



Concertation sur l'Aménagement de l'Avenue du Parisis
Compte-rendu intégral
de la réunion publique du mardi 13 novembre 2012, à Deuil-la-Barre

Les intervenants à la tribune :

- **Arnaud BAZIN**, Président du Conseil général ;
- **Jean-Claude NOYER**, Maire de Deuil-la-Barre ;
- **Philippe SUEUR**, Vice-Président du Conseil général en charge des Transports et des Infrastructures ;
- **Guy KAUFFMANN**, Directeur général des services du Conseil général ;
- **Didier JUVENCE**, Directeur des routes du Conseil général ;

La réunion s'est déroulée sous le contrôle de François NAU, Garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Début de la réunion : 20h11 - Fin de la réunion : 23h26

Nombre de participants dans la salle : 470 personnes

Juliette PERNEL, Animatrice – SENNSE

Bienvenue à toutes et à tous. Cette réunion est organisée par le Conseil général du Val-d'Oise. Nous allons parler ce soir du projet d'aménagement de l'avenue du Parisis. Ce projet est soumis à la concertation depuis le mois de février. Cette réunion de Deuil-la-Barre est la toute dernière. L'objectif de cette réunion est de vous informer, de vous présenter le projet et de laisser une large place aux échanges pour répondre à toutes les questions qui peuvent se poser sur le projet.

Avant de vous dire deux mots sur le déroulement de la réunion et de laisser la parole à la tribune, je vous présente les personnes à la tribune qui prendront la parole ce soir.

- M. Arnaud BAZIN, Président du Conseil général du Val-d'Oise ;
- M. Jean-Claude NOYER, Maire de Deuil-la-Barre, à qui je vais céder la parole ;
- M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général en charge des transports et des infrastructures et Maire d'Enghien ;
- M. Guy KAUFFMANN, Directeur Général des Services au Conseil général du Val d'Oise
- M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général, il vous présentera le projet de manière plus complète ;
- M. François NAU, garant de cette concertation, est désigné par la Commission Nationale du Débat Public, il vous expliquera brièvement son rôle.

Je vais donner la parole à M. le Maire qui va vous accueillir, puis à M. BAZIN qui introduira cette réunion et rappellera le contexte dans lequel se passe cette concertation. Je laisserai ensuite la parole à M. NAU, il vous expliquera le principe de la concertation. Nous passerons au vif du sujet et je

donnerai la parole à M. JUVENCE pour vous présenter le projet pendant une trentaine de minutes avec des focus sur Deuil-la-Barre, c'est l'objectif de cette réunion.

Nous laisserons le temps qu'il faut à un échange avec la salle, afin que chacun puisse poser ses questions et qu'on puisse prendre le temps de répondre. L'idée est d'aller jusqu'à 23 h pour éviter de ne frustrer personne, afin que tout le monde puisse s'exprimer.

Je laisserai, pour finir la parole à M. BAZIN qui conclura cette réunion.

Vous avez entre vos mains un dossier de concertation qui vous a été remis à l'accueil. Ce n'est pas la présentation qui va vous être faite ce soir, la présentation sera en ligne dès demain sur le site du Conseil général. Vous avez la possibilité de poser vos questions par écrit. Pour ceux qui ne souhaiteraient pas prendre la parole oralement, vous pouvez écrire vos questions et nous faire un signe quand on sera dans la phase échanges pour récupérer vos questions et les faire passer à la tribune.

Je vous laisse la parole, M. le Maire, pour accueillir. Merci.

M. Jean-Claude NOYER, Maire de Deuil-la-Barre

Merci beaucoup. Monsieur le Président, merci d'avoir organisé cette réunion de concertation sur Deuil-la-Barre. Elle a un vif succès, vous le remarquez. Je remercie évidemment toutes les personnes présentes qui vont s'exprimer sur le projet présenté. Ce sera fait, je le souhaite, sans passion, mais avec les idées qui sont les nôtres, avec nos réticences sur certains points. Je reviendrai là-dessus tout à l'heure lorsque vous voudrez bien me donner la parole avant les questions d'ordre plus général. Je ne vais pas allonger mon propos, nous allons passer directement aux choses importantes, c'est-à-dire la présentation du projet avec les techniciens et ingénieurs du Conseil général, que je remercie d'être présents. Merci beaucoup.

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

Merci M. le Maire de votre accueil et d'avoir mis à notre disposition les moyens logistiques pour organiser cette réunion. Vous soulignez qu'elle a beaucoup de succès, je n'en doutais pas un seul instant et cela a été le cas de l'ensemble des réunions organisées pour cette concertation, ce qui prouve que cette démarche, cette volonté du Conseil général d'organiser la concertation, répond à un véritable besoin.

Nous avons consulté la Commission du Débat Public pour savoir quelles étaient les modalités souhaitables pour cette concertation. C'est cette procédure qui a été prescrite avec un tiers garant, M. NAU, qui est là pour s'assurer que l'information dont nous disposons est communiquée de façon transparente et loyale au public et que le public a l'occasion de s'exprimer et de faire l'ensemble des remarques qu'il souhaite. C'est ce qui s'est produit jusque-là de façon tout à fait normale et satisfaisante.

J'insiste sur le fait que cette procédure de concertation est prévue par la loi, qu'elle est différente d'une commission de débat public, à proprement parler, sur laquelle, il n'y a que des membres nommés pour fournir un avis sur le fond, mais que, là, le Conseil général, maître d'ouvrage du projet, est directement en prise avec les remarques qui sont faites et a la charge de dégager le projet le plus consensuel possible, mais sous sa responsabilité. Le terme le plus important ce soir, comme je l'ai dit à chaque fois, c'est le mot de « projet ». Ce n'est pas un cahier des charges ficelé que nous mettons pratiquement demain matin en appel d'offres pour le réaliser, il s'agit d'échanger autour d'un projet qui, peut être, et qui doit être modifié, adapté selon les besoins.

En 2006, nous avons, nous Conseil général repris ce projet porté jusque-là par l'État depuis très longtemps, au terme d'éléments de décentralisation. En 2007, le Conseil général a délibéré pour

prendre à son compte ce projet d'avenue du Parisis. Après cinq années où il ne s'est passé que des travaux internes, en 2012, nous avons décidé d'aller à la concertation sur ce projet. Pourquoi ?

D'abord, parce que les objectifs se sont manifestement affirmés de plus en plus et qu'il nous a paru nécessaire de proposer un projet d'intérêt général de liaison est-ouest sur le sud du département. Il s'agit de faciliter les déplacements entre les lieux de vie et les lieux de travail. Il s'agit d'améliorer le trafic sur l'ensemble des territoires concernés en désengorgeant les voies actuellement saturées et surtout en grand danger de saturation supplémentaire aux horizons 2025-2030. Il s'agit d'associer un projet de transport en commun sur l'ensemble de la desserte. Il s'agit de favoriser et d'encourager les circulations douces. Il s'agit enfin de mener un projet qui permette une liaison attractive vers les zones d'emplois essentielles qui sont à l'est du département. Je rappelle que Roissy est le premier pôle d'emplois régional, sur l'est du département où se cumule l'ensemble des difficultés sociales de notre collectivité. Trois communes, parmi les quatre les plus en difficulté dans toute la région Île-de-France, sont concernées par les projets de développement économique du contrat de développement territorial de l'est du département. C'est tout à fait essentiel que notre collectivité départementale prenne sa part dans le cadre de ses compétences au développement économique qui permettra de tirer vers le haut ces territoires de l'est du département. C'est pourquoi nous avons jugé qu'il était indispensable maintenant de finaliser, de faire avancer le projet et d'essayer de le finaliser à travers cette concertation publique.

Cette concertation a commencé au mois de février par des réunions sur les communes de Sarcelles, d'Arnouville, de Garges-lès-Gonesse. Des délibérations de ces communes ont eu lieu et une délibération intermédiaire du Conseil général du Val-d'Oise pour prendre en compte cette étape de bilan. Elle a eu lieu au mois de juillet et il y a eu un vote unanime des conseillers généraux pour le prendre en compte. Nous avons souhaité ensuite organiser quatre réunions sur cette partie du projet. On parle d'Est et d'Ouest, mais la frontière est, pour nous, sur la départementale 301, ex-nationale 1. Je le dis tout de suite pour que les choses soient claires par la suite.

Nous arrivons, aujourd'hui, au terme de la quatrième réunion. Nous allons devoir ensuite attendre les délibérations des communes, puis nous-mêmes, nous aurons à délibérer pour prendre en considération les résultats de cette concertation.

Je suis l'exemple de M. le Maire en propos introductif. Nous allons vous présenter plus spécifiquement, rapidement ce qui concerne l'ensemble du projet, cela a été fait à de nombreuses reprises, et beaucoup de gens en ont pris connaissance, y compris sur notre site, mais plus spécifiquement ce qui concerne le territoire de la commune de Deuil.

Juliette PERNEL

Merci M. BAZIN. Avant de donner la parole à M. JUVENCE, M. NAU, garant de la concertation va dire un mot rapidement. Nous passerons ensuite au cœur du sujet.

M. François NAU, garant de la concertation

Bonsoir à tous. Je suis le garant de cette concertation, je l'ai suivie depuis le début. Vous avez certainement remarqué que je suis indépendant du maître d'ouvrage du projet, le Conseil général. J'assume ce rôle de garant pour que la concertation se déroule suivant les objectifs fixés par la Commission Nationale du Débat Public, c'est-à-dire veiller à ce que l'information soit la plus complète possible à la fois sur les modalités de la concertation et sur le projet, et veiller à ce que le public puisse s'exprimer au maximum, non seulement sur la concertation, mais également sur le projet.

Comme nous arrivons à la fin de la concertation, j'ai constaté que, jusqu'à présent, ces objectifs avaient été atteints, notamment au niveau du dispositif de concertation qui a permis une bonne

information de l'ensemble de la population concernée par le projet. Cette population est très nombreuse, puisqu'il s'agit non seulement des usagers potentiels, des riverains du projet, mais également des populations qui subissent actuellement la circulation dans toute cette zone. Il y a l'information sur le projet proprement dit qui est importante de façon à ce que chacun puisse bien comprendre, à la fois le contexte du projet et ses caractéristiques, avec ses enjeux et son incidence. J'ai pu constater que l'information avait été progressivement enrichie, mais qu'elle était complète, sincère et de qualité, notamment sur le site dédié au projet où vous trouvez l'ensemble des caractéristiques du projet ainsi que les études socio-économiques et les études d'incidence sur l'environnement. Toutes ces informations vous permettent de vous faire une idée sur le projet, de construire votre opinion et de l'exprimer le plus possible, non seulement lors des réunions publiques, mais directement sur le site dédié au projet.

L'importance dans l'expression est bien sûr les arguments que vous avancez pour ou contre le projet, pour tel aspect du projet, de façon à ce que l'ensemble de cette expression représente la véritable valeur ajoutée de la concertation. L'ensemble doit être pris en considération par le maître d'ouvrage en constatant l'acceptabilité sociale du projet et en prenant en compte, avant sa décision, tous les avis exprimés. Cette expression, qui constitue le matériau principal de la concertation s'est exprimée au cours des réunions, je suis là pour vérifier qu'il y a bien transparence de cette expression à travers les comptes-rendus des réunions publiques mis en ligne progressivement et à travers les avis exprimés. L'ensemble sera traduit dans le compte-rendu officiel de la concertation établi par le maître d'ouvrage et dans le rapport que je ferai en fin de concertation, l'ensemble de ces documents étant rendu public. Ce seront des documents qui feront partie du dossier d'enquête publique.

Pour la réunion de ce soir, comme vous êtes très nombreux à y assister et certainement à vouloir vous exprimer, je souhaite que votre expression soit la plus courte et la plus concise possible dans un bon respect de la prise de parole des autres, dans un climat calme et de sérénité en évitant les petits débordements qu'on a connus lors de la réunion précédente, émaillés de certains manques de respect de personnes, j'espère que ce soir, la réunion sera calme.

J'ai noté que certaines associations m'ont demandé des prises de parole courtes, ce sera le cas ce soir. Vous pourrez vous exprimer de façon successive et j'espère qu'on pourra donner la parole aux gens qui ne se seront pas exprimés jusqu'à présent, notamment aux habitants de Deuil. Je souhaite que la réunion soit la plus fructueuse possible et utile pour le projet.

Les associations qui ont demandé des prises de parole concernent le collectif « contre le BIP », l'association de défense de la côte de Deuil, M. LOUP au nom de « Val-d'Oise Environnement » s'exprimeront. Ainsi que M. JOUBERT, puisqu'il a déposé un cahier d'acteur récemment.

Juliette PERNEL

On vous explique le projet. M. JUVENCE sait que je rappelle toujours avant sa prise de parole qu'il veille à ne pas employer trop de mots techniques. Si je vois des gens grimacer dans la salle, je me permettrai de l'interrompre pour qu'il explique d'éventuels termes barbares. Pour le reste, je lui fais entière confiance pour sa pédagogie. On essaie de ne pas interrompre la présentation pour que tout le monde ait bien toutes les clés et comprenne bien le projet. Nous laisserons tout le temps qu'il faut pour prendre les questions-réponses.

M. Didier JUVENCE, Directeur des routes au Conseil général

Bonsoir à tous. Pendant une petite trentaine de minutes, je vais essayer de vous présenter le projet, au moins ses grandes lignes, sachant que vous pouvez retrouver le projet, comme l'ont souligné M. BAZIN et M. NAU, notamment sur le site Internet par le biais de notre site Valdoise.fr.

Nous allons commencer par rappeler les 7 communes concernées par ce projet. D'ouest en est, Soisy-sous-Montmorency, Montmorency, Deuil où nous sommes au soir, – j'en profite pour remercier M. le Maire de son accueil – Groslay, Sarcelles, Arnouville et Garges pour se raccorder sur ce petit plan où figurent des sections déjà réalisées et des sections en travaux d'ouest en est.

Les caractéristiques générales du projet : il s'agit bien d'une voie nouvelle permettant d'accueillir une circulation automobile dans un contexte de circulation imposée à 70 km/h, de 2 x 2 voies, mais aussi et surtout, un transport en commun en site propre, que l'on appelle un TCSP, et de part et d'autre ou de façon unilatérale, des modes actifs, c'est ce qu'on appelait les circulations douces, c'est-à-dire une piste cyclable et un cheminement piétons sur l'ensemble du tracé. Vous verrez parfois qu'il y a 22 km de circulation douce, 2 x 11 km, c'est 11 km de part et d'autre.

Plusieurs types d'aménagements ont été envisagés, à nouveau comme l'a dit le Président BAZIN, on est en phase projet, en phase amont, on est au niveau de la faisabilité du projet. Parmi ces caractéristiques, un aménagement qui peut être dénivelé ou en déblais, c'est-à-dire en dessous du niveau du terrain naturel ou au contraire un aménagement qui peut être à niveau, vous allez avoir une vue de ce que cela peut représenter. On vous présentera très rapidement quatre solutions, ces solutions, étant pour certaines majoritairement en dénivelé pour d'autres, majoritairement à niveau.

Dans le cadre d'un aménagement dénivelé, il s'agit d'une coupe, exemple typique de ce qui peut être représenté sur lequel on voit la circulation automobile plus bas que le niveau du terrain naturel, 2 x 2 voies, deux voies par sens. La circulation du transport en commun en site propre, qui, dans le cas de cette coupe de principe, est reportée de façon unilatérale d'un côté du projet. De part et d'autre, nous avons les circulations douces avec les circulations piétonnes et les circulations cyclistes. Dans cette coupe, ne figurent pas, à titre d'exemple des protections phoniques, qui sont prévues partout où la réglementation le nécessitera. Des protections phoniques peuvent être de plusieurs types :

- des merlons paysagers, des buttes de terre plantées, paysagées, arborisées ;
- des écrans verticaux absorbants ou réfléchissants là où il y a un peu moins de place, là où les contraintes techniques le nécessitent. Ces écrans permettront de ne pas reporter le bruit qui peut être engendré par cette infrastructure sur le milieu environnant et les riverains.

À l'inverse, une coupe de principe d'un aménagement à niveau. Le transport en commun en site propre est dans l'axe de la voirie. De chaque côté, nos deux voies de circulation automobile. Chacun de ces deux types d'aménagement présente des avantages et des inconvénients. À nouveau, en rive, de chaque côté, les circulations douces avec les circulations piétonnes et les pistes cyclables.

Le mieux est de faire tout le cheminement de l'avenue du Parisis, d'ouest en est, très rapidement. Sur la partie ouest, vous reconnaissez l'ovale, c'est le champ de courses d'Enghien-Soisy. À proximité de cet ovale, il y a l'arrivée du BIP ouest, qui arrive au niveau du rond-point sur l'avenue Kellermann, le rond-point BP. Le projet prévoit donc de passer sous la voie ferrée, de traverser la commune de Soisy et de rejoindre, sur la partie droite du slide, la partie est du tracé, la RD 301. Nous allons y aller de façon plus générale.

Le tracé de Soisy à Montmorency, sur la partie ouest, on retrouve à gauche, le champ de courses d'Enghien, la gare de Soisy, quelques codes couleurs pour vous aider à mieux comprendre. Le code couleur que l'on retrouve au centre du tracé bleu gris correspond à la circulation automobile, le code couleur rouge carmin correspond à la circulation du transport en commun en site propre – le transport en commun en site propre signifie qu'il est sur un espace qui lui est dédié, sur cet espace ne circuleront que les transports en commun – de couleur verte, pas forcément uniquement des plantations, mais surtout les circulations en vert foncé les circulations de piétons et les pistes cyclables, en vert clair et plus large, on retrouve des zones dans lesquelles des protections phoniques sont d'ores et déjà prévues pour protéger du bruit.

