons à l'intérieur du département, nous ne serions pas légitimes pour proposer ce projet, s'il s'agissait de relier deux autoroutes, on dirait à l'État de s'en débrouiller, cela ne nous concernerait pas. Il s'agit bien de liaisons à l'intérieur du département. La typologie de ces voiries le prouve, elles ne peuvent pas être remplacées uniquement par des transports en commun, elles peuvent être complétées, mais sûrement pas remplacées. C'est une réalité.

Juliette PERNEL

On redonne la parole à la salle.

M^{me} BELTANTE

Cette fois-ci, je m'exprime en tant qu'individu. Je me suis tue pendant plusieurs séances, j'ai essayé de réfléchir et aujourd'hui je voudrais vous proposer quelque chose d'autre, une autre alternative. Une remarque par rapport à toutes les séances de concertation, il ne faut pas oublier qu'il y a cette histoire d'Aréna, de triangle de Gonesse et que tous les chiffres de véhicules que vous nous avez donnés sont sûrement faux dans la semaine, mais encore plus faux le week-end. Si on imagine que le BIP est prévu pour ramener du public à la piste de ski qui va arriver à Gonesse, la piste de ski ne sera rentable que lorsqu'il aura beaucoup de monde. Cela signifie que pour nous, le week-end, quand on voudra tondre notre pelouse ou qu'on voudra jardiner, il y aura 100 000 véhicules/jour qui vont se rendre là-bas justement les week-ends. Comme les chiffres sont pris à partir de résultats nationaux, l'Aréna n'est pas prise en compte dans tous vos chiffres, il manque tout ce qui va être impacté par le triangle de Gonesse. Il y a effectivement des chiffres qui vont être différents, sinon cela voudrait dire que la piste de ski qu'on veut faire à Gonesse ne serait pas rentable. Pour qu'elle soit rentable, il y aura du monde et forcément les mercredis, samedis et dimanches. C'est le premier rectificatif que je voulais donner.

Je voudrais vous faire une petite proposition. À force de parcourir le département pour faire des animations dans beaucoup d'endroits publics du département, j'ai fait des observations assez bizarres. On est un département phénoménal en histoire, pour l'archéologie, le - 3000 avant Jésus-Christ. J'ai une vraie proposition à vous faire. Vous êtes en train de nous proposer une voie structurante, je voudrais vous proposer un projet structurant du département.

Quand ils ont découvert Lascaux dans le Périgord, le Périgord d'avant Lascaux n'a plus rien à voir avec le Périgord d'après Lascaux. Et si nous on faisait le Val-d'Oise historique de - 3000 avant Jésus-Christ. On a de nombreux sites. Ces gens-là étaient en accord avec la nature, cela veut dire que pour le cadre de vie de tous les gens qui sont là, tous ceux qui sont en train de vous dire que peut-être quand ils seront électeurs un jour ou l'autre, ils ne vous répondront pas, cela leur irait peut-être. Les habitants qui vivaient en - 3000 ans avant Jésus-Christ étaient super compétents, ils avaient une partie science très intelligente. Le fait d'être obligé de rechercher sur ces sites-là, on serait obligé d'inventer un pôle technologique qui serait très bon.

J'ai entendu très souvent M. SUEUR nous dire qu'il y avait l'eldorado du 93. Je suis sûre qu'avec le - 3000 avant J.-C., vous faites l'eldorado du Val-d'Oise. L'eldorado du Val-d'Oise, en histoire, qui mêlerait histoire et nature serait sympa. J'annonce peut-être un rêve à tout le monde.

J'arrive à obtenir que des gens viennent à des sorties nature payantes un 15 janvier. Demandez à votre service environnement s'ils sont capables d'organiser des sorties nature mêmes gratuites un 15 janvier. Ni à la région et ni au département ils ne font cela. Depuis plus d'un an, je mêle histoire et nature. Je suis certaine qu'il y a une super attente de beaucoup de gens, mais pas que dans votre département, ailleurs également. Je fais venir des gens qui viennent du fin fond du 78 et du 91 pour venir admirer des sites qui se trouvent sur le Val-d'Oise, d'autant plus que certains sont sur le tracé du BIP et que vous allez nous le casser.

Je pense que c'est quelque chose qui peut avoir un intérêt. Si on essayait de développer ce que je vous propose, on réfléchirait peut-être autrement. Je vous propose d'en discuter. Vous êtes propriétaires de nombreux sites, ce sont des espaces publics. Si vous êtes prêts à en proposer, j'aimerais bien qu'on discute réellement, parce que, sinon vous allez vous apercevoir peut-être que le BIP que vous allez proposer, serait incompatible avec un tel projet. Si vous réfléchissiez à un projet départemental sur l'histoire et la nature, il ne se ferait peut-être plus au même endroit.

