



Observations du Collectif Vivre sans BIP sur l'enquête publique de l'avenue du Parisis Est

Le Collectif Vivre sans BIP

Le Collectif Vivre sans BIP est un collectif d'organisations demandant l'arrêt du projet de voie urbaine rapide dénommée BIP ou avenue du Parisis au profit du développement de moyens de transports respectueux de l'environnement.

Le Collectif Vivre sans BIP est constitué des organisations : A l'Ecoute de la Nature, Association de Défense des Habitants de l'Est du Val d'Oise, Association de Défense de la Côte de Deuil, Association des Jardiniers de la Côte de Deuil, Bouge la Ville ! Deuil la Barre, Bouge la Ville ! Groslay, Décidé-e-s - Montmagny, Les Amis de la Terre – Val d'Oise, Mieux se Déplacer à Bicyclette – Vallée de Montmorency, Oxygène de Soisy, Sarcelles Environnement, Toutlemondeilestbio – Arnouville, SOS Vallée de Montmorency, Val d'Oise Environnement

avec le soutien de : FNE Ile de France.

Concertation et enquête publique

Une concertation s'est tenue sous l'égide du Conseil Départemental en 2012 concernant une liaison routière + TCSP (Transport en Commun en Site Propre) reliant les 2 extrémités déjà construites du BIP de Soisy sous Montmorency à Bonneuil en France.

Force est de constater que le projet présenté en enquête publique est très différent de celui présenté en 2012 dans la mesure où, d'une part, il ne porte que sur la section est du tracé et que, d'autre part, le TCSP n'est plus d'actualité. De plus, les réalisations futures du tracé ouest et du TCSP sont loin d'être avérées.

Les objectifs et impacts de ce projet ont, de ce fait, également fortement évolué. Ainsi par exemple, les effets du projet en terme de trafic sur les communes de la section ouest, surtout celles proches de la RD301 où débouchera la section est (Groslay et Deuil), sont bien différents de ceux évalués lors de la concertation. L'absence de TCSP en fait un pur projet routier sans transport en commun ce qui n'était pas le cas en 2012.

Le projet tel que présenté aurait donc logiquement du faire l'objet d'une nouvelle concertation.

Les objectifs de l'avenue du Parisis Est

Les objectifs de l'avenue du Parisis section Est tels que présentés dans l'Etude d'Impact (p8) sont les suivants :

Effectuer une liaison routière Est –ouest dans le département du Val d'Oise:

Aucune étude de trafic ne vient étayer un besoin de circulation est-ouest dans le dossier qui est présenté.

Les études qui ont été produites lors de la concertation de 2012 sur un secteur plus vaste que les 4 communes du tracé objet de l'enquête publique montraient au contraire que les déplacements quotidiens domicile/travail de l'ouest du tracé complet de l'avenue (Argenteuil, Deuil-La Barre, Eaubonne, Enghien, Groussay, Montmorency, Soisy, Montmagny) vers l'est (Sarcelles, Garges, Arnouville, Gonesse, Bonneuil, Roissy) étaient peu nombreux : environ 3 500 et moins de 1 000 dans le sens inverse.

On pourrait arguer que la faiblesse des flux de circulation transversaux est due au transport en voiture individuelle pour rallier la plateforme de Roissy depuis l'ouest de la zone du tracé : 49' aux heures de pointe selon l'EI (p337). On notera cependant que ce temps de parcours est très proche du temps de transport moyen d'un francilien pour se rendre sur son lieu de travail. Il ne saurait donc, en aucun cas, être dissuasif.

On notera, par ailleurs, que le taux de motorisation des communes traversées est parmi le plus faible du Val d'Oise (p332) et que les populations locales utilisent pour beaucoup les transports en commun. On peut donc s'interroger sur l'utilité de promouvoir le transport routier sur cette zone. Une partie des actifs de cette zone travaillant sur la plateforme de Roissy et les zones avoisinantes, un TCSP irriguant les centre – villes de Sarcelles et de Garges (ou un prolongement du tramway T5) à destination de Roissy via une voie dédiée sur la portion du BIP existante serait beaucoup plus adaptée.