Cette avenue du Parisis part du rond-point Kellermann, au niveau de la station BP, passe sous la voie ferrée, rejoint, à travers une place carrée, au niveau de la RD 928, l'avenue de la Division Leclerc à

Soisy-sous-Montmorency, puis continue en direction de Montmorency pour arriver en limite de la commune de Montmorency au niveau du parc Saint-Pôle et du château de Dino en limite de l'avenue Charles-de-Gaulle.

Sur Deuil, on retrouve la limite communale de Montmorency. On serpente, le code gris bleu figure la circulation automobile à 2 × 2 voies. On est dans une logique, sur la partie ouest du slide, d'avoir la circulation du transport en commun axiale, c'est-à-dire que les 2 voies des bus à haut niveau de services (BHNS), sont reportées sur le côté nord du tracé. On arrive à un point d'échange, au niveau de la rue des Mathouzines, avec le tissu local qui se fait à travers un giratoire dimensionné pour permettre les échanges avec le tissu local, mais qui est le lieu où le transport en commun, pour l'instant unilatéral au nord, va devenir axial une fois qu'on aura passé ce giratoire. Les principes de franchissement du giratoire sont priorité absolue au transport en commun avec, à cette occasion, la réalisation de passages piétons protégés soit à l'occasion du passage des transports en commun, soit classiquement sur des appels piétons. De part et d'autre de ce giratoire, vous avez au nord, en y arrivant et après au sud des zones dans lesquelles des protections phoniques sont prévues et des rétablissements de circulation automobile pour permettre au tissu local, les usagers, les riverains, d'emprunter cette avenue du Parisis pour aller soit vers l'est, soit vers l'ouest.

Vous êtes sur le giratoire, on vous a fait un petit zoom qui figure les principes, de gauche à droite, nous avons les circulations douces cyclistes et piétonnes, les deux voies de circulation automobile sur la partie basse du giratoire, pour les gens qui circulent de l'ouest vers l'est, la circulation du transport en commun en site propre qui se trouve dans l'axe avec des aménagements paysagers, arborisés, de l'autre côté du giratoire la symétrie où on retrouve les deux voies de circulation des usagers qui circulent de l'est vers l'ouest. À l'extrémité de ce giratoire, on retrouve la continuité des circulations cyclistes et piétonnes. Ces circulations cyclistes et piétonnes, bien évidemment, n'ont pas pour seule vocation de permettre aux usagers qui le souhaiteraient de parcourir les 11 km de chaque côté, il est bien évidemment prévu qu'elles se raccordent sur le réseau cycliste départemental qui, existant ou projeté de façon à assurer une continuité des liaisons douces, qu'on appelle les modes actifs.

Si je continue un peu plus à l'est entre la rue des Granges et de la rue du Clos de Paris, notre projet est un projet à niveau avec une continuité au niveau des protections (vert clair), au sud du projet, sur la première partie de la planche, et au nord pour protéger les habitations. Le transport en commun en site propre, lui, continue d'être axial dans la traversée de Deuil, en limite de Montmorency, juste au nord, et en limite de Groslay.

Sur le même principe, une coupe est faite au niveau d'une protection phonique sous forme de merlons. La coupe se lit dans le sens du dessin (pointes bleues) qui nous oriente. Si je lis de gauche à droite, j'ai un merlon – on est au niveau de la faisabilité, il n'est pas complètement dimensionné aujourd'hui, mais c'est pour vous donner une idée, il pourrait y avoir entre 2 m et 3 m 50 de haut en fonction des besoins – ce merlon permet d'isoler les populations existantes et les riverains. On retrouve les circulations douces. C'est un dessin de principe, on peut très bien envisager qu'il y ait permutation entre le merlon et les circulations douces, de façon à mieux isoler les gens qui pourraient circuler de part et d'autre du projet. On retrouve notre 2 × 2 voies avec 2 voies de circulation. Toujours de la gauche vers la droite, 2 voies de circulation de l'Ouest vers l'Est, puis une voie pour le transport en commun en site propre et nos 2 voies de circulation de l'Est vers l'Ouest. On retrouve, côté sud, le bas du slide, les autres circulations douces piétonnes et cyclistes.

Je continue au niveau de la rue du Clos de Paris pour arriver au niveau du Lac Marchais. Nous avons, dans la même logique, le transport en commun en site propre, dans l'axe du projet, il vient à nouveau franchir un deuxième giratoire qui permet d'assurer les continuités de transit du trafic qui roule sur l'avenue du Parisis, mais aussi et surtout, d'assurer les liaisons nord-sud en rétablissant les voies locales et en permettant aux usagers et aux riverains d'emprunter l'avenue du Parisis vers l'Ouest, vers l'Est, mais aussi aux usagers de l'avenue Parisis de sortir en limite de Deuil et de Groslay.

Sur le principe, une dizaine d'arrêts de ce transport en commun en site propre (BHNS) sont prévus sur l'ensemble de l'itinéraire. On peut imaginer de profiter d'un tel carrefour giratoire où le transport en commun est protégé, où les traversées des piétons sont protégées pour aménager un point d'arrêt de façon à ce que les usagers rencontrent une station de bus leur permettant d'accéder dans les deux sens, en transport en commun, pour aller soit vers l'est, vers le pôle de Roissy, soit vers l'Ouest vers les pôles-gare d'Argenteuil ou le pôle-gare d'Ermont-Eaubonne.

Au niveau de la rue du Lac Marchais, nous avons une nouvelle coupe. Il y a un peu plus que l'avenue du Parisis, puisqu'il est prévu de rétablir la sente du Lac Marchais. Toujours dans notre logique de coupe qui se lit de gauche à droite, les circulations douces éloignées du tracé de l'avenue du Parisis, éloignées en espace et en altimétrie, puisqu'on n'est pas tout à fait au même niveau, on est plus haut de façon à isoler les riverains du bruit et de la vue. Nous avons nos 2 voies de circulation allant de l'Ouest vers l'Est, les 2 voies du transport en commun qui circulent dans l'axe, les 2 voies de l'Est vers l'Ouest. Pour protéger les riverains qui se trouvent au sud de l'avenue du Parisis, un deuxième équipement de type protections phonique. Nous avons symbolisé à nouveau, cela sera travaillé en fonction de ce qu'on appelle les études de définition, je rappelle qu'on est au niveau de la faisabilité, un deuxième type de protections phoniques, un merlon paysager, une butte arborisée. À l'extérieur, on retrouve à la fois les circulations douces (piétons vélos) et un peu plus loin, le rétablissement de la sente du Lac Marchais de façon à pouvoir rétablir la circulation locale, à niveau, pour les riverains et les usagers.

Sur Groslay, à l'est, on retrouve à gauche du slide, le précédent giratoire. Sur Groslay, le transport en commun en site propre reste dans l'axe du projet, passe sous la voie ferrée, c'est un ouvrage prévu pour permettre de franchir la ligne SNCF présente à ce niveau. Les circulations douces sont contiguës au tracé de façon à leur permettre de franchir cet ouvrage SNCF. On retrouve un dernier giratoire avant d'arriver sur la RD 301 qui constitue la limite de la partie ouest du projet, c'est l'ancienne RN1, la route de Calais. Nous sommes sur le principe d'une place traversante où le transport en commun en site propre passe d'un tracé axial en profitant de sa priorité donnée au niveau du carrefour, traverse le carrefour pour repartir de façon unilatérale sur le côté sud du projet de l'avenue du Parisis.

Je suis passé rapidement sur cette partie, mais s'il y a des questions plus précises sur des aspects qui concernent particulièrement la ville de Deuil et sur lesquels vous souhaiteriez revenir pour localiser plus précisément le projet par rapport à vos questions, on y reviendra tout à l'heure.

Ce projet n'est pas unique, quatre solutions d'aménagement sont possibles. Ces solutions diffèrent à la fois par leur tracé altimétrique. Je vous ai dit que des projets étaient plus ou moins à niveau ou dénivelés, c'est-à-dire au niveau du terrain naturel ou enterré, on n'a pas de projets qui se trouvent au-dessus du terrain naturel, mais également ce qu'on appelle le profil en travers. Le positionnement du transport en commun en site propre peut être différent suivant les solutions qui vous sont proposées. En revanche, il n'y a pas de grandes variantes d'implantation, les emprises de ce projet sont maintenant très anciennes, ce projet a été lancé dans les années 1930, les emprises sont connues, délimitées, c'est ce qu'on appelle le faisceau dans lequel circule le projet. Nous avons fait en sorte que le projet respecte ce faisceau.

Ces quatre projets se différencient sur quatre principaux items :

- l'intégration du projet dans son environnement ;
- des mesures de temps de parcours, ce qu'on a appelé la qualité du temps de parcours, plus le temps de parcours est court, meilleure est la qualité sur l'avenue du Parisis ;
- l'accessibilité au futur bus en site propre importante à la fois pour les bus qui circulent, mais surtout pour les usagers, les riverains qui veulent emprunter ce bus ;
- le coût estimatif des travaux. On y viendra après de façon plus détaillée, si vous le permettez.

Quelques éléments pour pouvoir comparer ces solutions notamment en termes de trafic et termes de temps de parcours. Les voitures qui sont symboliquement représentées représentent le trafic aujourd'hui à l'ouest au niveau de la RD 170, le fameux champ de courses d'Enghien avec le giratoire BP, à l'est, à la limite de Gonesse, au niveau de la l'ancienne RN 17, qui s'appelle maintenant la RD 317, et la RD 370 qui est le démarrage de ce qu'on appelle le BIP Est. À l'ouest, environ 35 300 véhicules, à l'est 39 400 véhicules. Aujourd'hui, pour faire ce parcours entre Soisy-sous-Montmorency et la limite de Garges-lès-Gonesse Bonneuil, le tracé n'existe pas, c'est une friche, il faut pratiquement 1 h, environ 50 minutes en moyenne en heure de pointe pour faire le trafic, soit une vitesse de circulation légèrement inférieure à 20 km/h.

Si la situation devait évoluer sans réaliser l'avenue du Parisis, vous avez des éléments qui vous donnent l'évolution du trafic. On passerait de 35 300 à 38 000 véhicules à l'horizon 2025-2030 sur la partie ouest du tracé et de 38 000 à 40 000 véhicules sur la partie est du tracé. La durée de parcours prévisionnelle entre Soisy et Bonneuil, dans l'hypothèse où l'avenue du Parisis ne se ferait pas, serait supérieure à 1 h avec une vitesse moyenne de l'ordre de 15 km/h. Le tracé de l'avenue du Parisis représente environ 11 km.

Comme on vous a donné des éléments sur la situation actuelle sur l'avenue du Parisis, voici quelques éléments par solution.

Concernant la solution 1 portée par le Conseil général, on retrouve des trafics de l'ordre de 38 000 véhicules à l'ouest du tracé, de 42 000 à l'est du tracé. Sur Deuil, de l'ordre de 33 000 à 36 000 véhicules suivant les sections.

Le temps de parcours moyen, on était à peu près à 1 h 03, on serait ici sur un temps de parcours entre la RD 170 et la RD 317, d'est en ouest, de l'ordre de 20 minutes. Cela nous permet de dire que cette solution 1 étant globalement à niveau, essentiellement sur cette partie du tracé, on est 60 % à niveau sur ce tracé, nous sommes dans le cas de figure que je vous ai présenté précédemment avec le transport en commun en site propre et les 2 x 2 voies de circulation qui circulent au niveau du terrain naturel, 40 % dénivelé, là où le tracé est en dessous du terrain naturel. Pour nous, c'est la solution qui présente le bon compromis entre la performance et le coût. Bon compromis, parce qu'il présente une bonne intégration environnementale, cela fera partie des questions-réponses sur lesquelles on interviendra plus tard. Un temps de parcours, intéressant, il est de l'ordre de 20 minutes, un bon compromis entre l'intégration urbaine et l'accessibilité aux transports en commun en site propre. Il est facile d'y accéder, le transport en commun a des priorités à chacun des nœuds d'intersection et de circulation, et un coût inférieur à 500 M€, un coût valeur 2011, puisque nous sommes à 498 M€.

Vous aurez des éléments de comparaison avec les autres solutions tout de suite après.

Le mieux, c'est que vous puissiez retenir vos questions pour les exprimer dans le cadre des questions réponses, je n'entends pas très bien la question, j'entends un brouhaha, mais on répondra si le Président BAZIN le permet et le souhaite.

Sur les solutions 2 et 3 que j'ai regroupées sur les slides. Ce sont des solutions qui ont le même tracé, tracé plus dénivelé. La différence entre ces deux solutions, c'est uniquement des différences de positionnement du transport en commun en site propre. Dans le cas de la solution 2, on a les deux voies de circulation automobile, 2 voies de transport en commun, et les 2 autres voies de circulation automobile. Dans la solution 3, le transport en commun en site propre est désaxé, d'un côté ou de l'autre. On a nos 2 x 2 voies de circulation automobile, les 2 voies de transport en commun qui sont latérales par rapport à la circulation. Dans les quatre solutions proposées, il y a bien évidemment, toujours les mêmes circulations douces pour les piétons et pour les cycles.

Les temps moyens affichés sont les temps moyens pour les usagers qui sont en automobile pour franchir, pour circuler sur l'avenue du Parisis, sur l'ensemble du tracé d'ouest en est. Les sous-sections avec des couleurs différentes représentent les temps moyens par sous-section. Dans les

solutions 2 et 3, le temps moyen est plus faible que dans la solution 1, c'est bien évident puisque c'est une solution plus dénivelée, les échanges avec la circulation automobile à niveau se font par des échanges dénivelés. Les usagers qui se trouvent sur l'avenue du Parisis et qui veulent y rester n'ont pas besoin de rencontrer les usagers qui sont à niveau. Les temps moyens pour les transports en commun en site propre, une vitesse d'exploitation est prévue qui entre 25 et 30 km/h, une vitesse d'exploitation élevée, 11 km de distance, 30 km/h de temps moyen, cela représente une vitesse moyenne importante. On retrouve nos 20 minutes. Ce sera pendant toutes les heures de circulation du transport en commun en site propre puisque ce transport en commun a des voies qui lui sont dédiées, il est prévu une circulation de 5 h du matin à 1 h du matin le lendemain soir.

Je vais poursuivre et nous reviendrons au niveau des questions. Les trafics à l'ouest seront un peu plus faibles, puisqu'on est de l'ordre de 31 000 véhicules jour, ce qui est compréhensible puisque le tracé est dénivelé, à l'est, on est de l'ordre de 43 000 véhicules jour.

Si on fait la synthèse de ces deux solutions, cette solution beaucoup plus dénivelée, on était à 60 % à niveau, 40 % dénivelé, les données, ici, sont inverses, puisqu'on est à 35 % à niveau et 65 % dénivelé. Le temps de parcours est meilleur, il est de 17 minutes. La lisibilité du transport en commun en site propre est plus importante, mais l'accessibilité est moins facile pour les usagers, puisqu'il faudra permettre aux usagers, au niveau du terrain naturel, de pouvoir accéder aux transports en commun (BHNS) qui sont en dessous du tracé à certains endroits. Son accessibilité est moins aisée.

Au niveau des coûts, ils sont plus importants de l'ordre de 10 % supérieurs à celui de la solution 1. Globalement, de l'ordre de 550 M€, puisqu'on est à 547 M€ pour la solution 2 et 560 M€ pour la solution 3. C'est une solution performante, mais plus chère.

La solution 4, on la retrouve avec un temps moyen plus important, c'est à nouveau un temps moyen pour les usagers en automobile. Cette solution est beaucoup plus à niveau avec des échanges plus importants avec le tissu urbain et la circulation locale. Il est de l'ordre de 25 minutes. Les chiffres de trafic ne varient pas de façon très importante, puisqu'on retrouve 30 500 véhicules à l'ouest du projet et 42 500 à l'est, à comparer aux 42 800 qu'on avait juste avant. Ce sont des trafics moyens journaliers. Cette solution 4 est moins performante puisque le temps moyen de parcours est plus important, l'aménagement est beaucoup plus à niveau, puisqu'on est au-dessus de 70 % à niveau, 70 % à niveau et 30 % dénivelé. C'est un bon compromis entre l'intégration urbaine et une meilleure accessibilité au TCSP. Elle a un avantage pour le maître d'ouvrage que je représente en tant que technicien, le coût est moindre. Vous noterez malgré tout que ce n'est pas la solution qui est portée par le Conseil général. Si on fait la synthèse des quatre solutions, la solution 1 nous paraît être le meilleur compromis entre performances et coûts, c'est pour cette raison que le Conseil général porte cette solution. Les solutions 2 et 3 sont performantes, mais plus chères. La solution 4 est moins chère, mais beaucoup moins performante. Nous sommes en phase amont de la concertation, l'opération n'est pas ficelée, le projet est évolutif. Ces choses peuvent varier de façon globale ou de façon particulière sur certaines sections.

Quelques éléments en termes de planning. Comme cela a été dit, l'affichage de la concertation que vous retrouvez sur le site Internet de Val-d'Oise.fr est un affichage à mi-novembre 2012. Il est prévu ensuite des enquêtes publiques qui permettront aux riverains, aux usagers et aux municipalités, de se prononcer de façon formelle sur le projet. Ce projet aura été amendé pour tenir compte des éventuelles observations et des remontées qui ne manquent pas de ressortir de cette phase de concertation. L'objectif est d'obtenir une DUP (déclaration d'utilité publique) fin 2013, pour nous permettre de constituer les dossiers techniques, nous sommes là dans un niveau de définition d'études opérationnelles, pour envisager un démarrage des travaux à partir de 2015 sur, classiquement, 10 km de section, sur environ une dizaine d'années. Cela ne signifie pas 10 ans de chantier ouvert, mais pouvoir réaliser les tronçons fonctionnels de façon à envisager une mise en service à l'horizon 2025.