Juliette PERNEL

La proposition est enregistrée, Madame, merci beaucoup.

M. Arnaud BAZIN

Vous avez évoqué 100 000 véhicules/jour à cause du projet d'Aréna sur la ville de Sarcelles. J'étais cet après-midi au comité de pilotage du contrat de développement territorial, il a été confirmé que le nombre de places de stationnement pour cet équipement est de 2000. L'essentiel de la population qui viendra ne viendra que par les transports en commun puisque là nous avons un réseau de transport en commun particulièrement riche. Je vois difficilement comment avec 2000 places de stationnement, on fait 100 000 véhicules jour.

En ce qui concerne la politique en matière de mise en valeur de sites archéologiques du département, je vous rassure, on ne vous a pas attendue pour y penser, nous avons plusieurs espaces naturels sensibles, notamment dans le Vexin, parfaitement mis en valeur par nos services puisque nous avons un service d'archéologie départementale basé à Saint-Ouen-l'Aumône et qui fait ce travail. Je ne sais pas si on fait des sorties le 15 janvier, mais nous avons également, sur tout le territoire du Vexin, des sorties organisées avec nos services. On pourra vous développer tout cela à l'occasion. J'entends la proposition, je ne vois pas ce en quoi elle est alternative à la question des déplacements.

M. Bertrand DUFOYER de Deuil-la-Barre

J'interviens au titre de l'association « pour la mise en valeur de la côte de Deuil ». M. BOUTIER, je souhaiterais revenir sur quelques éléments que vous avez évoqués, certains m'ont interpellé. Vous avez parlé de transport autoroutier, vous relirez le compte rendu intégral de la séance, cette histoire de savoir si c'est une « bretelle », une « autoroute », on va dire que c'est un « machin ». Une autre précision : La trame verte, elle n'est pas contre la pollution, elle ne pollue pas, c'est tout.

Pour vous donner quelques éléments d'appréciation, concernant la Côte de Deuil, je me suis déjà exprimé sur le sujet, on est allé un peu plus loin. Ce projet fait que, dans l'étude de trafic, on a 2000 véhicules en moins au nord et 2000 véhicules en moins au sud et 28 500 au milieu, c'est le surplus. Vous disiez tout à l'heure en 2025, on ne sait pas trop, il y aura peut-être des voitures électriques. Je lis ce que dit le CETU, organisme d'État, il nous dit qu'en 2020 – je n'ai pas les chiffres de 2025 – avec 29 500 véhicules, comme chaque véhicule produira 180 g de CO₂ par jour, sur le kilomètre qui nous relie entre Groslay et Deuil, on est à 5,3 t de CO₂. C'est un élément concret. Cela m'effraie.

Nous avons vérifié les propos répétés pour ne pas dire autistiques de M. SUEUR qui prétend, je le cite, c'était à la réunion de Gonesse ou d'Arnouville « vous êtes là sur une critique d'un projet autoroutier de voie express à 110 km/h, nous sommes sur une avenue interurbaine, une avenue de desserte à 70 km/h au service des populations et que vous voulez diaboliser, un projet d'infrastructure qui est au service des populations ». Dont acte. Ce jour-là, je ne vous ai pas répondu, parce que j'ai pensé que vous aviez peut-être raison, un projet 70 km/h en face, il y a une voie express 110 km/h, 90 km/h pour les camions. J'ai fait le calcul, je ne vais pas vous le détailler, parce qu'il est un peu compliqué, – M. NAU, je suis à votre disposition pour vous donner les éléments. – Comme dans votre projet, tous les 900 m, un rond-point est prévu, que sur certains ronds-points, il y a un certain nombre de feux rouges, si on prend le fait que la plupart des voitures vont s'arrêter et redémarrer ou rouleront à 10 km/h et redémarreront, l'avenue du Parisis est entre 20 et 40 % plus polluante qu'une voie express. C'est bête. C'étaient les éléments que je voulais vous donner sur la pollution.

M. BAZIN, je voudrais revenir sur votre marotte qui est également celle de M. MONTALDO : la FCTVA. Je vais, rapidement, vous dire comment cela fonctionne. Vous avez fait un projet de 100 M€, pour le faire, il faut quand même emprunter. On va dire que vous n'êtes pas le département du Val-d'Oise, vous êtes un département compétent, vous obtenez un taux de 3 % – le Département ne peut plus avoir de prêts auprès des banques, cela dépasse les 5 %, donc les limites souhaitables –. Vous avez à payer 3 M€ pendant 20 ou 25 ans. L'avantage, comme vous financez un investissement, vous êtes

éligibles à la FCTVA, ce qui fait que 2 ans plus tard, vous retrouvez un flux de trésorerie d'à peu près 16 M€.