Favoriser le dynamisme économique du département du Val d'Oise:

« le projet est considéré par le Contrat de Développement Territorial (CDT) Val de France/Gonesse/Bonneuil comme une future dorsale d'urbanisation (entre le Pôle du Dôme et le Triangle de Gonesse) autour de laquelle s'articulent différents projets du territoire. »

Les principaux projets de développement économiques du secteur sont listés p.273 de l'EI:

- Le Dôme Arena de Sarcelles qui est « considéré comme le projet majeur de ce territoire ».

Les chances de réalisation de ce projet sont quasi nulles :

- L'appel d'offre lancé par la commune de Sarcelles pour sa réalisation s'est révélé infructueux
- Un appel d'offre concernant la salle concurrente du Colisée à Tremblay à quelques km de distance est en cours de procédure et 3 groupements ont répondu à l'appel à candidature. La réalisation de cette salle est donc engagée.
- De l'avis même de M.Pupponi (député-maire de Sarcelles), ces deux projets sont exclusifs l'un de l'autre : «On sait depuis le début que le premier qui dégainera tuera l'autre projet » (Le Parisien – 04/12/2014)

Restent donc :

- La ZAC Entre Deux : une zone d'activité mineure à proximité de la RD316 dont le devenir n'est en rien conditionné à l'avenue du Parisis
- Le projet de renaturation du Petit Rosne : il est assez cocasse d'identifier ce projet comme un projet de développement économique. De plus, l'avenue du Parisis ne peut avoir qu'un impact négatif sur ce projet à visée environnementale.

L'avenue du Parisis ne servira donc en aucun cas le développement économique de la zone.

Rappelons, par ailleurs, que la zone du Triangle de Gonesse serait, en cas d'urbanisation, déjà desservie par le BIP Est à proximité immédiate de l'autoroute A1 et par le métro automatique du Grand Paris. Elle ne serait de ce fait nullement conditionnée par la réalisation du tronçon de l'avenue du Parisis objet de la présente enquête.

Participer au désenclavement des centres-villes :

Les communes concernées par l'enquête publique sont irriguées par les infrastructures routières principales suivantes :

- RD 316 en 2x2 voies
- RD 301 en 2x2 voies
- RD 125 en 2x2 voies
- RD 84 en 2X2 voies

Auxquelles il faut ajouter 2 stations RER, une gare transilien, une ligne de tramway et d'innombrables lignes de bus.

L'enclavement des centres villes des 4 communes traversées est donc tout relatif et son accessibilité se situe plutôt dans la bonne moyenne des communes de banlieue parisienne.

Le collectif considère au vue des considérations ci-dessus que l'utilité du projet objet de l'enquête publique est très limitée. Cette absence d'utilité est à mettre en perspective du coût de l'infrastructure : 146 M€ alors que le département du Val d'Oise supporte près d'un milliard d'Euros de dettes (pour un budget de 1,2 milliard) faisant de lui le plus endetté d'IdF.

Impact environnemental

CO2

Bien que l'impact de ce polluant soit majeur sur l'environnement, le dossier d'impact ne donne aucune donnée chiffrée sur les émissions de CO2 générées par l'infrastructure, que ce soit pendant la construction ou durant l'exploitation.

Il faut extrapoler la consommation de carburant (p52 du volet air et santé) pour conclure que l'avenue sera responsable **d'une émission supplémentaire de 3,5% de CO2** dans l'aire d'étude par rapport à une

situation sans avenue. Les études produites lors de la concertation mentionnaient **une augmentation de 13% en cas de réalisation de l'ensemble du tracé.**

Rappelons que la limitation de la hausse des températures à 2°C implique selon les GIEC que les pays industrialisés parviennent à réduire leur émission de 75% d'ici 2050.

A moins de 2 mois de la conférence pour sauver le climat qui se tiendra au Bourget à moins de 4km du tracé, la mise en enquête publique de ce projet routier est une aberration.