Je pense avoir tenu le planning. On va pouvoir passer aux questions-réponses.

Juliette PERNEL

Merci M. JUVENCE. Je vais juste souhaiter la bienvenue à M. SUEUR qui nous a rejoints, Vice-président du Conseil général, Maire d'Enghien-les-Bains. Je laisse la parole à M. le Maire de Deuil qui souhaitait faire une intervention avant de prendre vos questions.

M. Jean-Claude NOYER

Merci beaucoup. Monsieur le Président, vous me pardonnerez, je pense, d'être dans cette affaire, égoïstement Deuillois. Pour les Deuillois, l'avenue du Parisis peut être présentée comme une opportunité, mais aussi comme une source de nuisances difficilement supportables.

Opportunité, car elle permettrait un accès *a priori* plus facile, notamment au bassin d'emploi de Roissy, mais nuisances difficilement supportables en tout état de cause et surtout dans la configuration qui nous a été présentée, puisqu'il ne s'agit de rien de moins que de couper la ville en deux par une véritable scarification sur la Côte Blanche, pourtant élément remarquable de notre patrimoine naturel. De plus, des nuisances acoustiques, olfactives, sont des éléments qu'il convient de prendre en compte pour les riverains immédiats en particulier, rue Haute, rue de Verdun et également au Lac Marchais. Mon souci, vous le voyez, n'est pas qu'esthétique.

Ce sont ces raisons qui m'ont fait écrire, dès 1999, je cite « nous exigeons que le futur prolongement du BIP, si sa réalisation est confirmée, soit mise en œuvre dans les conditions exemplaires pour la population et pour le site. La seule solution permettant de remplir cet objectif est pour le Conseil municipal, une réalisation enterrée et couverte. »

Force est de constater aujourd'hui que ce projet est très éloigné de notre conception. C'est la raison pour laquelle, lors d'une réunion à la CAVAM, j'avais indiqué que ce projet était inacceptable par la ville de Deuil. Une autre réunion s'est tenue le 17 avril au cours de laquelle j'ai indiqué les aménagements nécessaires à la protection de l'environnement et de la population qui pourraient rendre cette liaison moins traumatisante, si toutefois, elle devait se faire. La réponse m'avait un peu choqué. On m'avait répondu « *purement esthétique et trop cher* ». À propos de trop cher, je me pose la question du financement. 500 M€ au moins selon votre estimation, 530 M€ ou 540 M€, vraisemblablement davantage, de toute façon d'ailleurs si vous deviez suivre les préconisations que je vous ai indiquées. Est-ce le moment ? Est-ce vraiment la période de marasme économique dans laquelle doivent être entamés de tels travaux ?

Enfin, si le projet pouvait se concevoir en 1934, 78 ans après, on peut se poser la question de son opportunité. Les bassins d'emplois que j'évoquais au début de mon intervention sont aujourd'hui accessibles par la Francilienne, au carrefour de la Croix Verte, à un quart d'heure de Deuil. Ils le seront encore davantage demain par la réalisation de la tangentielle Nord, en cours de réalisation, et dont l'ouverture est prévue en 2016 et encore davantage avec le projet du Grand Paris, si toutefois nous l'obtenons avec le Carrefour Pleyel qui débouchera sur la Défense, sur Saint-Lazare et sur Roissy. Ajoutons que le transport en commun sur site propre en position axiale peut paraître une bonne idée, mais potentiellement dangereux. Et j'ajouterai, cerise sur le gâteau, il ne serait accessible, pour 70 % des Deuillois, qu'en voiture. Pardonnez-moi la boutade, conviendrait-il alors de transformer la partie épargnée de la Côte, en parking, ce qui serait un environnement remarquable.

Ne voyez pas, Monsieur le Président, dans mes propos, une négation du travail réalisé par le Conseil général. Au contraire, je pense qu'il nous a ouvert les yeux à tous, qu'il est un élément de réflexion important, je vous ai donné mon sentiment, je pense qu'il reflète pour beaucoup l'avis des Deuillois.

Juliette PERNEL

Merci M. le Maire. Il y a certainement de nombreuses personnes qui souhaitent prendre la parole. M. NAU le disait tout à l'heure dans son introduction, il y a des associations qui se sont manifestées pour demander à intervenir formellement. Ce serait bien de laisser la parole aux personnes qui ont des questions concrètes sur le projet tel qu'il vous a été présenté par M. JUVENCE, notamment sur Deuil-la-Barre. Et ensuite, tout le monde peut prendre la parole et on prendra le temps qu'il faut pour y répondre. Vous pouvez lever la main, il y a deux hôtesse de chaque partie de la salle qui vont faire circuler des micros. Beaucoup de monde se trouvant en haut, cela ne va pas être simple de faire passer les micros. Si des personnes là-haut veulent intervenir qu'elles se manifestent et qu'elles descendent pour venir parler. Y a-t-il des questions sur le projet tel qu'il vous a été présenté par M. JUVENCE ?

INTERVENANT

Est-ce que sur le circuit de Montmorency, c'est couvert ou pas ?

M. Didier JUVENCE

Je l'ai survolé, mais je n'ai peut-être pas été suffisamment précis. Sur la commune de Montmorency, une partie se trouve en aérien, c'est-à-dire à niveau ou qui commence en dénivelé. Comme je l'ai signalé tout à l'heure, la traversée du parc Saint Pôl, pratiquement jusqu'à la rue du Général de Gaulle, depuis la rue des Chesneaux est effectivement en mode souterrain, enterré.

INTERVENANT

Je voudrais vous faire une remarque concernant le projet. J'observe qu'il y a deux axes de circulation pour le transport en site propre et vous notez que la fréquence de passage de la ligne serait en semaine de 15 minutes en période de pointe, cela signifie qu'il y aurait un bus toutes les 15 minutes. C'est ce que je crois comprendre. Est-il utile de faire deux voies de circulation pour un bus qui passerait toutes les 15 minutes ?

M. Didier JUVENCE

Il y a deux choses dans votre propos. Il y a la circulation du BHNS qui va emprunter l'ensemble de l'axe de l'avenue du Parisis pour relier Roissy aux pôles qui sont à l'ouest Argenteuil ou le pôle-gare d'Ermont-Eaubonne. Ce site propre dédié à la circulation des transports en commun ne lui est pas exclusivement réservé. On peut bien évidemment envisager qu'il soit emprunté par d'autres transports en commun. Nous sommes au niveau de l'étude de faisabilité, elle est menée avec nous, mais pas uniquement par nous, c'est le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) qui travaille dessus. L'objectif est de proposer un espace, un axe qui permette à l'ensemble des transports en commun qui auront besoin de l'utiliser, de l'emprunter. Il ne sera pas réservé à la circulation du bus à haut niveau de services qui, lui, aura une fréquence de l'ordre du quart d'heure. Dans ces interstices, il y aura d'autres transports en commun qui pourront passer qui feront soit du cabotage, c'est-à-dire d'un point à un autre, soit qui emprunteront tout ou partie de l'itinéraire.

M. Alain JOUBERT premier adjoint au maire

Mes questions vont dans le sens de celles de M. NOYER dont je partage complètement l'opinion, elles vous permettront peut-être de mieux répondre à ces demandes.

Première question : vous avez indiqué que la solution privilégiée par le Conseil général, c'est 60 % en dénivelé et 40 % à niveau. À Deuil-la-Barre, le pourcentage m'apparaît très différent, il est très majoritairement à niveau, un tout petit peu en dénivelé. À Montmorency, un souterrain est prévu. Pourquoi à Montmorency au pied de la collégiale et pas à Deuil alors que nous sommes au pied de l'église Notre-Dame qui, elle aussi, est un monument inscrit ? Pourquoi les aménagements de galettes effectués à Saint-Gratien, par exemple, le dénivelé est quasiment total sur la commune de Saint-Gratien, n'est-il pas renouvelé à Deuil ? N'y a-t-il pas des raisons d'économies dans les choix que vous avez effectués de faire passer l'avenue du Parisis à niveau à Deuil-la-Barre et quelle est la différence de coût que vous économisez sur Deuil-la-Barre ? C'est la première question qui s'inscrit dans la question de M. NOYER.

Deuxième remarque, vous évoquez les chiffres de 500 ou de 650 M€ et vous évoquez, dans votre document, le fait que le Conseil régional et l'État pourraient financer ce projet dans le cadre du Grand Paris. Comme vous pensez démarrer en 2015, je pense que vous avez aujourd'hui des assurances sur un tel financement. Quelles sont ces assurances ? Est-ce que l'on peut, aujourd'hui, indiquer que l'État ou la Région vont s'engager sur un projet autoroutier ou un projet de 6 voies, voire 8 voies de ce type-là ? Avez-vous des assurances ? Si vous n'en avez pas, pourrez-vous démarrer en 2015 ? Si vous ne pouvez pas démarrer en 2015, est-ce que l'on va encore à nouveau attendre 20 ans, 30 ans en gelant des terrains, en spoliant des propriétaires et surtout en faisant que rien ne pourra se faire sur la côte de Deuil pendant encore 20 ans.

Juliette PERNEL

Y a-t-il des questions encore sur la présentation telle qu'elle vous a été faite ?

M. Didier JUVENCE

M. JOUBERT, il y a deux questions. Je laisserai le Président intervenir sur la partie financement. Pourquoi sur Montmorency, on est en souterrain, ce n'est pas un tunnel, pour des questions environnementales.

Pourquoi sur Deuil ce n'est pas, aujourd'hui, ce qui est retenu, cela a été étudié dans le cadre des solutions 2 et 3 qui sont disponibles à la mairie, disponibles sur le site Internet de l'avenue du Parisis. On a fait des études complémentaires suite à la réunion à laquelle M. le Maire de Deuil nous avait invités. Vous savez que dans le cadre de la concertation, on se doit de présenter les mêmes éléments, les mêmes documents à chacune des réunions publiques pour des questions d'équité.

Quel était le surcoût des dénivelés sur Deuil ? Le surcoût vous le trouvez dans l'écart entre ces deux solutions entre la solution 1 à moins de 500 M€ et les solutions 2 et 3 qui sont des solutions de l'ordre de 550 M€ globalement. Pourquoi aujourd'hui on se permet de présenter une solution à Deuil, solution qui n'est pas en dénivelé, vous avez donné une partie des éléments de réponse, nos études amont nous ont permis de voir qu'il n'y avait pas de covisibilité de l'avenue du Parisis avec les maisons, les riverains de la côte de Deuil.

Juliette PERNEL

À chaque question, il faut la réponse. On peut rebondir et reprendre une série d'interventions.

M. Didier JUVENCE

Vous avez vu que dans chacun des profils en travers qu'on vous a présentés, il y a des aménagements pour certains, ce sont des aménagements phoniques et qui, pour d'autres, peuvent être des aménagements qualitatifs, paysagers, de façon à mieux assurer l'intégration du projet dans le site.

M. François NAU

Essayez de laisser M. JUVENCE terminer sa réponse.

Juliette PERNEL

Je crois que M. JUVENCE a terminé. Comme on entend des voix qui s'élèvent dans la salle, je présume que des personnes souhaitent reprendre la parole pour compléter les questions posées tout à l'heure.

M. Arnaud BAZIN

Avant que M. le Directeur général ne donne des éléments sur le financement, je voudrais vous donner mon sentiment sur la façon dont se tient cette réunion et dont se sont tenues les précédentes.

J'ai tout mon temps, ou bien on fait les choses correctement ou ça va durer longtemps. Je suis venu pour écouter, je m'abstiens d'intervenir dans le débat, je laisse les questions se poser et les réponses être proposées. Vous pouvez réagir à ces réponses, mais je pense que cela doit se faire dans un respect mutuel. Jusque-là, j'ai respecté totalement l'assistance, je suis en droit d'attendre la même chose. Nous sommes dans une concertation, si vous voulez que les arguments soient pris en compte par le Conseil général, c'est bien mon intention, j'ai été présent aux quatre réunions, c'est pour vous entendre et pour prendre au maximum en considération vos remarques. Pour être entendu, il faut éviter tout ce qui est excessif. Tout ce qui est excessif est insignifiant pour ceux qui le reçoivent. Je suis prêt à entendre tranquillement, dans le calme, toutes les observations, mais dans le respect mutuel. Je vous prie que nous continuions cette réunion dans ce climat. Reprenez la parole après, faites valoir vos observations, mais évitez-nous ces manifestations qui retardent la discussion et qui risquent d'affaiblir vos arguments, je vous le dis tout nettement. Si vos arguments sont forts, il n'est pas nécessaire de les hurler. Ce sont des paroles de personne bien élevée qui écoute ses partenaires et qui attend au minimum le retour. Monsieur le directeur général sur les éléments de financement.

M. Jean-Claude NOYER

Je crois que notre débat gagnera effectivement dans le calme et la courtoisie. Je compte sur les Deuillois pour que cette réunion de concertation se tienne dans le calme. Nous pouvons tout nous dire, mais nous devons le dire avec courtoisie. Je vous remercie de prendre en compte ces éléments.

M. Guy KAUFFMANN, Directeur Général des Services au Conseil général du Val d'Oise

Merci, Monsieur le Maire. Deux éléments de contexte sur cette question du financement. La première est relative au calendrier que vous avez vu tout à l'heure, présenté par Didier JUVENCE, cette concertation est une étape très préalable dans l'élaboration du projet et les dépenses auxquelles le maître d'ouvrage pourra faire face démarrent véritablement au moment du démarrage des travaux comme vous l'imaginez. On est dans une dépense prévisionnelle qui est à plusieurs années au minimum.

Le deuxième élément qui est corollaire concerne les autres débats publics auxquels vous avez peut-être assistés dans le Val-d'Oise ou ailleurs, les éléments d'information qui peuvent être donnés dans ces phases très amont sur le financement. J'ai assisté, pour ma part à des débats publics sur lesquels le maître d'ouvrage venait sans aucune forme d'engagement sur le financement, ce n'est pas notre cas. Quelle est la situation exacte aujourd'hui ? Des contacts préalables ont été pris avec les deux financeurs potentiels que sont la Région et l'État. En ce qui concerne l'État, la ministre en charge du Grand Paris, Cécile DUFLOT a donné un engagement au Président BAZIN de venir à la table de négociations pour négocier le financement de l'avenue du Parisis. Cela ne préjuge pas de l'issue de cette discussion, mais c'est un engagement à venir, débattre avec le maître d'ouvrage de la part que pourrait prendre chacun à ce financement. Nous avons d'ores et déjà invité la Région et l'État à venir à la table des discussions pour répartir l'éventuel futur financement qui se présente plusieurs années devant nous de ce projet.

Juliette PERNEL

Puisqu'on entend dans la salle des expressions et je crois que M. KAUFFMANN a terminé, on va reprendre une série de questions.

INTERVENANTE

Je suis Deuilloise, je suis très étonnée que vous ayez pu dire qu'il n'y a pas de visibilité. Ce BIP sera sur le haut de Deuil, sur une colline et nécessairement Deuil qui se trouve en contrebas à vue totale là-dessus. J'habite rue Charles de Gaulle, mes fenêtres ont vue sur l'emplacement de ce BIP. D'autre part, je suis tout à fait d'accord avec vous sur le fait qu'il faut que nous nous parlions avec courtoisie, en même temps je comprends les réactions. On nous a présenté le projet pendant 30 minutes, M. le Maire a parlé pendant 5 minutes, on nous annonce que les associations vont parler, mais elles n'ont toujours pas parlé. Nécessairement, on pense que la réunion est un peu biaisée.

Juliette PERNEL

La réunion va durer le temps qu'il faudra pour que chacun puisse s'exprimer. On rentre dans la partie la plus importante de la réunion, on laisse chacun s'exprimer. On n'entend pas les interventions hors micro de la tribune. C'est important que les personnes qui souhaitent prendre la parole, vous nous signaliez bien.

INTERVENANT

Qu'en est-il des risques de glissements de terrain entre la rue Bourgeois et le Lac Marchais, toute la côte est truffée de sources ? Des inondations ont déjà eu lieu, par en dessous par les sources. Est-ce que cela ne va pas entraîner des augmentations de dépenses ? J'ai habité rue de Verdun et rue du Clos de Paris depuis 60 ans, le terrain par endroits, ce n'est que du sable en dessous, puisque dans le temps, en 1900, il y avait des vignes.

M. Didier JUVENCE

Il s'agit des localisations des terrains, dans lesquels il y a des éléments à prendre en compte, parmi ceux-ci, il y a l'hydrologie du terrain, son hydrographie. Nous sommes en phase amont, et suivant la cote à laquelle on passe, l'emplacement auquel le projet va se situer, cela nécessitera des études plus fines. Je me retourne vers M. SUEUR, s'il le permet, dans la même logique de ce qui a été fait précédemment dans les sections. Il y avait des sources, on est passé à Saint-Gratien dans les marais,

on est passé aux cressonnières. Il y avait eu toute une série de précautions qui ont été prises en amont au niveau des études, des auscultations de terrains et toute une série de précautions prises pendant les travaux de façon à la fois à évacuer ce risque et surtout à préserver la continuité de l'écoulement souterrain. C'est important pour la tenue de vos terrains que cet écoulement qui existe aujourd'hui puisse continuer. Ces études techniques ne sont pas aujourd'hui réalisées, elles le seront quand on passera aux études opérationnelles, c'est ce qui est présenté dans le planning, à partir de 2014.