Intervention hors micro de M. BAZIN.

M. Bertrand DUFOYER

Un an, M. BAZIN, c'est quand on est une collectivité, une agglomération de communes.

Intervention hors micro de M. BAZIN.

M. Bertrand DUFOYER

Très bien M. BAZIN, dont acte pour un an, je ne remets pas votre compétence en jeu sur ce sujet.

L'avantage est que vous recevez un différentiel de trésorerie de 13. Vous avez investi 100 M€, la première année vous avez un flux de trésorerie entrant de 13. C'est un élément intéressant. Surtout quand vous cadencez votre projet. Cela veut dire que, sur ce genre de projet, il faut avoir une gouvernance des risques. En matière de processus, vous me décevez. Qu'est-ce que je veux dire ? Le processus de concertation, ce n'est pas un processus, je vous l'ai déjà dit. Votre processus qui devrait vous amener à travailler sur la solvabilité et sur la dette du département, on en a déjà parlé M. BAZIN, vous avez corrigé le tir, dont acte, mais ce n'est pas suffisant. Il faut que cela soit plus empreint dans notre département pour que, notamment, les agences de notation ne nous donnent pas en perspective négative si nous procédions à ce genre d'investissement. Je n'en dis pas plus sur les chiffres. Je vous rappelle, je vous le redis, ce projet est toxique, tout simplement toxique.

M. Arnaud BAZIN

M. DUFOYER, j'avoue n'avoir pas compris grand-chose à votre tentative de démonstration sur le FCTVA, ni par quels arguments elle passait, mais surtout à quelle conclusion elle semblait arriver. Le FCTVA est un mécanisme de remboursement de la TVA auquel sont éligibles toutes les collectivités, communes, départements, régions, communautés de communes. Cela donne lieu à un versement par l'État, l'année suivante, avec le constat de dépenses toutes taxes, donc avec la TVA. En effet, cela permet de récupérer une partie de ce qu'on a dépensé, mais comme un projet de cette nature qui est étalé par essence sur plusieurs années, vous récupérez d'une année sur l'autre une partie de votre mise, nous n'avons donc pas à la sortir complètement. Il s'agit d'environ 15 % du total. J'avoue n'avoir pas compris.

J'aime bien les précisions et vous avez sous-entendu ou même dit assez clairement que le département était amené à payer des taux d'intérêt supérieur à 5 %. Ce n'est pas exact. J'ai fait noter le département par l'agence Fitch et la note que nous avons obtenue est « 2 A -> », cette note est une note de qualité de crédit élevée aujourd'hui. Allez sur le site du département, la note de Fitch y figure, vous pouvez la lire, elle est « 2 A -> » malgré toutes les difficultés du département, parce que nous avons mis de l'ordre dans les affaires financières de ce département, ne vous en déplaise.

Les 5,3 t de CO2 que vous évoquez, il faut quand même être honnête, ces tonnes ne sont pas créées ex nihilo. Ces véhicules qui circuleront là, circulent ailleurs aujourd'hui, ce n'est pas du supplément. Vous avez dit que cela créerait 5,3 t de CO2 et que cela vous effrayait. Il faut aller sur les routes et arrêter la circulation de tous les véhicules qui passent sur votre territoire.

Je vous recommande et je recommande à tout le monde de ne pas utiliser l'adjectif autiste ou autistique. Étant en charge des questions de handicap de ce département, je connais la sensibilité des familles qui sont soumises à cela et je me refuse à utiliser ce terme. Même si vous l'avez entendu, il est de mauvais goût de l'avoir renvoyé.

Sur le processus de concertation, vous dites que ce n'est pas un processus, je suis désolé. Nous faisons ce que les termes de la loi ont prévu et M. NAU est là pour s'en assurer.

On nous a reproché tout à l'heure de ne pas faire évoluer les choses et d'amener des réponses qui sont globalement semblables d'une réunion à l'autre. Je rappelle que, normalement – je ne conteste à personne le droit de venir à toutes les réunions – on devrait avoir des publics différents à chaque fois et nous ne pouvons pas, sous le contrôle de M. NAU, donner des informations qui seraient différentes ou évolutives d'une séance à l'autre. Pour le coup, nous serions en faux vis-à-vis du processus de concertation. Nous mettons sur le site des compléments qui ne remettent pas en cause le fond du dossier présenté. Tout le monde a le droit à avoir accès à ces compléments sur le site.

INTERVENANT

Cela fait plusieurs fois que j'entends dire dans les réunions que le Val-d'Oise a une spécificité par rapport à beaucoup d'autres villes ou départements. Les Valdoisiens ont besoin, eux aussi, de transports en commun et sont tout à fait prêts à les prendre pourvu que l'offre soit là.