Qualité de l'air

La région IdF présente une forte densité d'émissions polluantes, et connaît une pollution chronique au dioxyde d'azote et aux particules fines, et des dépassements fréquents des seuils réglementaires définis au niveau européen.

Le projet se situe dans la zone SE du département qui est la plus touchée par les émissions de polluants.

Les communes traversées par la future avenue sont particulièrement affectées par la pollution atmosphérique. Ainsi, les 3 communes de Sarcelles, Garges et Arnouville font partie de la zone sensible pour la qualité de l'air d'IdF. Cette zone, définie dans le cadre du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie de la région d'Ile-de-France et caractérisée par des densités de population élevées, peut faire l'objet de mesures renforcées ou d'actions spécifiques, en raison des dépassements des valeurs réglementaires qu'elle connaît (principalement NO2 et PM10).

La nouvelle infrastructure viendra aggraver cette situation en augmentant les émissions de polluants de 3 à 7% suivant les polluants.

Nuisances sonores

Malgré les protections phoniques qui sont prévues le long de son tracé, l'avenue accroîtra très significativement les niveaux de bruit des populations traversées notamment au niveau de la résidence Malesherbes et de l'avenue Pierre Koenig.

Impact paysager et récréatif:

La ferme Lemoine et sa grande prairie ainsi que la vallée du Petit Rosne constituent un espace récréatif essentiel pour les populations urbaines de Garges mais aussi d'Arnouville qui viennent volontiers y flâner le week end. La coupure en deux de cet espace naturel par l'avenue du Parisis aura un impact paysager majeur. Les nuisances (bruit, pollution...) associés achèveront de dénaturer complètement cet ilot de quiétude.

Faune et flore :

Impact :

Les zones humides du petit Rosne et dans une moindre mesure la prairie de la ferme Lemoine sont des « réservoirs de biodiversité » tant d'un point de vue faunistique que floristique comme il est mentionné p252 de l'étude d'impact. **Ainsi 4 espèces de plantes rares à très rares ont été observées. De même, ont été observées nombre d'espèces protégées : 4 d'insectes, 46 d'oiseaux, 2 de reptiles, 2 d'amphibiens ainsi que 2 de chiroptères.**

Malgré les mesures de protections prises dans le cadre de la construction puis de l'utilisation de la nouvelle infrastructure, cette dernière aura, de par le changement de nature de sol mais surtout de par les nuisances liées aux engins ou au trafic, un impact majeur sur cet écosystème. Comment ne pas comprendre que les espèces dont l'habitat et les conditions de vie et de reproduction seront bouleversées risquent fort de disparaître totalement de la zone ?

Compensation (3.11.2 p480)

Le Maître d'Ouvrage se targue de compenser les effets destructeurs du projet sur la faune et la flore par la mise en œuvre de mesures compensatoires permettant « de préserver et de mettre en œuvre des mesures de gestion écologiques sur un ensemble fonctionnel et cohérent de près de 34,7ha » (p484).

Notons tout d'abord qu'une grande partie de ces mesures visent à maintenir à l'état naturel les surfaces attenantes à la ferme Lemoine. Le terme compensation paraît donc largement excessif.

Le changement de mode d'exploitation de certaines terres de la ferme Lemoine en Secteur 1 et 2 interroge, par ailleurs, sur la viabilité de l'exploitation agricole sur le long terme comme l'a fait remarquer la chambre d'agriculture.

De surcroît, la préservation de certaines de ces terres est fictive puisque une partie des terrains du Secteur 1 destinés à une «restauration d'une prairie de fauche avec une trame bocagère basse » se situe en zone AU (à urbaniser). Il est ainsi précisé p264 de l'EI :

« les terrains sur la ville de Garges-lès-Gonesse sont essentiellement des zones naturelles et ont vocation à être maintenues. Les terrains situés au Nord de l'Avenue du Parisis sont classés en zone naturelle. Ces terrains n'ont pas vocation à être urbaniser. Au Sud, les terrains de l'aire d'étude rapprochée ont vocation à être urbanisés, sous modification du PLU au niveau de la Dame Blanche Nord et au niveau de la ZI de la Muette. Seul le fort de Stains, inscrit dans la coulée verte, est à vocation naturelle où des équipements publics et des équipements d'intérêt général, comme par exemple des terrains de sports, peuvent être construits, »

Comment des terrains qui ont vocation à être urbaniser peuvent-ils faire office de zone de compensation ?