INTERVENANTE

On vient de parler du financement qui risque d'être fait par l'État et par la Région. Après, il n'y a pas que le financement de ce BIP, il y a l'entretien et l'entretien, ce sera directement à nous. Je rejoins M. le Maire, dans une période de crise où on n'a déjà plus les moyens, les impôts locaux ont augmenté en 8 ans de 40 à 50 %. Où on va aller ? Il n'y aura pas que Deuil, il y aura les autres aussi, mais cela il faut en tenir compte. On est en période de crise... J'estime que de faire des travaux de cette ampleur avec des terrains à sonder, etc. on est mal parti, parce que ce sont les petits-enfants qui vont payer. On est en pleine dette, on est dans la crise, tous les jours on demande des millions à emprunter je trouve que ce n'est pas sérieux.

M. Didier JUVENCE

Les coûts annoncés sont des coûts de réalisation, des coûts d'investissement. Ce que vous évoquez sont des coûts de fonctionnement, c'est globalement 10 km. Aujourd'hui, le réseau routier départemental et cette avenue Paris sera et restera une voirie départementale. Aujourd'hui, le réseau routier départemental représente plus de 1000 km, on est donc dans l'ordre de 0,1 %. C'est une voirie dont l'entretien sera assuré par le Département.

INTERVENANTE

Donc, pour l'entretien, c'est bien nous qui allons payer, qui allons le faire par la suite. Voilà où est le problème. Il n'y a pas que le problème de la réalisation, il faut pouvoir entretenir. J'aimerais bien habiter le château de Versailles, mais je ne peux pas l'entretenir et je n'y vais pas. Il ne faut pas voir au-dessus de nos moyens, c'est ça le problème.

M. Guy KAUFFMANN

Qu'est-ce que vous entendez par nous ?

INTERVENANTE

Je dis que la population ne voit plus les réalités en face. On va devenir comme la Grèce si ça continue, comment on va entretenir ? On est là au chaud, tranquillement, on fait passer ça. Il y a déjà les avions qui nous polluent. La rue va être polluée et c'est nous qui allons payer.

M. Arnaud BAZIN

Il faut un peu resituer les choses. Sur ce que vous appelez l'entretien, cela va passer dans les budgets de fonctionnement du Département, il s'agit de 11 km de voirie qui s'ajoutent à plus de 1000 km par ailleurs, du point de vue du fonctionnement, c'est relativement de peu d'impact. Sur l'investissement, ce qui a constitué l'endettement, il y a deux sortes de dépenses qui constituent

l'endettement au niveau de l'État. Au niveau de l'État, il y a des dépenses d'investissement liées à des projets d'avenir, à des grandes infrastructures, au TGV, etc. qui amènent du développement économique, de la richesse qu'on peut partager après, qui est un facteur d'économies ensuite pour les ménages. Et vous avez des dépenses pour payer les dépenses courantes qui sont récurrentes et des emprunts qui ont été faits par l'État pour pouvoir y parvenir.

Les départements et les communes ne peuvent pas pratiquer ainsi. Nous avons deux sections budgétaires étanches, le fonctionnement et l'investissement. Il faut que nous puissions prendre une partie de nos recettes courantes pour couvrir nos investissements, le reste étant couvert par l'emprunt. Ces dépenses d'investissement sont des dépenses qui sont faites une fois, en l'occurrence, elles sont consacrées à des infrastructures qui ont vocation à créer de la richesse. J'y reviendrai dans la conclusion. Il faut bien comprendre que pour ce qui est du fonctionnement, l'impact est minime, et pour ce qui est l'investissement, c'est conçu comme une infrastructure qui participe à la richesse générale et qui évite après de solliciter les ménages à payer seuls ce genre de dépenses. S'il n'y avait eu que les investissements qui avaient été financés de cette façon-là qui pesaient dans la dette, il n'y aurait pas de problèmes. Le problème est qu'on a payé au niveau de notre pays le fonctionnement courant par de l'emprunt, c'est bien cela qui est détestable, ce n'est pas le cas du Conseil général.

M. Éric PESCHOT, conseiller municipal à Deuil-la-Barre « Bouge la ville »

Je voulais intervenir sur plusieurs aspects. D'une part, l'aspect de la scarification du territoire de la commune. Nous avons une commune qui connaît déjà des traversées d'un certain nombre de voies, chemin de fer, routes départementales importantes. C'est une voie supplémentaire qui va encore plus couper notre commune et rajouter des difficultés de passage. Des morceaux de quartiers ou des quartiers entiers sont coupés de la commune et ont des difficultés de liaison avec le reste de la commune. Cette voie ne va faire qu'en rajouter une de plus. On a déjà été coupé au sud, on est coupé à l'est, nous aurons encore une coupure au nord. Vous ne la faites absolument pas enterrée donc le territoire va être encore plus scarifié pour permettre des liaisons entre un bout et l'autre du département.

L'autre point, c'est sur l'eau. Quelqu'un a évoqué les sources. Dans ce dossier, je suis étonné, parce qu'il n'y a pas grand-chose sur les problèmes de l'eau. On peut retrouver des études du BRGM qui datent de 83, on évoque une étude de 2001-2002 avec une question des services techniques de la ville d'Enghien qui dit « la ville s'interroge sur les conséquences hydrogéologiques d'un tel projet et des méthodologies de travaux associés, elle souhaite obtenir des garanties sur l'absence d'impact qualitatif et quantitatif. » Cela veut dire qu'aujourd'hui, nous n'avons pas ces garanties. Je trouve étonnant que, dans un dossier où il y a énormément de documents techniques, notamment une étude sur les impacts faune flore, sur les impacts air, sur les impacts socio-économiques, il n'y ait rien sur l'eau, alors que, sur cette zone, l'eau est un problème récurrent. Sur Deuil-la-Barre, vous ne pouvez pas creuser de cave, sinon c'est la pompe obligatoire. Il y a une vraie difficulté.

Sur les questions de transport. De plus en plus, nous nous rendons compte que la question du transport, c'est celle des transports en commun essentiellement. Si nous continuons dans le même profil que ce qu'on connaît depuis de nombreuses années, c'est-à-dire le tout automobile ce qui demande de plus en plus de place pour l'automobile, nous courons à la catastrophe. Au Grenelle de l'Environnement, un certain nombre d'études ont été faites et tout le monde le sait. Cette voirie a pour objet essentiellement de permettre de la circulation automobile et une augmentation de la circulation automobile par rapport à ce que vous avez prévu si on ne fait rien. Il y a peut-être de l'argent à mettre ici pour améliorer un certain nombre de transports en commun, pour faciliter certaines liaisons qui existent déjà, le carrefour des trois communes, par exemple, aurait bien besoin d'une intervention et d'un aménagement.

Il y aurait certainement de l'argent à mettre sur le passage à niveau de Deuil-Montmagny, troisième passage à niveau le plus dangereux de France et d'Europe. Là, il y aurait de l'argent à mettre. Nous avons quelques bus qui circulent dans Deuil-la-Barre, le 556, un par heure dans le meilleur des cas. C'est un bus que l'on voit rouler vide, parce que sa fréquence est tellement basse que personne quasiment ne peut le prendre. Véritablement, il y a des investissements à faire dans les transports en commun. Aujourd'hui, vous mettez près de 500 M€ dans une voirie, ne pensez-vous pas qu'il serait temps de réviser ce plan et d'abandonner ce projet qui a plus de 70 ans et enfin de passer à quelque chose qui soit tourné vers le XXI^e siècle et les vrais besoins écologiques et sociaux de Deuil.

Juliette PERNEL

Beaucoup de questions dans cette intervention.

M. Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général en charge des transports et des infrastructures et Maire d'Enghien

Tout d'abord, je voudrais saluer l'assistance puisque je suis arrivé sur un retard programmé, saluer les Deuillois et tous les visiteurs qui suivent ces réunions, pour certains, toutes les réunions. Quelques-uns répètent la même chose, mais certains savent adapter à chaque réunion et je salue ceux-là.

L'eau. Je ne renie en aucun cas les observations qui ont été portées, que vous avez rappelées M. PESCHOT, elles sont de notre devoir et je maintiendrai cette vigilance.

Il y a deux secteurs. Le secteur qui concerne la côte de Deuil, c'est mouillé, vous avez raison. En revanche, par rapport à une préoccupation d'André PETIT – il est présent dans la salle, il a été député en son temps, il est resté très longtemps le Maire d'Eaubonne – il est certain que sur la côte par rapport à l'alimentation du gisement thermal qui est d'utilité publique et d'intérêt général santé avec une eau sulfurée qui est la plus forte, la plus dense de France en degrés, nous n'avons pas de risque. Il n'y a pas d'alimentations qui se font par ce secteur qui est aval. En revanche, nous restons d'une totale vigilance sur le tronçon qui se trouve au point le plus bas de la vallée, dans la traversée de la vallée - le thalweg se trouve à peu près au degré du champ de courses d'Enghien -. Il est certain que ce qui a été réalisé sur la première partie, n'a eu aucune perturbation, ni aucune conséquence sur l'alimentation du gisement et sur la qualité de l'eau. Le BRGM a été en constante surveillance. Nous sommes sur l'ouest et très légèrement à l'écart. La question demeure. Elle est évidente, sur le point central, le projet n'entend pas descendre profondément sur ce secteur sans venir perturber les eaux. C'est un point qui me paraît tout à fait évident que vous en soyez préoccupés. Nous sommes aussi conscients qu'il y a beaucoup de gypse dans ce secteur, l'eau et le gypse ne sont pas tout à fait de bons compagnons. Les services en ont parfaitement conscience.

Ce qui a été dit et redit, je pense qu'il faut l'avoir l'esprit. Nous sommes dans une procédure. Il y a seulement ici, présentée devant vous, une étude de faisabilité. D'abord une hypothèse qui correspond à un projet et une étude de faisabilité. Il y a deux concertations. Il y a la concertation qui est la relation à l'autre pour aboutir à une décision ou ne pas aboutir en fonction des arguments et de la pertinence et de la transparence qui doit y avoir entre une opinion que vous portez et des responsables territoriaux, mais il y a aussi une concertation au titre de la loi. C'est celle-ci avec tous les effets que vous ressentez plus ou moins positivement et que vous avez l'impression qu'on se répète, mais on est obligé, c'est le texte qui nous conduit à cela, alors que depuis les trois réunions sur le secteur ouest, nous avons enregistré un certain nombre d'observations, nous avons compris un certain nombre de choses qui vont entrer dans le débat qui sera le nôtre en interne de savoir ensuite jusqu'où on va. Vous êtes en droit de savoir que c'est un projet plus global, puisqu'on va depuis Soisy jusqu'à Gonesse et que le secteur est, se trouve dans une autre géométrie au sens topographique, on est plus en plaine, l'environnement économique est absolument différent. Nous avons enregistré

une adhésion unanime de tous les élus du secteur, que vous pouvez comprendre, parce que nous sommes sur une voie structurante parfaitement légitime et urgente sur ce secteur. M. NAU en est le garant, parce que cela fera partie de ses conclusions, c'est l'homme qui prend des notes et il va lui rédiger les conclusions et ce sont ses conclusions qui vont ensuite nous lier. Sur ce secteur, on a bien conscience qu'il y a une responsabilité pour nous de le faire, cette responsabilité est économique, environnementale et elle est liée à des schémas de développements territoriaux. Il n'y a pas que le Grand Paris. Je me devais de vous le rappeler. Merci.

INTERVENANT

Bonsoir, Messieurs les élus, bonsoir, Mesdames et Messieurs. J'habite Enghien, je salue au passage mon Maire. J'ai un petit jardin que j'occupe sur la commune de Deuil depuis un an et demi. Est-ce que dans cette salle les personnes savent qu'entre 2005 et 2010, l'Europe a perdu 8 % de son pétrole et que cette tendance va s'accroître ? Qui, dans cette salle sait que seulement 20 % des denrées alimentaires que nous consommons en Île-de-France provient de notre région et qu'avec la raréfaction des fossiles faciles, nous allons assister à l'explosion des personnes allouées à l'agriculture dans les décennies à venir, d'une part et d'autre part, nous aurons un besoin vital de terre arable ?

Pour ces deux raisons, ce projet me semble absurde. Comme je voudrais être constructif, je voudrais apporter d'autres solutions qui vous sembleront peut-être dérisoires. Pourquoi ne pas créer avec une fraction infime de l'argent dédié à ce projet un centre européen d'agroécologie urbaine, unique en son genre, qui permettrait par exemple de créer des emplois durables localement, de dynamiser l'économie localement et de favoriser l'autosuffisance alimentaire qui aurait une empreinte environnementale quasi nulle et surtout cela permettrait, si ce projet était porté par le département, de lui donner une excellente image. Ce projet serait de 10 à 15 ans en avance sur notre temps, ce serait une excellente idée.

Je voudrais saluer le courage des élus qui sont venus ce soir, parce que ce projet est difficile à défendre, même si je ne suis pas d'accord avec eux, c'est aussi notre rôle de leur montrer du respect.

M. André PETIT

M. le Président, Mesdames Messieurs, puisque M. SUEUR m'a cité comme présent, je pense qu'il faut que je dise un certain nombre de choses qui vous concernent tous. Tout d'abord, je ne verrai pas ce projet réalisé s'il est financé, en effet, j'ai dépassé 90 ans.

Je serais peut-être mieux dans mon lit, ce soir. Il y a des témoins ici, y compris à Deuil, j'ai toujours été un homme de devoir : engagé volontaire 39-45, élu à Eaubonne sans être candidat la première fois, maire pendant 36 ans.

J'interviens sur deux points. Je porte un certain nombre de responsabilités sur les moyens de transport dans cette région. J'ai été le vice-président de Jean-Pierre FOURCADE à la Commission des Transports à la région où je suis resté 22 ans, je suis devenu Président de la Commission des Routes, et ensuite Président de la Commission de l'Environnement, car je suis écologiste. Comme ancien élu ayant porté ses responsabilités, notamment si G15 a été supprimé, si B15 a été supprimé, c'est parce qu'un certain nombre d'élus sont montés au créneau, il y avait pas de réunions comme celle-là à l'époque.

Je vais répondre à un certain nombre d'intervenants. Le terrain où j'habite où ma maison est construite se situe dans la zone d'interdiction de construire, dans la zone de recul du BIP. Mon quartier qui est pavillonnaire, sur 300 m de long, est en bordure du BIP ouest qui a été réalisé. Les élus sont montés au créneau, les habitants sont montés au créneau pour qu'on réalise quelque chose qui ne nous apporte pas de nuisances. Nous étions un peu inquiets, je l'étais d'autant plus, quand je

suis devenu maire, on m'a montré les plans de l'A87. Dans la vallée au droit du champ de courses où il y a le ruisseau qui vient de Franconville, il y avait un viaduc, c'était autre chose comme nuisance. J'ai été l'élément moteur pour la suppression du G 15, c'était la liaison entre Soisy et l'autoroute A 115, on l'a fait supprimer. Cela passait dans des vergers, les terrains étaient gelés depuis le même temps que le BIP. On a vu le premier projet de BIP. On a vu le premier projet de BIP, c'était une véritable autoroute. Or, nous sommes intervenus avec les quartiers concernés et nous avons réussi à obtenir ce qui sera fait à la suite de tout ce que vous avez dit, la concertation va permettre d'améliorer les choses, de régler un certain nombre de problèmes. Non seulement j'habite à côté, mais on a fait des protections phoniques. Je me suis dit que les protections phoniques, comme d'habitude, cela ne changera rien. J'habite à 30 m du BIP et je n'entends rien.

Vous pouvez sourire, c'est vrai que j'ai deux appareils, mais j'entends. Dans les secteurs où vous avez répondu M. JUVENCE, c'est là où il y a un dénivelé très important avec un problème de sources. Au droit du BIP 20, pourquoi je me suis opposé à la solution à passer en dessous, la nappe phréatique est à 1,20 m. Chez moi, j'ai un bassin avec la nappe phréatique 1,20 m. C'étaient des problèmes très difficiles et j'étais d'autant plus conscient de ces difficultés que comme j'étais Président du syndicat d'assainissement, on a pris des risques pour permettre aux habitants de Montmorency de relier leur collecteur d'eaux usées et d'eaux pluviales jusqu'au champ de courses, personne n'a rouspété.

Si on ne fait rien, c'est une catastrophe pour les gens qui sont autour du fameux giratoire BP, à la gare du champ de courses. Tous les matins, tous les soirs, tous les gens qui viennent de Soisy, de Deuil, de Montmorency passent par toutes les petites rues, tout est bouché pendant 2 h, le matin et le soir. Ma rue a été mise en impasse. Le matin et le soir, je ne peux pas sortir. J'ai demandé un feu tricolore et le maire ne veut pas m'en mettre un.

En 1987, j'étais contre le BIP, contre B 15 peut-être que j'ai peut-être eu tort, on n'aurait peut-être pas les problèmes qu'on connaît maintenant. Je souhaite qu'il y ait la même concertation avec les habitants de Montmorency, Deuil, etc. que celle qui a été conduite avec les habitants de Sannois, de Saint-Gratien, d'Eaubonne et de Soisy pour réaliser le premier tronçon du BIP. C'est avec la concertation qu'on a pu améliorer les solutions dans des conditions difficiles. J'ai dit à mon collègue de Deuil qu'au début j'étais contre le BIP et que maintenant je suis pour qu'il y en ait un, mais pas n'importe comment bien sûr.

Juliette PERNEL

Merci beaucoup, on redonne la parole à la salle.