Dans tous les départements de la région parisienne que je connais bien où des tramways ont été construits, la fréquentation de ces tramways est le double de ce qui était prévu à l'origine. La population veut bien prendre ces transports en commun à condition qu'ils soient fonctionnels, rapides, qu'ils permettent de rejoindre des lieux de travail ou de vie, etc. Aujourd'hui, dans la vallée de Montmorency, les personnes âgées aimeraient bien avoir des transports en commun faciles pour se rendre ne serait-ce qu'aux hôpitaux, pas toujours à proximité, les étudiants aimeraient bien avoir des liaisons rapides par transport en commun et ne pas être obligés de prendre la voiture pour aller à Cergy où pourra se rendre aux universités de Saint-Denis, d'Épinay-sur-Seine et Villetaneuse. Les besoins existent.

Dans notre société beaucoup de choses se font en disant que l'offre crée la demande. Il y aurait un seul thème sur lequel l'offre ne créerait pas la demande, c'est les transports. Les personnes qui interviennent et qui vous disent que votre projet date du siècle dernier, restent avec cet état d'esprit que la liberté passe par l'utilisation à outrance, quotidienne, de la voiture. Même si les Valdoisiens continueront à souhaiter avoir une voiture pendant encore longtemps, ils sont très nombreux déjà à espérer pouvoir l'utiliser le moins possible, à cause du prix du carburant, parce qu'ils savent que c'est de la pollution et qu'il faut penser à l'avenir de nos enfants et de nos petits-enfants. Je ne peux pas comprendre que vous restiez bloqués en disant que c'est un projet qui est adapté aux Valdoisiens, parce qu'ils sont spéciaux, non. Aujourd'hui, vous devriez vous mettre en ligne avec les réflexions faites et qui s'imposent normalement à l'institution que vous gérez. Celle du Conseil général, c'est d'être en phase avec les réflexions du SDRIF, le schéma directeur qui prévoit une réduction des trafics routiers de 2 % à l'horizon 2030 et une augmentation des parcours en transports en commun de 30 %.

Nous vous demandons de vous mettre dans cette logique-là et pas de nous faire croire que vous allez obtenir des financements que vous n'obtiendrez pas. Si vous vous entêtez dans ce projet, ce sera le département qui paiera la totalité, c'est-à-dire ce seront les Valdoisiens. Je vous en supplie, ne pensez pas que les gens qui interviennent dans les réunions interviennent en pensant uniquement au bout de leur jardin, à ce qui va passer ou ne pas passer. Nous sommes autant porteurs que vous de l'intérêt général de la population et des Valdoisiens.

Juliette PERNEL

On laisse M. SUEUR répondre à cette intervention.

M. Philippe SUEUR

Pour vous féliciter et vous dire qu'on partage, bien sûr qu'on partage (*manifestations dans la salle*). Il ne faut pas caricaturer. Si nous avons réservé et reporté le vote – on l'a voté en le refusant sur le PDU Île-de-France à la dernière séance – c'est, parce que, justement, il ne tient pas compte des nécessités valdoisiennes de transports collectifs, que c'est insuffisamment projeté, insuffisamment financé, que nous sommes dans un retard total. Or, quelle est l'autorité organisatrice, la seule, c'est le STIF, le principal financeur, c'est la Région. La majorité au STIF est tenue par la Région qui a 15 représentants. Chaque département a un représentant, la Ville de Paris en a 8. La Ville de Paris a une manne financière colossale que peut-être la péréquation va répartir et ce n'est pas un mauvais principe. On rêve que d'avoir autant tramways qu'autour de Paris et de la Petite Couronne qui confisque 652 M€, la portion entre Ivry et la Porte de la Chapelle, c'est Paris qui a amorcé et la Région qui finance le complément avec le STIF. Nous voulons la même chose. Nous ne sommes pas à côté de la nécessité de l'intérêt général, comme vous le dites, sinon on n'aurait pas été maître d'ouvrage du tramway T5 entre Saint-Denis et Sarcelles-Garges et nous souhaitons son prolongement. Ce T5 n'a de sens que s'il va plus loin, notamment jusqu'au Bourget.

C'est un exemple que j'ai donné à Montmorency, parce qu'il est vertigineux. On sait que nous avons des salariés qui ont besoin d'aller travailler sur Roissy, qui y travaillent et qui sont en horaires décalés. Ils travaillent les jours fériés où il n'y a pas assez d'offres de transport et pas de transport de nuit. On a inventé ce qu'on a appelé « Allo bus » qui s'appelle « Filéo » aujourd'hui, un peu à Montmorency, Villiers-le-Bel, Sarcelles, Villepinte. Le coût annuel démesuré de Filéo est de 7,2 M€ pour 200 000 € de recettes et pourtant, nous continuons. Le département du Val-d'Oise cofinance, non pas à hauteur du STIF qui met 6 M€, nous mettons 350 000 € régulièrement chaque année. Nous sommes comme vous, nous sommes demandeurs de ces grands projets. Franchement, c'est cela l'avenir, mais les coûts sont exorbitants.