La compensation décrite est donc en partie hypothétique.

Incompatibilité avec le SDRIF

Fascicule N°3 et cartes

Les cartes de destination 3b et 3c identifient l'avenue du Parisis comme un « réseau de transports collectifs » et non comme un « réseau de transport routier ». Ce n'est manifestement pas le cas du projet objet de l'enquête publique qui est une 2x2 voire 2x3 voies routières. Quand bien même le Transport en Commun en Site Propre (TCSP), qui avait été présenté lors de la concertation de 2012, serait inclus dans le projet, l'infrastructure serait un réseau mixte à dominante routière mais pas un « réseau de transports collectifs ».

Le TCSP ne fait, de toute façon, pas partie du projet présenté et sa réalisation future demeure à ce stade largement hypothétique.

Fascicule N°5 :

Il est mentionné p95 :

*« Les TCSP le Bourget-Villepinte, l'Avenue du Parisis, Aulnay Tremblay, Cergy-Pontoise-Roissy et Marne la-Vallée-Roissy amélioreront l'accessibilité. Toutefois, en conformité avec les préconisations du dispositif de partage multimodal de la voirie appliqué aux avenues métropolitaines, **la capacité dédiée à la voiture devra se limiter à deux fois une voie de circulation sur l'ensemble du tracé.** »*

La capacité dédiée à la voiture dans le projet est de deux fois deux voire trois voies de circulation.

En dépit des allégations de l'étude d'impact, le projet d'infrastructure présenté en enquête publique n'est donc pas compatible avec le SDRIF.

Appréciation des impacts du programme (p616)

Comme mentionné dans l'EI, le code de l'environnement précise que « lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme » (à savoir l'ensemble du tracé + TCSP).

L'appréciation de l'impact du programme est un tissu de généralités sans données chiffrées qui ne donne aucune indication précise sur l'impact des projets cumulés.

Analyse des couts collectifs et des avantages induits pour la collectivité (p684)

Cette analyse repose sur des hypothèses qui ne sont pas claires et qui ne semblent pas cohérentes avec les données fournies dans le reste de l'étude d'impact.

Mise en compatibilité des PLU d'Arnouville, Garges, Sarcelles et Bonneuil

Nous n'avons pas trouvé trace dans les documents d'EP des lettres de saisine des Personnes Publiques Associées. Seul un compte rendu de réunion est joint.

Nous sommes, par ailleurs, très étonnés de ne pas avoir noté dans les documents l'avis de la Région que ce soit sur la mise en compatibilité des PLU ou plus généralement sur le projet soumis à enquête publique.

Adhésion de la population locale

Le projet est régulièrement présenté par le Maître d'Ouvrage comme ayant suscité, lors de la concertation de 2012, une forte adhésion de la population riveraine du tracé Est. Il est, par exemple, mentionné page 111 de l'EI : **« le projet a reçu un accueil très positif de la part de la population et des élus ».**

Cette présentation est inexacte voire mensongère, très peu de riverains s'étant déplacés aux réunions publiques de la partie est du tracé. Ainsi M.Nau, garant de la concertation, a-t-il écrit dans son rapport de conclusion : **« Les riverains du projet ont été très peu nombreux lors des 3 premières réunions, et beaucoup plus lors des 4 dernières. »**

Conclusion

Pour l'ensemble des motifs exposés ci-dessus le Collectif Vivre sans BIP émet un avis négatif sur le projet et demande son abandon.

Arnouville, le 21 septembre 2015,

Pour le Collectif Vivre sans BIP :

Vincent Gayrard

Didier Lefebvre