INTERVENANT

Je voudrais répondre à M. SUEUR par rapport au problème de l'eau. Étant ingénieur dans le traitement des eaux et ayant suivi des gros projets dont des stations d'épuration dans le Val-d'Oise, je voudrais dire que ce problème n'est pas aussi simple que cela. Il s'est simplement contenté de parler de ce qui pouvait se passer à Enghien, il n'a pas parlé du circuit qu'il y a sur Deuil.

Quand on fait un projet comme celui-ci, si on ne prend pas en compte tout ce qui vient d'être signalé, cela signifie, qu'après, on va se retrouver avec un prix de 30 à 40 % plus élevé. Je parle à titre d'expérience au niveau de stations d'épuration.

M. Philippe SUEUR

J'ai été interpellé sur les eaux d'Enghien, j'ai répondu sur les eaux d'Enghien.

INTERVENANTE

Avant de poser ma question, j'aimerais que vous remontriez le slide sur le tracé au niveau du Lac Marchais, s'il vous plaît. Les pavillons au nord de ce tracé sont complètement coupés de Deuil. Pourtant, il y a des maisons, des Deuillois qui habitent au nord de cette autoroute. Au sud, vous avez un quartier qui est, pour l'instant, à sens unique où les pavillons sont très calmes et pour lesquels je vois qu'il y aura une circulation possible. Il y a eu des questions sur la pollution sur ce tracé, vous n'avez pas répondu, j'aimerais savoir l'impact de tous les véhicules qui vont arriver à ce sens giratoire. La rue est déjà assez passante à l'heure actuelle, je n'imagine pas dans quelques années tous les véhicules qui arriveront au niveau du giratoire pour prendre ce boulevard, j'aurais aimé voir l'étude de l'impact de la pollution et du bruit.

M. Didier JUVENCE

Pour répondre sur le bruit comme vous pouvez le constater, sur la partie sud, en dessous du giratoire et de part et d'autre, il est prévu de réaliser des aménagements phoniques de façon à pouvoir protéger les riverains qui sont au sud de l'avenue du Parisis et les riverains directement concernés. Il y avait plusieurs volets dans la question, un volet sur les aspects phoniques, je pense avoir donné des éléments sur ses aspects phoniques. Un volet sur les accès et le trafic, le giratoire tel qu'il est prévu, est prévu pour permettre la réalisation des mouvements nord-sud et sud-nord, mais on est dans des mouvements de circulation locale. Le trafic prévu sur l'avenue du Parisis, lui se fait d'ouest en est ou d'est en ouest. L'impact sur le trafic, c'est le rétablissement du trafic local.

INTERVENANTE

Je voulais juste compléter, je suis au nord du BIP, je vais être complètement coupée de la ville de Deuil par cette autoroute et pourtant je suis Deuilloise. Je ne vois pas de buttes au nord, ma visibilité va être directe, je vais être à 20 m de ce BIP. Tous ceux qui sont à la limite de Groslay, à Montmorency vont descendre par cet accès, je n'appelle pas cela moins d'impact au niveau des véhicules au niveau de l'accès.

M. Didier JUVENCE

Les Groslaysiens et les Montmorencéens ont d'autres possibilités d'accès plus directs, plus proches que ce seul giratoire. Un certain nombre d'entre vous étaient présents à la réunion à Groslay, il y a moins d'un mois, on a évoqué les accès par la RD 301.

Par rapport à ce que vous avez évoqué en matière de nuisances ce qui est une préoccupation tout à fait légitime en tant que riverains, vous n'êtes pas à côté d'une autoroute, on l'a dit, vous êtes à côté d'une voirie qui est prévue aujourd'hui à 2 x 2 voies avec une vitesse limitée en section courante, c'est-à-dire sur la circulation courante à 70 km/h et au point d'échanges à des limitations de vitesse de l'ordre de 50 km/h. On est très loin de ce qu'on a en tête comme étant une autoroute. En revanche, là où je vous rejoins, un peu dans le même sens que ce qui a été dit tout à l'heure pour les aspects hydrologiques et géotechniques, on a mis des ratios – Monsieur qui est ingénieur doit savoir aussi bien que moi, beaucoup mieux sans doute – on a pris en compte des ratios compte tenu de la nature des terrains et remis des ratios qui permettront de réaliser des protections phoniques dès lors qu'on sera en étude non plus de faisabilité, mais en étude opérationnelle. Pour répondre à votre question, si les études plus fines que celles qu'on a pu faire aujourd'hui, qui nous disent qu'il n'y a pas, à ce stade du projet dans cette configuration-là, de besoins particuliers en matière de protection phonique, si cela évolue, s'il y a des besoins particuliers, il y aura des mesures d'accompagnement supplémentaires, complémentaires, qui sont globalement incluses dans le coût du projet. On a pris des ratios au kilomètre de coût de protection phonique. On a préféré ne pas faire figurer plutôt que

de mettre un grand trait vert sur l'ensemble du tracé qui ne serait pas à l'image de ce qui sera réalisé au moment des travaux et avant les travaux, au moment de l'enquête publique.

INTERVENANTE

Vous n'avez pas répondu à la dernière question sur la pollution.

M. Guy KAUFFMANN

Dans les études disponibles sur le site du projet, vous en trouverez une consacrée entièrement à l'impact du projet sur la qualité de l'air. C'est une étude longue et détaillée qui donne des évaluations de cet impact, site par site. Je vais essayer de le présenter aussi simplement que possible pour vous dire ce qu'il en est.

Pour mesurer cet impact, nous utilisons un indicateur général qui relève d'une méthode retenue par l'État qui s'appelle « l'indice de pollution de population » qui croise la pollution émise par le trafic avec les populations concernées. Comme l'indiquait Didier JUVENCE tout à l'heure, 2020 est l'échéance à laquelle au plus tôt on pourrait voir le trafic se déplacer. Avec ce projet, on déplace du trafic de certains axes vers d'autres. On le diminue dans certains endroits, on l'augmente dans d'autres. On le diminue notamment sur la RD 109, la RD 311, la RD 144, la RD 193 E, la RD 125, la RD 208, la RD 370.

En matière de trafic, il faut avoir en tête que si vous observez l'évolution du trafic routier sur les routes départementales depuis 10 ans, vous avez autant d'années où le trafic baisse que d'années où le trafic augmente. On regarde ce qui se passe en 2020, ce sont des calculs, ils sont toujours soumis à des incertitudes. On fait une évaluation du parc automobile en 2020, ce parc est soumis, comme vous le savez, à des normes européennes qui obligent les constructeurs à concevoir des voitures qui émettent de moins en moins de polluants. Une illustration récente dont la presse s'est fait l'écho est d'interdire l'accès de la Ville de Paris à certains véhicules trop âgés avec l'objectif de réduire la pollution dans Paris. On peut en discuter, mais on sait que les véhicules les plus récents polluent moins que les véhicules les plus anciens.

Quand on se projette en 2020, on a une pollution émise qui a diminué, parce que le parc de véhicules est moins polluant et elle a diminué de l'ordre de 10 %. On compare globalement ce qui se passe en termes d'impact de la pollution entre la situation sans BIP et la situation avec BIP. On obtient un gain global. Le phénomène est assez simple, ce vase communiquant de trafic, on enlève du trafic le long de routes au bord desquelles se trouve une population assez dense, vers des secteurs où la population est, certes présente, mais moins dense. On expose une population moins nombreuse. On a un gain de l'ordre de ½ %. C'est peu par rapport à – 10, mais entre le BIP et sans BIP de manière globale. Cela vous intéresse peut-être peu de savoir que globalement on y gagne quelque chose, si, dans votre situation particulière, vous pensez que la situation va empirer. On a donc regardé point par point. Il n'y a aucune situation particulière dans laquelle la situation se dégrade de plus de 6 % c'est-à-dire où la dégradation est supérieure au gain obtenu pendant cette période de 15 ans. Désolé pour l'explication un peu plus compliquée, cela mérite un peu d'explications. Pour ceux qui souhaitent entrer dans le détail, je vous renvoie à l'étude qui est en ligne.

INTERVENANT (question relayée par Juliette PERNEL)

La question porte sur l'impact en termes de nuisances des voies d'accès, en termes de pollution principalement et notamment sur la rue qui se situe au-dessus du cimetière, rue des Mathouzines.

M. Didier JUVENCE

Il s'agit bien de la rue des Mathouzines ? Il s'agit de la rue qui est au nord du cimetière. Les éléments de trafic donnés précédemment sont les éléments de trafic qui concernent l'avenue du Parisis. En revanche, il est prévu – une étude a été réalisée, la question que vous avez posée a déjà été relayée par vos élus, M. NOYER, quand nous l'avions vu avant les vacances – il est prévu d'avoir des éléments du même ordre sur la voirie locale. Aujourd'hui, ce qui est présenté à chacune des réunions concerne des éléments relatifs à l'avenue du Parisis. Il est prévu de pouvoir vous donner des éléments de trafic. Je ne sais si on a une voiture toutes les deux minutes, cela ne me paraît pas beaucoup, mais on a fait des comptages et sur ces comptages, on donnera des éléments de trafic aux horizons évoqués par M. KAUFFMANN, c'est-à-dire aux horizons 2020-2030. Voilà l'engagement qu'on peut prendre ce soir. La question qui était relayée par vos élus est celle-ci : quel est l'impact sur le tissu local et sur certaines voies dont la rue des Mathouzines en matière de trafic, avec et sans le BIP ? Je préfère le terme avenue du Parisis, puisqu'on est là pour parler de l'avenue du Parisis. Vous le retrouverez très prochainement sur notre site.

INTERVENANT

M. Pierre BÉNARD Deuillois. À Deuil-la-Barre il y a de nombreux usagers sur la côte, des promeneurs et des jardiniers dans le cadre d'une association avec des jardins potagers qui se situent sur le tracé de l'avenue du Parisis. Or, l'article L 563-1 du Code rural précise :

«En cas d'expropriation ou de cession amiable, dans le cadre d'une opération déclarée d'utilité publique, de terrains exploités comme jardins familiaux, les associations ou les exploitants évincés, membres de ces associations, pourront, s'ils le souhaitent obtenir de l'expropriant qu'il mette à leur disposition des terrains équivalents, en surface et en équipement, sans préjudice des indemnités dues pour les frais de réaménagement».

Ma question est : où comptez-vous réinstaller tous les jardins familiaux et pas seulement ceux de cette association qui seront expropriés par le projet ?

On parle beaucoup de financement, de surfaces semi-enterrées, enterrées. Il faut vraiment enterrer, c'est le plus économique, cette concertation coûte à peu près 1 M€, je ne sais pas combien cela coûterait en 2013, 2014, 2015. Je ne parle pas du BIP, ni de l'avenue du Parisis, je parle du projet. Déjà ça coûte très cher, on sait qu'on va très loin et que, vu les avantages à gagner par rapport à tous les inconvénients, enterrons tout ce projet et cela nous coûtera beaucoup moins cher.

M. Didier JUVENCE

Sur l'aspect des jardins familiaux, vous avez tout à fait raison sur l'aspect réglementaire et législatif. On va se faire un devoir et même une obligation de vérifier ce qu'il en est, au cas par cas, par rapport aux terrains qui sont déjà propriété du Département. L'État quand il a transféré cet ancien projet au Département en a également transféré le foncier. Le Département est déjà aujourd'hui propriétaire de plus de 75 % des terrains, répartis de façon hétérogène, nous devons regarder cela précisément et si tel est le cas, on aura à cœur de rétablir la situation telle que vous l'évoquez.

Sur l'ensemble des terrains, l'État avait un projet qui lui, peut être qualifié de projet de type autoroutier, voie rapide qui prenait des emprises foncières beaucoup plus importantes que ce que prend aujourd'hui le projet de l'avenue du Parisis. Dans ce qu'on appelle les délaissés de ces terrains, il faut qu'on regarde si les marges de manœuvre qui nous sont proposées dans le cadre de ces délaissés pourraient être le lieu pour accueillir ces jardins familiaux dès lors que les jardins familiaux seraient concernés par le tracé. C'est une discussion qu'on aura, à la fois avec les élus des communes concernées, cette problématique on l'a rencontrée aussi sur d'autres communes et en direct avec les associations.

INTERVENANTE

Je suis Jacqueline MARIE, je pense que beaucoup de personnes me connaissent ici. Qu'est-ce qu'on va me donner en échange de plein de terrains qu'on me prend. Actuellement, on me fait des propositions qui sont plus que malhonnêtes, M. le Maire. Tout le bâtiment que vous voyez là, tout cela m'appartient. Dans la rue des Mathouzines, il y a des voitures qui passent, mais le problème ce sont les virages qui sont très dangereux et les voitures arrivent et rentrent dans les portails.

INTERVENANT

Je reviens sur ce que disait la dame sur le Lac Marchais. Je ne vois pas comment sont disposées les protections antibruit, est-ce que c'est quelque chose qui peut s'améliorer ou pas ? Je n'ai pas bien compris la réponse. Pourquoi, il y a des protections sur la partie sud et pas sur la partie nord ?

M. Didier JUVENCE

Tout peut s'amender, tout peut s'améliorer, bien évidemment, ce sera l'objectif des études opérationnelles qui interviendront ultérieurement. Aujourd'hui, les études au niveau de la faisabilité ont démontré qu'il y avait un besoin de protections pour répondre à des normes qualitatives pour les usagers et pour les riverains, normes que le Conseil général aura bien évidemment à cœur de respecter, et ce, pour deux raisons. D'abord, c'est une obligation réglementaire, mais surtout il y aura des vérifications et des contrôles avant la mise en service, six mois après la mise en service, et trois ans après la mise en service. Bien évidemment, les niveaux de bruit sont constatés. Pour les constater, on mettra des sonomètres, soit dans les propriétés du Conseil général, soit dans les propriétés des riverains qui accepteront pendant 24 h d'avoir un sonomètre chez eux. On reviendra six mois après la mise en service, trois ans après la mise en service et on a une obligation de respecter ces normes, c'est-à-dire 60 dB de nuit et 65 dB de jour. Quand on dit de nuit, il s'agit de 22 h- 6 h, de jour, c'est 6 h- 22 h.

INTERVENANT

Je suis Deuillois et j'habite la rue de Verdun. Peut-on revenir sur le Lac Marchais pour voir le tracé de cette route ? Est-ce qu'on passe à Deuil ou à Groslay ? Si c'est Deuil, vous traversez mon jardin, si c'est Groslay, il va falloir casser des maisons. Mon problème est là. La limite, c'est la rue des Hérondeaux, d'un côté, c'est mon jardin et de l'autre c'est Groslay. Je voudrais savoir si vous passez au-dessus, parce que la largeur de votre route, je ne sais pas où elle va passer.

M. Didier JUVENCE

Ce que vous voyez à cette échelle, on voit une photo aérienne, un orthophotoplan sur lequel le tracé a été fait, mais bien évidemment, les communes ont été destinataires d'un plan technique, beaucoup plus précis au 2/1000^e. Ces plans ont été élaborés par les services du Conseil général. Je vous propose de venir nous voir en fin de réunion et on vous fera un extrait du plan pour que vous puissiez vous localiser de façon plus précise à la parcelle près, comme on l'a fait, à Soisy. Il nous faut une semaine à 15 jours pour la réponse, on vous enverra la localisation de votre parcelle dès lors qu'on a les coordonnées cadastrales et on vous la positionnera.

INTERVENANT

Il y a une colline, il y a une dénivellation assez importante avec Groslay et toutes les maisons au-dessus sont construites sur du remblai. Si vous voulez passer votre route à niveau, comme il est précisé, il va falloir niveler et creuser. Je me demande si la butte ne va pas se retrouver à Deuil-la-Barre. Je ne sais pas si vous en avez tenu compte, je tenais à vous le dire.

M. Didier JUVENCE

Comme tout à l'heure, ce sont des éléments que nous avons pris en compte au niveau topographique, nous avons mis des ratios. On voit ce que vous voyez en noir, ce sont des mouvements de terre de façon à avoir le début de l'abaissement du tracé pour tenir compte du relief et ensuite on passe sous la voie ferrée.

INTERVENANT

Est-ce que vous pensez que cela ne va pas faire des vibrations ? Ces maisons sont déjà pas mal fissurées et mal en point, il va y avoir des problèmes. C'est Groslay, ils se débrouilleront avec ça.

Quand il y a des projets de ce type-là et qu'on est décidé à les faire, nous on peut dire ce qu'on veut. Quand on recevra la facture, il faudra bien la payer. Je passerai vous voir pour avoir tout ça.

Ma deuxième question porte sur le financement. On dit que le Conseil régional va payer une certaine partie, mais le Conseil régional où prend-il son argent ? Ne pensez-vous pas qu'à l'heure actuelle les fonciers ne sont pas déjà assez élevés ? Je pense qu'on aura certains problèmes financiers, il faut savoir si vous voulez qu'on parte de Deuil pour que vous puissiez faire ce que vous voulez.

M. Didier JUVENCE

Je vais vous donner des éléments qui, je l'espère, intéresseront tout le monde, Deuillois ou Groslaysiens. Vous vous projetez en avant puisque vous parlez déjà de phases de travaux. Il faut savoir que traditionnellement, tous les maîtres d'ouvrage, donc le Conseil général, procèdent à ce qu'on appelle des référés préventifs, on fait des constats pour tous les riverains qui le souhaitent, sur l'état de leurs habitations, sur l'état leur clôture, sur l'état de leurs biens avant la réalisation des travaux, pendant les travaux et on constate après, contradictoirement, à l'exécution des travaux si détérioration il y a et auquel cas, cela est pris au titre des dommages créés par les travaux dans le cadre de la réalisation de l'avenue du Parisis.