Le débat d'orientation budgétaire du STIF a eu lieu la semaine dernière. Le besoin de renouvellement total du matériel roulant sur le réseau SNCF d'une part – une tranche de franciliens actuellement en cours 1,8 milliard € – le financement du renouvellement des trams sur ceux qui ont été déjà mis en place, il y a plus de 10 ans, ils s'amortissent sur 20 ans, c'est encore un besoin de 3,5 milliards € que le STIF va devoir emprunter. Il pense les emprunter à 4,5 % sur 30 ans. Tout ceci est vertigineux. On dit qu'il faut trouver des recettes en face. Les recettes qu'on va trouver correspondent au versement transport, transport qu'on va augmenter. En réalité, c'est le coût salarial indirect qui augmente et on est encore sur le pincement habituel entre l'équilibre économique et l'équilibre de vie. À un moment donné, il y a une économie à sauvegarder – on est désolé de le rappeler à quelques-uns –, mais l'opinion de la majorité, c'est qu'on a un outil pour aujourd'hui, pour demain et après-demain qui est absolument central. Les transports collectifs doivent y participer. Si on peut mettre un tramway malgré les rampes sur ce faisceau, pourquoi pas ? Moi aussi, je rêve qu'on remette en route « le Refoulon », il avait du sens le « Refoulon ». C'était le petit train entre Enghien et la gare de Montmorency qui subsiste, on l'appelait ainsi, parce que la rampe était telle qu'on poussait.

M. GUERET

J'habite sur Groslay, je n'ai pas forcément un avis aussi tranché que d'autres, cela fait des années que je m'intéresse au sujet, je ne suis pas spécialement pour que cela passe au fond de mon jardin, mais si l'intérêt général le veut, pourquoi pas. En revanche, je ne comprends pas que vous avez des estimations de l'ordre de 30 000 à 40 000 véhicules par jour qui passeraient sur ce tronçon routier. Vous nous expliquez ensuite qu'il n'est pas possible pour desservir le pôle d'emploi de Roissy – essentiellement une des raisons pour lesquelles vous pensez que cela peut être utile pour qu'il y ait un cheminement vers Roissy – et parallèlement, vous nous expliquez que si on ne faisait que des transports en commun, vous financeriez des bus vides. Mais si la réalité est vraiment que les gens doivent aller à Roissy pour « bosser », si tant est que ce soit une réalité dans le département –

certaines personnes ne sont pas tout à fait d'accord avec ce principe et qui l'ont écrit – vous avez alors largement de quoi remplir vos bus. Vous n'avez pas besoin de voitures. Si c'est vraiment une question d'emplois et de pôles d'activités, c'est de la transhumance quotidienne comme on fait tous pour aller à Paris, à Enghien et on a besoin de transports, comme le disait très bien monsieur, pour aller bosser. Visiblement, c'est cela le fondement de cet axe routier, c'est pour aller travailler. On n'a pas forcément besoin de la voiture pour aller travailler. Certains prendront la voiture bien sûr, mais la majorité d'entre nous, on peut se contenter des transports en commun et cela ira très bien.

Je n'arrive pas à comprendre pourquoi vous nous dites qu'il y a 40 000 véhicules par jour qui vont passer pour aller sur des transhumances quotidiennes d'activités, pour aller notamment sur le pôle de Roissy et que parallèlement vous nous expliquez que vous ne remplirez pas les bus. Je n'arrive pas à saisir la différence.

M. Jean-Claude POUTOUX

Sur cette question concrète, vous portez derrière votre question une alternative de ne faire que le transport en commun et pas la route. Il ne vous a pas échappé que notre projet est multimodal, c'est-à-dire qu'il prévoit les deux. Ce n'est pas, parce qu'il y a 40 000 véhicules/jour. C'est une alternative qu'on entend, c'est un projet et le projet peut évoluer à tout moment. Le projet prévoit à la fois une route à 2 x 2 voies, c'est normal qu'il évoque un trafic donné et il prévoit aussi un TCSP.