INTERVENANT

Vous avez fait des beaux dessins avec des voitures, des cars, etc., mais la route va faire quelle largeur ?

M. Didier JUVENCE

La largeur moyenne est de 32 m. Dans ces 32 m, vous retrouvez 4 voies de circulation, donc 2 x 2 voies de circulation de 3,50 m, des accotements, les 2 voies pour le transport en commun en site propre, tous les aménagements pour les modes actifs (les pistes cyclables et cheminements piétons).

INTERVENANT

32 m sur la colline, vous allez avoir du décaissement à faire, si vous voulez que cela soit de niveau. La colline, on va se la retrouver à Deuil.

INTERVENANT

M. Raymond Alain, rue de la Lutte. Vous avez estimé le coût moyen du kilomètre d'une telle réalisation entre 45 et 50 M€ suivant la solution. Quel serait le coût d'une solution enterrée pour le kilomètre ? Vous avez des possibilités de connaître le coût puisque vous enterrez entre 300 à 400 m sur Montmorency.

Sur la partie ouest du tronçon qui va de l'A15 à Saint-Gratien, la solution est assez esthétique, vous avez pris en compte beaucoup de contraintes, pourquoi ne pas choisir une solution comme celle-là à Deuil ?

Une question plus technique sur la partie de la côte de Deuil-la-Barre. Dans la section 4/3 A4 au niveau de la colline de Deuil-la-Barre, vous prévoyez des protections phoniques sur la partie nord, alors que vous n'en prévoyez pas du tout sur la partie sud. Tous les bruits vont être répercutés sur la ville de Deuil. Il y aura un gros défaut au niveau de l'isolation phonique. Si vous prenez une solution de type souterraine au semi-enterrée comme à Saint-Gratien, cela résoudrait beaucoup de problèmes. Pouvez-vous déjà me répondre sur le coût des kilomètres enterrés ?

M. Didier JUVENCE

La première question porte sur les coûts sachant que vous comparez, à juste titre, - ce sont les éléments qu'on vous a donnés - la solution 1 à la solution 2 et 3. La solution 1 étant de l'ordre d'un peu moins de 500 M€, la solution 2 et 3 étant de l'ordre de 550 M€. Dans chacune des solutions, il y a des parties dénivelées et des parties à niveau. Entre une solution qui serait complètement à niveau et une solution qui serait complètement dénivelée, le coefficient multiplicateur, en intégrant des ratios de complexité tels que ceux qu'on a vus tout à l'heure, instabilité terrain, présence d'eau, etc. est de l'ordre de 2 à 3 fois plus cher, si on passe complètement en dénivelé.

À Saint-Gratien, il s'agit du BIP ouest, c'est une voie rapide avec une vitesse de circulation automobile de 90 km/h, elle est semi-enterrée et semi-couverte. Il n'y a qu'un sens de circulation qui est couvert, avec une casquette qui a été aménagée pour pouvoir permettre une occupation par les riverains avec des équipements de loisirs, des équipements ludiques et des équipements arborisés. C'est ce que vous avez également dans les études présentées à la concertation puisque dans les solutions 2 et 3, vous avez ce type de solution. Je vous renvoie sur le site Valdoise.fr, sur votre mairie qui dispose des éléments graphiques correspondants, on l'a étudié également. Cela fait partie de ces éléments et cela fait partie des points sur lesquels la ville de Deuil a demandé au Conseil général, quand on s'est vu avant les vacances, M. le Maire, de mener des études complémentaires dont on avait dit qu'elles seraient en cours et achevées pour la fin de l'année. Je me dois de vous répéter, Monsieur, qu'on a une obligation par rapport aux autres réunions et aux autres présentations de présenter le même projet, les mêmes caractéristiques du projet à chacune des réunions. Rien ne nous empêche, si M. le Maire nous fait la gentillesse de nous inviter, de venir présenter de nouveau l'avancement de nos études avec des choses plus poussées en termes d'enfouissement sur les aspects techniques, en termes de couverture éventuelle, etc. au niveau de la faisabilité technique. Actuellement, sur le site, vous avez les solutions 2 et 3 qui sont des solutions dénivelées avec l'avenue du Parisis enterrée. Si j'ai bien compris ce qu'a demandé la ville de Deuil, c'est d'étudier des solutions variantes qui n'étaient pas forcément enterrées, mais semi-enterrées pour d'autres semi-couvertes avec un éventail de solutions, Monsieur le Maire, qui permettait selon vos propos une

meilleure intégration dans le site, une meilleure protection notamment sur les aspects phoniques pour les Deuillois.

Nous sommes dans le cadre d'une étude de faisabilité, cette pré-étude a permis de localiser les zones dans lesquelles une protection phonique est nécessaire. Dès lors que l'on va passer au stade suivant pour l'enquête publique en vue de l'obtention de la DUP, on aura une obligation d'études opérationnelles plus détaillées. On reviendra avec un degré de précision plus important faire des études complémentaires qui démontreront qu'au lieu d'être 100 % au sud, on a besoin d'avoir 50 % au Nord et 50 % au sud. Elles viendront nous démontrer que différents types de protections phoniques peuvent être envisagés, des merlons, des murs antibruit qui peuvent être, pour certains absorbants pour éviter de réfléchir le bruit, mais qui, à l'inverse, pour d'autres, peuvent être réfléchissants pour projeter le bruit au-delà en fonction du relief qu'on rencontrera. Comme l'a signalé le Président Bazin, on est aujourd'hui, en phase amont et on a préféré venir vous voir avec des études qui ne sont pas finalisées, on n'a jamais dit le contraire, mais qui donnent une idée, une approche de ce que pourrait être l'avenue du Parisis.

INTERVENANT

Je vais faire une petite déclaration qui n'est pas coutumière dans ce genre de réunion, c'est pour exprimer un avis plutôt favorable à cette route. Et je vais vous dire pourquoi.

J'habite Montmorency, je suis M. Jean BRILLANT, je suis riverain du CD 125, c'est-à-dire là où à peu près passe la majeure partie des véhicules que cette route est censée capter. Pour nous, pas d'espoir à moyen terme d'une amélioration. La situation se dégrade inexorablement, la pollution dont vous parlez, ce n'est pas pour demain, pour nous, c'est tous les jours, tous les jours.

Un autre problème n'a jamais été évoqué, j'ai participé à la réunion publique de Montmorency, je n'ai pas entendu parler de la sécurité. Nos enfants ne traversent jamais la rue, seuls, ce n'est pas possible. On oublie également qu'un enfant a été tué sur le CD 125 en allant simplement au collège. Ce sont des problèmes dont il faut parler. Une route sert aussi à cela, la sécurité. On parle de la protection de l'environnement, je trouve cela très bien, j'ai choisi de venir vivre dans la vallée de Montmorency, c'est une région que j'aime autant que vous tous. Il y a d'autres problèmes et notamment le problème de la sécurité. Tout au long de cet itinéraire, ce sont des rues qui ne sont absolument pas adaptées à un tel trafic, ce sont des voiries, des rues comme les vôtres, celles où vous habitez, et qui ne sont pas modifiables. Je comprends parfaitement les craintes exprimées quand on va déplacer une route à un endroit où elle n'existe pas. C'est une crainte, mais pour d'autres, c'est un espoir. Je suis venu ici pour exprimer l'espoir de centaines de riverains, tout au long du CD 125 qu'un jour cette route se fasse, mais de manière intelligente et dans la concertation. Cela s'appelle l'intérêt général, c'est le boulot des élus de concilier l'espoir de certains et de rassurer les autres. Je pense qu'il faut exprimer cette opinion, parce que, au travers des réunions publiques et des réunions de concertation, on a toujours l'impression que seuls les opposants au projet s'expriment et que les autres n'ont pas voix au chapitre. Moi je suis venu courageusement dire que beaucoup de gens voudraient que les choses s'améliorent.

En vérité, on a tous une crainte, ici, quel que soit l'endroit où on habite, Montmorency, Deuil, Groslay, toutes les communes concernées par le tracé de cette route. Nous avons tous, pour la plupart, acheté, investi dans des propriétés et que la chose qui nous fait peur à nous tous quel que soit l'endroit où on habite, c'est que le prix de notre patrimoine soit anéanti ou détruit, baissé par une route. Il ne faut pas se cacher derrière son petit doigt pour beaucoup c'est cela. Ma crainte, c'est, qu'à terme, le territoire de notre vallée s'atrophiera s'il n'y a pas de mouvement sur ce territoire, s'il n'y a pas de changement, s'il n'y a pas d'adaptation, intelligente. Il faut faire un tout petit peu confiance aux techniciens, j'ai l'impression qu'on ne fait pas les routes comme on les faisait il y a 50 ans, il faut faire un petit peu confiance. Je pense que la pire des choses serait que notre territoire s'atrophie et reste en l'état. Ce trafic inexorablement continuera à passer coûte que coûte,

il passera dans nos rues, dans vos rues, dans nos centres-villes et progressivement, on va avoir des centres-villes qui vont être mités par un trafic, alors qu'il faut simplement oxygéner notre région. Notre région a un besoin d'oxygène et de mouvements. Un territoire qui ne bouge pas, qui ne s'adapte pas, à terme, c'est un territoire qui décline. Si on a la crainte d'une perte de valeur de nos biens, on en fera tous les frais, non pas demain ou après-demain, mais les générations qui arrivent. Il y a d'autres territoires à l'est du Val-d'Oise ont beaucoup de projets, acceptent ce genre de projets dans la concertation et qui, à terme, gagneront à bouger. Je vous remercie.

INTERVENANTE

Je suis Deuilloise. Ce que vient de dire Monsieur m'a m'interpellée et justifie ma question. Sur Deuil, notamment dans la partie nord, au-dessus du BIP, il y a aujourd'hui des piétons, ces piétons sont jeunes, ce sont des élèves qui vont à l'école maternelle du Lac Marchais, qui vont au collège Denis Diderot, au collège Émilie-du-Châtelet ou au lycée. Comment allez-vous assurer la sécurité de ces piétons qui devront traverser une voie ? Où seront installées les passerelles pour y aller ? Il n'y a pas de transport en commun. On a parlé tout à l'heure des bus. Sur Deuil, le 556, les parents d'élèves depuis 2009 demandent que le circuit soit revu, à ce jour, on n'a toujours pas eu de proposition. Je pense que la sécurité des piétons et des jeunes qui sont aussi des habitants de Deuil-la-Barre est quelque chose d'important.

M. Didier JUVENCE

Deux types de traversées sont envisageables. Les traversées dites à niveau, protégées, – je suis moi-même père de famille, je conçois très bien que pour nos enfants on souhaite des traversées plus protégées – et les traversées à niveau sont protégées par des feux, par de la signalisation. On peut étudier des traversées qui soient indépendantes du tracé. Vous l'avez évoqué, Madame, ce sont des passerelles, cela peut être aussi des passages souterrains. Dans les deux cas, il faut avoir en tête les aspects sécuritaires liés à ces types d'aménagement. Cela fait partie des études plus fines qui vont être réalisées après pour bien identifier. Dans un premier temps, on a déjà mis en ligne la cartographie qui permet de localiser les équipements scolaires et périscolaires, à proximité du projet de l'avenue du Parisis. Cela fait partie des études plus fines qu'on va mener, qu'on mènera en concertation avec les municipalités concernées et les groupes scolaires, etc. pour voir quels sont les passages qu'il faudra prioriser en particulier pour donner des conditions de circulations piétonnes, mais aussi les circulations douces deux roues, les vélos, pour les usagers qui auront besoin de se rendre du nord au sud ou du sud au nord par rapport à l'avenue du Parisis.

INTERVENANTE

Je me permets d'insister. Aujourd'hui, nous avons déjà des collégiens qui traversent la ville, parce que les collèges sont dans le sud de la ville. Ils font déjà un trajet énorme avec des sacs qui sont très lourds. Si en plus, ils doivent faire des détours pour passer des passerelles...

M. Didier JUVENCE

Comme vous l'avez dit, Madame, c'est peut-être dans le cadre de la réflexion qui sera menée au titre des transports en commun qui peuvent peut-être véhiculer les collégiens qui sont sur la partie nord de la ville vers le sud. Je ne connais pas les trajets précis en fonction des lieux de population et des collèges. Ce sont des choses qu'on regardera avec les collectivités, cela fait partie de nos soucis également.

INTERVENANT

Je vais poser une question égoïste et je m'en excuse. Je suis propriétaire à proximité immédiate du tracé prévisionnel de l'avenue du Parisis, je voulais savoir si vous aviez évalué l'impact de l'arrivée de ce boulevard sur le patrimoine immobilier et s'il est négatif, est-ce qu'il y a des compensations d'envisagées ?

M. Didier JUVENCE

Il y a plusieurs situations. Il y a celles des propriétaires de biens qui sont directement impactés par le projet, des gens qui, très clairement, vont être identifiés dans le cadre des enquêtes techniques, des enquêtes parcellaires comme étant directement concernés, parce que tout leur terrain ou une grande partie de leur terrain sera impacté. Dans ce cas, des propositions d'acquisition des terrains seront faites, c'est le sens de l'intervention de M^{me} Marie faite tout à l'heure. Ces propositions d'acquisition peuvent être faites soit dans le cadre d'une démarche amiable, c'est la solution que privilégie toujours le Conseil général, soit s'il n'est pas possible d'avoir des accords amiables, l'un n'empêche pas l'autre, par voie d'expropriation avec, dans ce cadre-là, un prix fixé par le juge de l'expropriation.

L'autre cas, c'est le terrain d'une propriété, un bien impacté uniquement, parce qu'il est à proximité de l'avenue du Parisis, le premier cas s'applique en cas d'acquisition, le deuxième cas s'applique en cas de cohabitation avec le projet.

Je vais vous faire part des éléments que l'on connaît au Conseil général, même si c'est l'État qui avait fait le projet à l'époque, un projet un peu moins qualitatif, mais un projet qui n'est pas si éloigné que ça, en termes d'emprise et d'impact sur les terrains. C'est ce qui s'est passé sur le BIP ouest, il y a maintenant une bonne dizaine d'années. Les terrains en deux ans ont pris une plus-value de l'ordre de 20 %, parce qu'ils ont été bénéficiaires d'une bonne qualité de desserte et cela a boosté le prix des terrains. Dans les deux cas, ce sont les services fiscaux, les services des domaines, qui établissent le coût des propriétés.

INTERVENANT

Je voulais faire une intervention, je vous l'enverrai sur votre site. Je souhaiterais souligner deux questions qui me préoccupent. Je vais essayer de ne pas être long pour laisser la parole au collectif qui ne veut pas vivre un BIP à Deuil et dont je partage un peu le point de vue.

Comment se fait-il qu'on va encore augmenter la quantité de gaz carbonique par la liaison Cergy et Roissy avec des camions dont on ne parle pas ? Je pense qu'il y aura beaucoup de camions qui vont traverser à ce moment-là.

Quand j'étais conseiller, on a obtenu le résultat d'une enquête d'un bureau d'études qui étudiait les ruissellements d'eau si on créait une voie en tranchée qui permettrait de couper un ruissellement indispensable pour le thermal et pour notre territoire en général. Couper la ville de Deuil tout à fait en haut, je suis contre.

Juliette PERNEL

Trois associations demandaient tout à l'heure à prendre la parole, je les ai vus se manifester auprès du garant François NAU, je propose qu'on leur laisse la parole.

M. Vincent GAYRARD, Président des Amis de la terre Val-d'Oise

Je suis Deuillois. Je n'interviens pas au nom du collectif « vivre sans BIP ». Je voudrais rectifier quelques points, notamment le point concernant la pollution. M. KAUFFMANN nous a dit que la pollution baissait de 1/2 %. Quand on lit les études présentes sur le site du Conseil général, on constate qu'elle augmente de 13 % dans la zone par rapport à une situation de référence sans BIP. Ce n'est pas un projet neutre, on ne déplace pas de la circulation de la RD 125 pour l'amener sur le BIP, c'est un projet qui crée de la circulation, parce que cela amène des véhicules qui viennent d'autres axes. Vous hochez la tête, regardez l'étude qu'il y a sur votre propre site.

M. Bertrand DUFOYER

Il y a méprise, parce que, ce soir, je ne vais pas m'exprimer au nom d'une association, mais au nom du comité de quartier nord, de l'atelier BIP de la commune dans le cadre de l'Agenda 21 déployé par l'ensemble de la Mairie.

Un constat sur les précédentes réunions de concertation. Comme ce soir, les interventions ont été intenses, parfois elles ont déchaîné les passions. Elles ont toujours suscité de nombreuses interrogations et inquiétudes dans un contexte de concertation méconnu. Il y a des raisons d'être inquiets devant cette incompréhension réciproque. La démarche de notre atelier repose sur une analyse des risques de ce projet. Notez, c'est une démarche méthodique, courante, factuelle et réglementaire pour ce type de projet. Sans entrer dans les détails de notre analyse que vous pourrez trouver sur le site du Conseil général, lorsqu'il l'aura mis en ligne, je peux toutefois vous faire part de nos conclusions les plus importantes.

Pour commencer, nous ne voulons pas que cette éventuelle avenue soit une déviation au rabais. Notre qualité de vie n'est pas négociable, notre patrimoine ne l'est pas non plus, notre santé encore moins. Nous ne voulons pas d'un projet rendu aléatoire, parce qu'il serait partiellement financé ou financé par tronçons. Nous souhaitons rappeler que c'est au moment de la concertation que l'on identifie les dispositifs nécessaires à la prévention des risques. Les risques de nuisances visuelles, de pollution de fond et de bruit ont été identifiés, par contre les principes de prévention associés sont peu ou mal traités. Cela n'est pas suffisant, il manque un ensemble de dispositifs pour protéger les habitants, notamment du risque de modification des sols pouvant entraîner des désordres sur le bâti, du risque de dépréciation patrimoniale, du risque de pollution de proximité.

Le risque de pollution de proximité est particulièrement inquiétant. Nous avons fait le choix de prendre contact avec AIRPARIF et l'Observatoire Régional de Santé d'Île-de-France. Ces résultats sont extrêmement préoccupants et je vous cite quelques-uns de nos échanges. AIRPARIF s'adresse à nous.

« Voici les chiffres d'émissions pour toute l'année 2011, sur un axe de deux fois deux voies similaire à celui qui vous intéresse, près de 30 000 véhicules jour, 8 % de poids-lourds. En termes de NOx, c'est 7,8150 t par kilomètre annuel. En termes de PM2.5, c'est 470 kg par kilomètre. En termes de PM10, c'est 727 kg par kilomètre. En termes de benzène, c'est 51 kg par kilomètre. Les effets des particules ont fait l'objet d'une alerte de la part de l'O.M.S. en juin dernier. Le risque de transmission intracellulaire est observé dans plusieurs études récentes pour les PM2.5 ».

Alors comment expliquer que cette nocivité ne soit pas perceptible dans les études de qualité de l'air ? L'ORS, nous donne la réponse, je vous demande d'écouter particulièrement cette phrase, elle est importante *« ainsi et alors que les niveaux de pollution respectent généralement les normes et les objectifs de qualité en situation de fond, les dépassements sont toujours constatés en situation de proximité. Le risque de pollution de proximité est donc avéré ce qui signifie qu'il a une probabilité certaine et que son impact est extrêmement grave sur la santé des habitants ».*

Pouvons-nous en donner un périmètre plus précis ? L'O.R.S répond aussi sur cette question dans les termes suivants « les émissions liées au trafic constituent un mélange de polluants spécifiques

(particules, diesel, benzène, métaux lourds) dont les niveaux décroissent pour certains rapidement, 500 m en s'éloignant de l'axe routier, particules ultrafines et NOx ». Cela veut dire que, pour les autres, c'est encore plus loin. Les effets de la pollution de proximité ont donc un impact sur la santé de tous ceux qui vivent à moins de 500 m de ce type de voies. Une soupe de polluants qui concernerait tous les habitants de Deuil au nord d'une ligne allant de la rue de Morte Fontaine jusqu'au passage à niveau 4. Toujours selon l'ORS, « *les conséquences sont une mortalité précoce pour les habitants à proximité, liée à de multiples altérations du métabolisme donnant lieu à des cancers, altérations respiratoires, altérations cardiaques, risques d'AVC* », etc. Est-ce cela que nous voulons pour nos enfants ? Est-ce cela que nous voulons pour nos anciens et nous-mêmes ? Est-ce que c'est ce que veulent nos responsables politiques ? En tant que responsables du département, avez-vous eu connaissance de ces résultats ? Remettez-vous en cause les conclusions de l'O.R.S. ? Quoi qu'il en soit, si cette avenue doit se faire, elle ne doit pas se faire au détriment des Deuillois. Cette perspective d'atteinte aux personnes est factuelle, démontrée, inquiétante, inacceptable, se reposant sur des études scientifiques sérieuses et reconnues qui la rendent illégitime. Mais elle n'est pas inéluctable, puisqu'elle remet en cause la faisabilité ainsi que l'utilité du projet présenté. Elle impose l'abandon pur et simple de l'avenue du Parisis au sein de la côte de Deuil. Je vous remercie.

M. Didier LEFEBVRE de l'association SOS vallée de Montmorency et du collectif vivre sans BIP.

Je ne vais pas, ce soir, aborder tous les sujets, comme vous avez pu le remarquer, ils sont très nombreux. En revanche, je ferai quelques remarques rapides et Philippe LEROY qui est à mes côtés formulera d'autres observations. Nous aimerions connaître tout d'abord les moyens mis à la disposition de M. NAU par le Conseil général pour s'assurer que les habitants ont bien été prévenus de ces réunions de concertation et seront, bien entendu, sur leurs avis largement négatifs. D'une manière générale, aucun flyer c'est-à-dire aucun papier d'information sur la tenue de cette réunion n'a été distribué aux abords du tracé, Soisy, Montmorency, Deuil, aucun papier le long du tracé. Rue des Mathouzines, j'y suis encore passé ce matin, le panneau d'information d'affichage administratif ne comprend même pas un papier indiquant la tenue de cette réunion ce soir. Et on appelle cela la concertation pour recevoir l'avis du public le plus large possible.

En septembre dernier, le collectif « vivre sans BIP » a demandé un rendez-vous à M. BAZIN pour lui faire part de ses préoccupations quant à ce projet. Nous n'avons jamais eu de réponse, mais en revanche, nous avons reçu un courrier de M. STREHAIANO, Maire de Soisy nous assurant, je cite « *le projet de l'avenue du Parisis prend résolument en compte les impératifs de protection de l'environnement et de développement durable* ». Il est étonnant alors que, lors de la réunion de Soisy, M. STREHAIANO ait refusé le projet tel qu'il est présenté et précisé qu'on ne pourra faire l'économie d'une couverture sur une partie de tranchées à l'endroit des habitations. Sur Soisy, Montmorency, Deuil, les municipalités demandent déjà la couverture du projet. Tout ceci est-il chiffré ? Quel sera le coût définitif ? L'enveloppe financière ne sera-t-elle pas sensiblement augmentée par ces aménagements ? Le collectif « vivre sans BIP » a déjà eu l'occasion d'exprimer sa position, à savoir un refus total de ce projet d'infrastructures routières.

Certains sujets, tels que le financement ou les mesures de précautions à prendre vis-à-vis des retombées polluantes des véhicules ainsi que vient de l'évoquer M. DUFOYER et leurs conséquences sur la santé publique sont des sujets préoccupants. D'autres, tels que les écoulements hydrogéologiques ne seront pas sans effet sur certaines communes, Montmorency, Enghien, Deuil et sur le bâti existant. Tout ceci ne sera pas sans répercussion sur la vie, sur notre vie, sur celle des habitants de la vallée de Montmorency déjà durement touchée par les nuisances aériennes. Le rapport de l'Organisation Mondiale de la Santé, publié le 25 septembre dernier, montre que près de 95 % des citoyens respirent un air trop pollué. Ce rapport indique également que l'espérance de vie est réduite de près de deux ans dans toutes ces villes. Vos études montrent que le niveau de bruit

sera supérieur à 75 dB dans certains endroits. Or, dans votre document, ce niveau est également qualifié de nocif et de bruyant. C'est une route où circuleront entre 28 000 et 58 000 véhicules par jour dont 7 % des camions que vous voulez nous offrir.

Il est permis, par ailleurs, de s'interroger sur la fiabilité de certaines informations diffusées. La différence d'appréciation, quant à la participation du public en réunion, en est un bel exemple. Le rapport d'étape du Conseil général, établi à la suite de la première partie de l'enquête, indique que la participation du public a été importante alors que le rapport d'étape rédigé par M. NAU indique, quant à lui, que le grand public a été très peu présent aux réunions publiques. L'ampleur de ce projet induit des projets d'urbanisme compte tenu des innombrables répercussions qu'il aura sur la vie quotidienne des riverains. Les villes seront coupées en deux, de nouvelles voiries desservant ces quartiers nouveaux vont voir le jour. Les conseils municipaux des communes concernées ont-ils délibéré sur ces projets ? N'y a-t-il pas confusion entre concertation sur un projet d'infrastructure avec celle à mener pour un projet d'urbanisme.

La CAVAM, quant à elle, a demandé l'inscription du projet au titre du Grand Paris en prétextant l'inscription d'un TCSP sans faire de consultation préalable de ses habitants qui, par leur impôt, vont financer ce projet. Puisque je parle de consultation, je voudrais rappeler les conclusions d'une enquête réalisée par le Conseil général en 2009 et intitulée « *votre avis compte* ». Les résultats sont sans appel : 61 % des gens consultés pour le développement des transports sont pour le développement des transports en commun, 10 % seulement sont pour le développement du réseau routier. Pourquoi faire une enquête si vous n'en respectez pas les conclusions ? Pourquoi s'entêter à réaliser cette route ?

Ce que nous demandons est simple : un redéploiement des transports en commun et leur amélioration en fréquence et en confort. Ce projet, dont vous savez pertinemment qu'il avoisinera le milliard d'euros, compte tenu des mesures complémentaires de protection que vous serez obligés de prendre, endettera encore plus le département. Département le plus endetté de l'Île-de-France, semble-t-il, qui n'aura qu'une solution pour s'en sortir : supprimer des investissements indispensables pour la collectivité, augmenter les impôts locaux de ses habitants. N'oublions pas 500 M€, c'est la suppression du passage à niveau à Montmagny, 7 ans d'aide aux communes et aux territoires, 5 ans d'aide aux familles et à l'enfance. Nous attendons de nos élus autre chose qu'une infrastructure routière qui ne nous apportera que des nuisances. Prenez conscience de nos besoins quotidiens, utilisez cette coulée verte de façon intelligente et innovante en créant, pourquoi pas, une première en Île-de-France avec des pistes cyclables, des cheminements piétons, des aménagements appropriés propres à la détente. Nous attendons de vous, l'amélioration de notre vie quotidienne et non la destruction de notre environnement. Nous attendons de votre part des alternatives au tout routier et non des variantes de projet routier. Abandonnez définitivement ce projet et ne gaspillez pas l'argent public. Merci.

Juliette PERNEL

Avez-vous un complément à apporter à votre intervention ? Ensuite nous donnons la parole à M. LOUP

M. Philippe LEROY

Rassurez-vous, je laisse la parole à Bernard LOUP, très vite. Après toutes ces déclarations, ces contestations, quelques points positifs, quelques points d'approbation, globalement, il est temps de faire, non pas la conclusion, je vous la laisse, M. BAZIN, mais d'essayer de se projeter et Didier LEFEBVRE vient de tracer quelques exemples de voies.

Que va-t-il se passer dans les prochains mois et semaines ? Cela nous a été présenté en début de réunion, il y a un timing prévu à cette concertation, à cette procédure. Un rapport final sera proposé par le garant d'une part, le Conseil général va faire son propre rapport final, M. SUEUR le présentera en séance plénière et une délibération sera prise. Quels pourront être le contenu et la portée de cette délibération ? Du point de vue de la procédure, c'est ouvrir l'enquête publique, etc. tout cela était dit. Sur le fond, quelle est, aujourd'hui, l'alternative, il n'y en a pas deux. C'est oui ou c'est non. La première soit, vous constatez à l'issue de ces sept séances publiques, que globalement la population n'attendait que cela depuis longtemps et vous demande de le faire urgemment puisque ce projet est là pour améliorer les choses. Votre réponse sera, de ce point de vue, pas satisfaisante, puisqu'il faudra attendre 2025, pour une hypothétique amélioration. De plus, cette décision vous conduirait à nuire gravement aux citoyens, à leur environnement, à leur cadre de vie, à leur santé. Au bénéfice de quoi ? D'un hypothétique développement commercial de la zone est pour ne citer personne et surtout d'intérêts particuliers. On voit bien que l'intérêt général a du mal à trouver un accord avec cette éventuelle décision.

L'autre solution, c'est celle qui vous est réclamée majoritairement, me semble-t-il, par les populations depuis ces soirées, c'est-à-dire de tirer les enseignements de ces soirées. On a bien noté que vous étiez sur une phase de concertation. On peut penser que des enseignements seront tirés de tous les avis, de toutes les contributions puisque les gens ont travaillé, on nous a demandé du travail, on a fourni du travail. La logique voudrait que la décision soit celle d'un renoncement solennel, assumé, positif, parce qu'il y a du positif à renoncer. Nous pensons que cette décision est celle qui était attendue par les citoyens qui sont concernés par la contribution financière, par la préservation, la défense, l'amélioration de leur environnement, mais aussi le bien-être général. Pour y arriver, il faudra partir de l'avant vers une expression de besoins et une vraie démarche de projet. Cette expression de besoins d'ailleurs a été réclamée par M. SUEUR et par d'autres élus au moment du vote négatif contre le PDUIF. Allons-y, faisons-la cette enquête, faites-la, vous en êtes les maîtres d'ouvrage, faites-la cette expression de besoins. Cela a été fait en 2009, cela n'a pas été suivi d'effet, M. LEFEBVRE vient de le rappeler. Reprenez le travail, remettez-le sur l'ouvrage.

Nous ne sommes pas utopistes, nous sommes très réalistes, on se doute bien, vos deux volontés, vous ne donnerez pas peut-être satisfaction à toutes ces demandes, mais pour autant, nous avons fait un travail que nous estimons réaliste. Personne, aujourd'hui, ne veut de ce projet transversal, mais, pour autant, des besoins locaux ont été exprimés, il faut les entendre, les besoins d'amélioration vers les vrais flux de travail ou des autres besoins de la vie, il n'y a pas que l'emploi, il y a les études, les loisirs, la culture, le sport, etc. Aujourd'hui, les axes de déplacement ne sont pas les axes est-ouest que vous nous vantez dans le sud du département. Les projets et les besoins ont été exprimés. À l'est, vous l'avez dit, il y a une obligation de réaliser des améliorations de dessertes en connectant, par exemple le T5 avec les infrastructures du Grand Paris. Ce n'est pas prévu aujourd'hui, il faut le faire. Cela paraît tellement simple, on peut parfois se tromper. À l'ouest, cela a été dit et redit, M. PESCHOT a cité des exemples tout à fait remarquables aussi bien sur le carrefour des trois communes que le passage à niveau de la gare de Deuil-Montmagny ou encore le bouchon de l'avenue Kellermann à Soisy où des solutions très concrètes ont été proposées. Voilà ce que nous attendons, abandonnez et on vous suivra peut-être dans un travail participatif. On vous l'a proposé, vous l'avez refusé, c'est votre choix. On est prêt à repartir, mais à condition, ce n'est pas du chantage, c'est du réalisme, abandonnez. Merci.

M. Bernard LOUP Président de Val-d'Oise Environnement

J'interviendrai sur trois points. La question des transports en commun, la justification du projet avec ce que vous avez présenté sur l'est du Val-d'Oise, l'unité du projet.

Sur la question des transports en commun, j'irai assez vite. Vous nous présentez sur une emprise de routes très ancienne un projet de TCSP. Depuis la concertation commencée au mois de février à

aucun moment n'a été présenté l'intérêt du TCSP le long de cette route. Au niveau du transport commun, je ne suis pas convaincu que ce soit le meilleur équipement de transport en commun à faire. Ce TCSP serait-il là pour faire passer et faire accepter la route ou est-il utile pour la population ? Je ne suis pas convaincu de son utilité. L'utilité des transports en commun sur notre territoire, M. le Maire de Deuil l'a dit en introduction, c'est la tangentielle Nord qui est urgente. Le premier tronçon a déjà pris deux ans de retard, il devait ouvrir en 2014, il n'ouvrira qu'en 2016, entre Épinay et le Bourget et les coûts explosent pour les tronçons des deux extrémités. Il serait important de mettre la priorité sur ces projets qui sont attendus. Je peux vous citer d'autres projets plus locaux. Il en a été cité ici pour la partie ouest, je peux vous en citer pour la partie est. Il n'y a pas un bus aujourd'hui qui traverse à la fois Villiers-le-Bel et Gonesse. Quand un habitant de Villiers-le-Bel va à l'hôpital de Gonesse, il faut qu'il prenne deux bus. On va lui faire un TCSP qui va aller de l'A 15 à l'A 1 ? Quelle est l'utilité pour les territoires de ce genre de projet ? Ce qui serait très utile pour le Val-d'Oise, un peu moins peut-être pour la vallée de Montmorency avec la tangentielle Nord, c'est l'amélioration des bus sur la francilienne Cergy-Roissy. Je revendique le droit de me répéter étant donné qu'à la tribune il y a certainement des personnes qui m'ont déjà entendu, mais l'essentiel des personnes dans la salle n'a pas entendu les informations que j'ai à donner. Je rappelle que, sur Cergy-Roissy, il existe un bus par heure aux heures creuses pour les étudiants qui vont à Cergy. Un bus par heure, ce n'est pas très pratique. Cela oblige les familles à avoir deux voitures. Il y a des familles qui ne peuvent même pas se payer une voiture. Mais quand on peut réduire de deux à une voiture, c'est aussi de la circulation plus facile pour tout le monde et des économies pour tout le monde. Développez, reprenez les études. Vous n'avez fait aucune étude sur le territoire. Sur la partie Est, où est l'étude que l'on attend depuis la concertation sur le BHMS à travers le triangle de Gonesse ? Depuis la concertation sur le barreau ferré où est l'étude des transports en commun existants à améliorer, on l'attend toujours. Vous rajoutez des transports en commun, sans savoir l'état de la situation et les besoins des populations.