Un exemple. Si on ne croyait pas qu'il y ait du trafic sur ce TCSP, on ne le projetterait pas. Il s'agit de la ligne 95-02 aujourd'hui qui va de Montmorency à Roissy, elle est victime de son succès, ce n'est pas une ligne déficitaire, c'est une ligne sur laquelle il y a plus de demandes que de services offerts. On a des courriers régulièrement pour demander l'augmentation de la fréquence, voire l'extension des horaires liés aussi à la spécificité des emplois vers Roissy. On peut penser que plus on améliorera cette offre avec un bus qui pourra gagner du temps et pas se trouver dans la circulation, plus on aura ce report vers les transports en commun. C'est l'équilibre entre les deux modes qu'il faut trouver, la piste cyclable évoquée, le but est de dire, on fait de cette emprise réservée, une voie multimodale.

Par rapport aux questions de trafic évoquées précédemment dans d'autres questions, l'étude de trafic considère qu'il y a 20 % de transit estimé. Pourquoi n'avons-nous pas plus de transit que cela ? On est sur un itinéraire parallèle à l'A86. Le but est de ne pas devenir une alternative à l'A 86, sinon, c'est construire une autoroute. On veut que ce ne soit pas une autoroute, mais un boulevard urbain, une avenue urbaine. Ce qui rend crédible le fait qu'il s'agit d'une avenue urbaine, ce sont les carrefours giratoires, les feux rouges, etc. Cela est dissuasif vis-à-vis du transit de grandes distances. On est dans de la desserte de ville à ville, relier la Vallée de Montmorency à la Plaine de France, cela a un intérêt pour les Valdoisiens.

M. FRENET, habitant de Groslay

Étant donné que beaucoup de gens sont mécontents, pourquoi ne ferait-on pas un référendum par commune et ainsi on jugera. Notre commune représente moins de 300 ha, nous avons déjà les nuisances de l'aviation, celles de la nationale 1, si en plus on nous remet encore cette voie rapide, la commune sera vraiment enclavée et cela va être très désagréable. Beaucoup de gens sont venus dans notre commune, parce qu'il faisait bon y vivre, depuis 40 ans, même au-delà. Je propose un référendum pour les communes concernées et on en discute après.

**M. Vincent GAYRARD, Président des Amis de la terre Val-d'Oise, membre du collectif
« Vivre sans BIP »**

Je souhaiterais revenir sur la notion d'intérêt général de voies structurantes maintes fois évoquée par le Conseil général. Quelles sont les justifications avancées par le Conseil général pour ce projet ? La première, comme cela a été rappelé, est soi-disant, de permettre aux populations de la vallée de Montmorency d'aller travailler sur le bassin de Roissy. Quand on regarde les chiffres des études présentées sur le site du Conseil général, on constate qu'aujourd'hui, il y a moins de 3 500 personnes habitant à l'ouest de la nationale 1, sur toutes les communes à l'ouest de la nationale 1, 3500 personnes vont travailler à l'est de la nationale 1, c'est-à-dire rien. Il n'y a pas de besoins à ce niveau. Pourquoi, parce que les gens de la vallée de Montmorency vont travailler sur des bassins d'emploi beaucoup plus naturels qui sont la Plaine-Saint-Denis, Paris, la Défense, mais ne vont pas travailler à Roissy. Ce n'est pas, parce qu'ils mettraient trop de temps pour y aller. On l'a vu, il faut à peu près 40 à 45 minutes pour aller travailler à Roissy, de Deuil ou de Groslay. 40 à 45 minutes, c'est moins que le temps moyen que passe un Francilien pour se rendre sur son lieu de travail. Ce n'est pas dissuasif.

On nous dit : les projets de l'est du Val-d'Oise, c'est merveilleux, etc. Que sont-ils les projets de l'est du Val-d'Oise ? Il y a quelques entrepôts, le Dôme de Sarcelles, comme il a été dit, c'est une salle de spectacle de 20 000 places en concurrence avec une dizaine d'autres qui a donc très peu de chance de se réaliser et qui emploiera au mieux quelques dizaines de personnes. Ensuite, c'est Europa City quel en est le concept ? C'est un centre commercial de luxe avec une piste de ski et une plage tropicale. Avec cela, on espère faire venir de l'étranger des millions de touristes. Quand je dis des millions, c'est deux fois plus que la fréquentation de Disney à Marne-la-Vallée. On comprend tout de suite que cela ne tient pas debout, mais pas debout une seconde. Cette justification-là ne tient pas. Reste la justification de la fluidité du trafic local. Il est vrai qu'il y a des points noirs localement, mais comme on l'a vu aux réunions de Soisy et de Montmorency, il y a des solutions infiniment moins onéreuses pour améliorer ponctuellement le trafic local. On n'a pas besoin d'une quasi-autoroute à 500 M€ pour ça. De justification, il n'y en a guère.

Pour conclure, M. SUEUR parlait d'avenir, de préparer l'avenir. Le Conseil général a organisé un petit déjeuner consacré au réchauffement climatique en invitant une sommité Jean JOUZEL, climatologue très connu. Il est cocasse qu'au même moment, le Conseil général promeuve une infrastructure qui va accroître les émissions de gaz à effet de serre de 13 % dans la zone d'étude – chiffres présents sur le site du Conseil général.

INTERVENANTE

J'ai participé à plusieurs réunions et je suis confondue par votre cynisme. Vous parlez de concertation, j'habite le bas de Montmorency il n'y avait aucun panneau d'information sur la réunion de jeudi. Il y avait une toute petite affiche, c'est tout ce qu'on a eu. Nous dire à chaque réunion que des concertations ont lieu, c'est faux. C'est un premier mensonge.

Par ailleurs, je suis confondue par le cynisme de votre brochure, son angélisme. On nous montre de très jolies petites images sans aucun camion, c'est merveilleux. Je suis confondue, parce que vous n'arrêtez pas de nous parler de sites propres. Expliquez-moi ce que veut dire sites propres, j'aimerais comprendre, parce que vous mettez deux malheureux bus et d'un seul coup une autoroute devient site propre, c'est extraordinaire. Vous nous assénez cela systématiquement, voies douces, sites propres et bus à haut niveau de service, alors qu'il s'agit simplement de deux malheureux bus. J'ai l'impression qu'on me prend pour une imbécile, je pense que c'est le cas.

Juliette PERNEL

On laisse M. BAZIN répondre. Il y a peut-être des personnes intéressées concernant la réponse à la proposition du référendum.

M. Arnaud BAZIN

Quand on parle de sites propres, le terme vous paraît peut-être étrange, mais c'est le vocabulaire qui est celui des pouvoirs publics en la matière, c'est un site réservé aux bus, il est propre aux bus.

Votre étonnement est extraordinaire. Vous contestez, la concertation a quand même des vertus, c'est de se mettre au moins d'accord sur le vocabulaire. Un transport en commun en site propre, ce n'est pas un transport propre en site protégé, c'est un transport en commun avec son site réservé.

Je vous ai toujours traité avec courtoisie, je pense que si vous posez des questions, c'est pour avoir des réponses, elles peuvent ensuite ne pas vous convenir. Il est quand même utile manifestement que j'apporte certaines réponses étant donné qu'il y a des erreurs ou des problèmes de compréhension, ce n'est pas un problème. Je le constate. Il s'agit, comme Philippe SUEUR vous l'a dit, soit d'un bus dit à haut niveau de service, parce qu'il n'a pas d'interruption dans son trafic, puisqu'il a sa voie qui lui est propre et dédiée, voilà ce dont il s'agit. Si vous y voyez le moindre cynisme, il faut le dire aux autorités qui choisissent les termes, ce n'est pas nous qui l'avons inventé à cette occasion. Vous trouverez cela partout dans tout le pays.

M. Philippe SUEUR

Cette politique des TCSP, c'est celle actuellement au niveau de la région des élus « Verts » avec un ralliement assez général de la majorité. La politique que nous constatons est que le site dit « propre » est le préalable d'un tramway. C'est ainsi pensé. C'est un préalable, cela ne veut pas dire qu'il y a un tramway, on observe ce qui se passe en Île-de-France, le faisceau est déjà tracé, il n'y a plus, ensuite, qu'à l'équiper d'un rail, c'est tout.

Juliette PERNEL

On va continuer à répondre aux questions posées précédemment.

M. Arnaud BAZIN

La question des projets de l'Est et d'Europa City ont été une fois de plus caricaturés par les adversaires du projet, mais c'est leur droit. Je rappelle que Europa City est un projet privé pour lequel il y a un investisseur privé prêt à mettre 1,700 Milliard d'€ sur le tapis...

Il a déjà dépensé plusieurs millions d'euros d'études. Si vous pensez que cela est une fantaisie, que ce n'est pas crédible, pour la connaissance que j'ai du comportement de ces grands groupes, je n'ai pas l'habitude de les voir dépenser autant d'argent pour des fantaisies non crédibles. C'est tout ce que je peux vous répondre là-dessus. C'est l'élément que je retiens.

Je répondais à Monsieur sur la non-crédibilité du projet.

Sur le référendum, aujourd'hui, même si vous avez beaucoup de mal à comprendre la différence entre une concertation – ce n'est pas simple, je le reconnais – et un débat public et une enquête publique, aujourd'hui il ne peut pas y avoir de référendum au terme d'une concertation. Ensuite, après avoir mené toutes ces réunions, il y aura une délibération du Conseil général qui fera une proposition de retenir le projet modifié ou de le retenir partiellement, ou de ne pas le retenir, etc. Là, nous irons en enquête publique, avec de nouveau, des réunions publiques. S'il doit y avoir un

référendum, ce sera à ce moment-là qu'il peut avoir lieu. Mais, je m'empresse de vous dire que le périmètre du référendum ne peut pas être limité aux communes strictement riveraines, si on doit en arriver là un jour, on doit considérer l'ensemble des habitants concernés par l'intérêt général ou pas du projet. Ce n'est pas aujourd'hui le temps d'organiser cette consultation de referendum, il s'agit d'un temps de concertation préalable. Après, rien n'est exclu.

Juliette PERNEL

Je propose que nous terminions sereinement la réunion. Je laisse la parole à M. NAU qui va dire deux mots pour conclure.

M. François NAU

Je ne vais pas conclure, je veux dire mon point de vue à ce stade de la réunion. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je suis chargé avec de veiller à ce que l'information soit bien diffusée. Sur les questions d'information, il y a l'information sur la concertation, la question a été posée par Madame. Le maximum a été fait pour que l'information sur les réunions publiques soit la plus large possible. Il y a eu des distributions de flyers, des panneaux un peu partout et le fait que vous soyez nombreux à ces nouvelles réunions, celles depuis le mois de septembre montre que vous avez été informés. Je vérifie à chaque fois avec les mairies que le maximum a été fait et que l'indication des réunions se trouve bien sur le site internet de chaque mairie. Cela a été le cas.

Sur l'information concernant le projet, j'estime que, au niveau de la concertation préalable, puisqu'on est dans ce cas, les informations qui vous sont données à la fois sur le contexte et sur le projet sont suffisantes pour vous faire une idée du projet que ce soit sur son utilité, son opportunité, ses enjeux, ses impacts. Sur les questions un peu plus pointues d'impacts, il a été plusieurs fois question au cours de ces réunions d'impacts sur la circulation et sur l'environnement, de questions de nuisances phoniques ou de pollution de l'air. Dans les études, on traite de ces questions, je reconnais que ce sont des questions difficiles et qui méritent certains approfondissements.

Je propose au Conseil général que dans la « foire aux questions », sur le site pour le projet, on puisse éventuellement compléter certaines réponses, actuellement un peu succinctes, sur tous ces sujets pour qu'il n'y ait pas de quiproquos et que les réponses soient clarifiées. Il y a à la fois des impacts pour l'environnement du projet, sur la bande qui jouxte le projet, pour les riverains, mais qu'il y a aussi des impacts dans l'autre sens, pour les populations, qui, actuellement, subissent les nuisances de la circulation.

Concernant la tenue de la réunion, cette réunion s'est correctement passée, à part quelques interventions qui ont montré un certain manque de respect vis-à-vis de la tribune et notamment des élus. Ce n'est pas admissible pour une réunion de concertation où l'écoute doit être parfaite et le respect des autres doit être parfait. Malgré ces petits débordements, il est normal que vous montriez un peu de passion dans vos expressions que vous applaudissiez, cela montre aux élus quelle est la sensibilité des différents sujets, c'est bien. Pour cela, je n'ai aucun reproche à faire. Le Conseil général a répondu de façon claire à toutes les questions, peut-être encore une fois de façon succincte, les réponses ont été conformes à celles qui ont été données jusqu'à présent, conformes aux documents mis sur le site.

On peut être d'accord ou non avec le projet, mais on ne peut pas contester certains éléments techniques qui vous sont rappelés à chaque réunion. Pour avancer dans la concertation, il ne faut pas que ce soit un dialogue de sourds ou que la concertation manque de communication, il faut clarifier les questions et en même temps compléter et clarifier les réponses. Il n'y a que comme cela que l'on peut avancer. Je vous incite comme à la dernière réunion et aux réunions précédentes de continuer ce dialogue sous la forme de questions que vous adressez au Conseil général et en lui demandant de

répondre le plus possible, pas toujours de façon individuelle, parce que cela demanderait beaucoup de temps, mais sur un certain nombre de questions posées collectivement qui méritent des compléments pour que le projet soit compris dans ses impacts notamment.

Il s'agit d'une concertation préalable, il y aura poursuite de la concertation au niveau de l'enquête publique, des études complémentaires seront présentées. Dans un avenir proche, vous aurez des enquêtes publiques qui seront ouvertes sur la révision du schéma directeur de l'Île-de-France, sur le PDUF, le plan de déplacement urbain. Toutes les questions d'aménagement du territoire et de transport seront développées dans les semaines à venir.

Je vous incite à poursuivre la concertation d'ici la fin de la concertation qui reste à venir et notamment d'ici la prochaine réunion publique.

Juliette PERNEL

La prochaine réunion publique aura lieu à Deuil-la-Barre le 13 novembre prochain, ce sera la dernière réunion publique.

Merci à toutes et à tous.