Sur la justification du projet, M. NOYER, Maire de Deuil, y a fait allusion, mais je pense qu'il n'est pas bien au courant de ce qui se prépare à l'est du Val-d'Oise, sur le triangle de Gonesse en particulier. C'est au moins l'occasion que je n'avais pas eue de remercier le Maire de Deuil. Je me souviens, il y a quelques années, qu'il avait fait un article dans le « Monde » pour dénoncer le projet d'hyper marché « Carrefour » en face le « Leclerc » de Domont Moisselles. Je n'avais jamais eu l'occasion de vous remercier, M. le Maire, je le fais ce soir. Savez-vous que sur le triangle de Gonesse, le projet dont vous nous avez parlé de technopole, de Cluster, c'est un centre commercial Europa City avec 500 boutiques de commerce. Oui, on y mettra une piste de ski ou de loisirs, c'est un centre commercial. On nous parle dans la presse de 20 000 emplois. On confond les emplois du chantier avec les emplois du fonctionnement. Il n'y a pas 20 000 emplois comme cela a été annoncé dans la presse. Quand on interroge le bureau d'études qui a fait l'étude sur les emplois de fonctionnement et qu'on lui demande s'ils ont étudié l'impact du projet et les emplois que cela détruira. La réponse est : « ce n'était pas dans la commande ». Les chiffres que l'on annonce concernant l'emploi sur l'est du Val-d'Oise ne sont pas forcément ceux qui seront réalisés. Cela fait 35 ans, depuis que Roissy existe, qu'on raconte aux populations que c'est des emplois pour elles. Roissy est un pôle d'emploi régional et même interrégional et ce n'est pas le BIP qui changera quelque chose et qui permettra que davantage de salariés du Val-d'Oise seront embauchés à Roissy. Le Val-d'Oise est entre 5 et 10 % pour les communes les plus proches de la population active qui travaille à Roissy, ce n'est ni le barreau ferré, ni le BIP qui permettront de changer ceci. C'est lié à la structure même et aux emplois que l'on crée autour de Roissy qui feront appel.

Je terminerai par la question de l'unité du projet. Vous avez décidé de scinder la concertation en deux, ceci nous inquiète. Vous avez déjà fait le bilan de la concertation de la partie est et vous avez approuvé le bilan d'étape lors d'une séance du conseil régional. Vous avez écrit dans ce bilan d'étape « *la participation des habitants à la concertation préalable a été importante* ». Ceci pour la partie Est et pour la justifier. « *Au total près de 230 personnes ont assisté* ». Il a fallu trois réunions pour rassembler moins de personnes qu'une seule des réunions ici. Vous utilisez le qualificatif

« importante », j’attends de voir quel qualificatif vous allez utiliser pour justifier la participation des habitants sur la partie Ouest. Qu’allez-vous faire ? La concertation porte sur un projet d’ensemble. Je sens venir la tentation de certains de ne réaliser qu’une partie. Je le dis devant le garant, représentant de la Commission Nationale de Débat Public. C’est un projet d’ensemble qui a été présenté. C’est la décision de rapporter sur le projet d’ensemble. Il ne sera pas question de considérer la concertation qui a eu lieu comme une concertation d’une partie du projet. J’ai entendu ce soir certaines personnes demandant d’accepter le projet – très peu ont défendu le projet – quelques-unes pour accepter demandant d’augmenter le coût, y compris d’enterrer le projet. Si nous l’enterrons ici au sens physique du terme, si nous augmentons les coûts, il n’y a pas de raisons de prendre des décisions sur la partie de la vallée de Montmorency sans appliquer les mêmes règles dans l’autre partie du Val-d’Oise. Je ne vois pas pourquoi les habitants de l’est du Val-d’Oise pourraient supporter les nuisances de cette voirie, les habitants n’étaient pas présents à la concertation, on peut se poser la question. Les élus le défendent pour quoi faire ? Pour faire un Dôme de Sarcelles qui ne créera pas d’emplois et pour faire Europa City. Voilà les vraies raisons des élus de l’est du Val-d’Oise, ce ne sont pas les habitants qui le défendent, ce n’est pas un projet pour l’intérêt des habitants. C’est un projet d’ensemble que je vous demande d’abandonner. Je vous demande d’utiliser les compétences des services pour rouvrir une nouvelle concertation qui aurait dû avoir lieu depuis bien longtemps, depuis que ces emprises existent. Je n’ai pas en tête le nombre d’hectares que cela représente. Imaginons, ce soir, une concertation sur l’usage de ces emprises, autre qu’une route. Il y aurait un travail passionnant à faire aussi bien pour la population, que pour les élus, que pour les services à travailler là-dessus. Abandonnez ce projet, ouvrez la concertation pour l’utilisation de ces emprises en zone urbaine. Je crois que les idées seront très créatives. Je vous remercie.

Juliette PERNEL

Il est 23 h, on ne va pas s’attarder très longtemps. Deux mains se lèvent encore. Je laisse M. BAZIN arbitrer.

M. Arnaud BAZIN

Je vais demander à Philippe SUEUR de poser quelques éléments de réponses, avant que je fasse la conclusion, mais nous devons mettre un terme, sinon on en terminera dans des conditions où tout le monde n’aura pas participé au débat dans les mêmes conditions d’accès à la parole.

M. Philippe SUEUR

Je crois que cette belle salle est une réponse au questionnement sur la communication, la publicité qui a été faite à cette procédure, plus de 700 personnes, me disait M. le Maire.

Tout d’abord, je voudrais féliciter sur l’évolution de cette soirée. On a posé des questions, le mot d’intérêt général a été de nombreuses fois fixé, peut-être qu’on veut le faire incliner dans un sens comme dans un autre. Nous avons ici un débat citoyen. C’est très important pour que nous puissions, nous, intégrer et non pas prendre en pleine face un certain nombre d’invectives comme cela a été le cas dans d’autres réunions. Nous avons déjà entendu ce qui était parfaitement exposé, mais ce soir, il est bien évident qu’on intègre encore un certain nombre d’éléments majeurs qui portent sur ce projet.

La question de l’utilité publique des transports, c’est une évidence qu’elle est de la responsabilité de tous les élus territoriaux, même si c’est le STIF qui en est l’autorité organisatrice. On raisonne d’abord en priorité des transports collectifs. Vous avez évoqué le retard très regrettable de plus de deux ans de la tangentielle Nord sur un projet qui est tellement antérieur. Vous avez évoqué Cergy-

Roissy, c'est l'occasion de vous dire que pas plus tard que cet après-midi, nous étions, services du Conseil général, moi-même et la Présidente de ce qu'on appelle la « Commission Offre de Transport » sur l'amélioration de ce qu'on appelle l'offre de services et notamment sur la ligne 95-18, Cergy-Roissy. Ce sont des questions qui sont en permanence, mais il est évident que nous ne sommes pas seuls décideurs dans cette question.

Je souhaiterais aussi vous rappeler, puisque les questions intérêt général ont été posées, il y a une interpellation sur la sécurité. C'est aussi une des questions, qui globalise l'intérêt de ce projet. On tendrait à supposer, on nous soupçonnerait même de vouloir scinder, ce n'est pas le cas. Il y a deux tempéraments, il y a deux secteurs différents.

Enfin, M. le Maire, puisque a été évoquée la question du passage à niveau celui de Deuil-Montmagny, c'est évident que c'est l'un des points noirs de France, c'est le deuxième en termes d'accidentologie et de risques dans les passages à niveau français. Nous sommes sur une étude nouvelle, le Directeur des routes, Didier JUVENCE, ici même, nous a présenté les premières esquisses. Je pense qu'elles sont parfaitement intégrables, elles bouleversent très peu. Vous savez bien qu'on ne peut pas le passer en souterrain en continuation de la rue de Gaulle, il y a forcément déviation, plutôt de proximité, sans beaucoup de dégâts, elle s'intégrerait. Sachez que nous sommes sur le chantier, ce sont des esquisses dès que nous sommes dans une faisabilité plus avancée, nous viendrons rencontrer M. le Maire de Deuil, ses élus et ses services. C'est dans cette perspective que nous nous plaçons toujours.

M. Arnaud BAZIN

Merci Philippe pour ces éléments d'éclairage. Je vais dire quelques mots de conclusion et vous indiquer comment je vois la suite du projet. Tout d'abord, je veux insister sur le fait que cette concertation a eu lieu, qu'elle avait comme objectif d'éclairer le maître d'ouvrage, c'est-à-dire le Conseil Général, sur les réactions du public, des gens qui sont plus directement concernés. Notre intention, depuis le début, c'est de prendre en compte les remarques qui sont faites. J'ai expliqué à plusieurs reprises que le projet n'était pas figé, vous verrez que, dans la suite de mon propos, j'en tiens le plus grand compte. Ce n'est pas une concertation de façade, c'est une concertation réelle et une volonté de l'assemblée départementale de connaître au moins et de prendre en compte dans la mesure du possible les remarques qui sont faites.

Je voudrais dire quelques mots sur l'opportunité de ce projet. Je veux qu'on évite la caricature. Nous avons tous, globalement, hérité d'un projet autoroutier qui était celui de l'État, d'une 2 x 4 voies avec une vitesse de 110 km/h. Les élus, bien avant que nous ne soyons en responsabilité, ont fait évoluer ce projet sur une 2 x 2 voies, avec intégration d'un transport en commun en site propre, de circulations douces et avec une vitesse limitée à 70 km/h et beaucoup plus basse à 50 km/h, voire à 30 km/h sur les zones d'échanges. Ce n'est pas un projet autoroutier, même s'il a un impact important et je vais y venir.

Pourquoi je m'y intéresse en tant que projet, en tant que création de voies nouvelles ? À mon sens, c'est un projet départemental, cela n'est pas, comme cela a été très justement exprimé comme une crainte, une liaison autoroutière entre l'A 1 et l'A 15, mais bel et bien une liaison entre les territoires du Val-d'Oise avec des zones d'échanges prévues et qui ne sont pas sans poser des problèmes, on va y venir également. C'est bel et bien un projet structurant, à mes yeux, pour le département.

C'est un projet qui doit répondre également à la saturation des réseaux locaux. J'ai entendu que des débats avaient lieu là-dessus, mais, aujourd'hui il y a une réalité, c'est la configuration des voiries dans la vallée de Montmorency et les projections que l'on fait à terme, sur la circulation qui va augmenter et amener une congestion complète, qu'il est de notre devoir de prendre en compte aujourd'hui, puisqu'on doit le prévoir.

Dans ces éléments d'opportunité, il y a la création d'un transport en commun et j'avoue avoir un peu de mal à comprendre certains arguments des associations qui nous disent que, d'un côté, on n'a pas de transports en commun, qu'on est en insuffisance et d'un autre côté, il ne faut pas créer celui-là au prétexte que la liaison est-ouest ne serait pas pertinente.

Dans le même temps, on nous fait observer que la liaison est-ouest que nous avons sur la francilienne en transport en commun est insuffisante, ce qui prouve bien son succès. D'ailleurs, nous courons derrière la demande en augmentant l'offre régulièrement. Il me semble que ce transport en commun, en première approche, ne peut pas être disqualifié et que l'étude du STIF qui viendra à la suite aura la responsabilité d'en valider la pertinence.

Ce que je retire aujourd'hui de cette concertation : il y a des positions d'ordre général sur la création de voiries et il y a les réactions sur le projet tel qu'il se présente concrètement à l'Est et à l'Ouest qui sont différentes, parce que Philippe SUEUR l'a dit, les territoires sont très différents. En général, j'ai entendu des positions de principe qui sont contre toute création de voiries. J'ai plusieurs observations à faire sur ce sujet. Il y a des besoins de déplacements qui se font, ils ne se font pas aujourd'hui sur cette voie routière prévue, parce qu'elle n'existe pas, mais elles se font ailleurs. Elles ne sont pas sans créer des nuisances, y compris sur la santé publique, elles sont ailleurs. Nous estimons que le transit, c'est-à-dire une circulation qui soit autre que la circulation locale, cela a été dit, dans la présentation dans d'autres réunions publiques, serait inférieur à 20 %, on est vraiment sur de la circulation locale. On aurait simplement un transfert des circulations et une amélioration de celles-ci. Cela a été dit ailleurs aussi, actuellement, il y a des zones avec des bouchons où il y a une pollution supplémentaire engendrée par le fait que les véhicules sont à l'arrêt et ne se déplacent pas. Il y a des besoins de déplacements qui trouvent à se réaliser de façon non satisfaisante, il y aurait une plus-value à leur permettre d'être assurés dans de meilleures conditions. D'autre part, je l'ai déjà dit, il faut le rappeler, on est dans des horizons de réalisation qui sont nécessairement relativement lointains et que l'on sait tous que des progrès se font actuellement, sur la motorisation, sur le développement de l'électrique et que même lorsque la civilisation du pétrole sera en train d'atteindre ses limites, on sait bien que les gens continueront à se déplacer quand même et qu'ils seront de plus en plus nombreux à avoir besoin de se déplacer. Il nous appartient donc, en tant responsables, de préparer cet avenir-là. Je ne peux pas retenir les arguments qui s'opposent à toute création de voiries.

Je fais également observer que la France n'est pas une île. Dans tous les autres pays qui nous entourent et dans tous les autres pays du monde et en particulier dans les pays émergents qui nous mettent dans une situation très difficile en nous faisant une concurrence épouvantable aujourd'hui, on crée partout des infrastructures. On fait du développement. Ne vous en déplaise. Sortez de la vallée de Montmorency et allez voir.

Vous verrez partout des infrastructures de transport, de transport en commun, de transport individuel, des réseaux, de l'énergie, parce que la population en a besoin et que le développement est nécessaire. Nous avons un choix à faire. Je vous ai tous entendus avec courtoisie, il n'est pas normal que vous n'en fassiez pas autant...

Même si la vérité vous dérange, laissez-moi aller au bout du propos avant d'avoir un avis sur ce je vais vous dire. Je vous dis que partout ailleurs, et cela n'est pas contestable, les autres collectivités se mettent en état de réussir leur développement et que cela passe par des infrastructures de transport qu'on le veuille ou non, il n'y a pas que cela, mais cela en fait partie. Je sais bien que, dans ce pays, on a tendance à penser qu'on est une île, qu'on peut faire tout le contraire de ce que font tous les autres ailleurs, on voit aujourd'hui dans quelle situation cela nous a mis. C'étaient les considérations d'ordre général.

Sur les deux territoires différents que sont l'est et l'ouest du département :

À l'est, je constate, et cela n'a pas fait l'objet d'une délibération, M. LOUP, cela a fait l'objet d'un rapport et d'un donné acte qui a été présenté à l'assemblée départementale, nous n'avons pas

segmenté nos décisions à ce sujet, je vous le fais observer en passant, parce que vous l'avez manifestement mal interprété. À l'est, nous avons des élus, des acteurs économiques et des habitants qui globalement ont dit que le projet était attendu et qu'il était même indispensable à certains points de vue pour les projets de développement économique du contrat de développement territorial. On ne peut pas caricaturer les projets de développement à l'est du département en les résumant à Europa City, ce n'est pas Europa City qui prend la place d'un cluster. C'est un ensemble de projets sur le triangle de Gonesse dont un cluster, une technopole et Europa City, ils sont constitutifs d'un ensemble. L'un n'est pas exclusif de l'autre, bien au contraire. Nous avons la responsabilité, nous, Conseil Général, de permettre le décollage économique de l'est du département. À l'est du département, nous avons trois communes qui sont parmi les quatre les plus en difficulté de toute la région Île-de-France. Nous avons la responsabilité de permettre à leurs habitants d'accéder à l'emploi, cela ne se fait pas seulement par des voies de communication, mais cela se fait par de la création d'activités, cela se fait par des formations. Nous sommes aujourd'hui en train de travailler avec les partenaires concernés pour que, en effet, tout le monde puisse en bénéficier. Ce n'est pas, parce que, jusque-là, les choses n'ont pas été faites comme cela qu'on doit discréditer la volonté de les réaliser et de permettre aux habitants de l'est du département d'accéder à l'emploi. Dans ce territoire, les habitants ont été moins nombreux qu'ici à se déplacer. On sait bien, soyons clairs là-dessus, que se déplacent principalement, on l'a encore vu ce soir, les gens qui sont contre le projet, ils ont naturellement le droit de le faire, on les entend. On ne peut pas discréditer la concertation à l'est, au prétexte qu'il y a eu peu d'habitants qui se sont déplacés puisque cela *a priori* valide le fait qu'il y a peu d'opposants, parce que, ici, vous êtes la démonstration de la réalité de cette opposition entre ceux qui se déplacent et ceux qui ne se déplacent pas. Dans l'est, des élus ont pris leurs responsabilités en faveur de ce projet, ils ont délibéré et des habitants n'ont pas exprimé massivement d'opposition.

À l'ouest, j'ai entendu, bien évidemment les interrogations, les craintes et les oppositions franches. Il n'est pas question de les nier, au contraire, j'ai l'intention de proposer à mes collègues d'en tenir compte puisque cela va donner lieu à une délibération de l'ensemble du Conseil Général. Les questions que j'ai relevées comme étant les plus problématiques pour ma part portent sur des questions qui ont été posées pour l'essentiel à Deuil-la-Barre, à Soisy-sous-Montmorency, les autres communes sont aussi intéressées relativement aux continuités urbaines. Il y a des fonctionnements municipaux, il y a des déplacements à l'intérieur de communes qui doivent être pris en compte. Ces questions-là, à mon sens, méritent d'être davantage creusées. Des réponses plus claires doivent être apportées à l'ensemble des questions, on l'a encore vu ce soir sur les continuités urbaines et cela doit faire évoluer le projet.

Une deuxième question qui a été relativement peu abordée, mais qui m'intéresse au premier chef, parce que je pense qu'elle a des répercussions très importantes, c'est celle de la circulation sur le réseau secondaire. Le but de ce projet est bel et bien de désengorger le réseau secondaire en rabattant la circulation sur l'artère à créer. Je pense que nous ne sommes pas allés assez au fond dans les études sur l'impact sur le réseau secondaire dont une bonne partie appartient au Conseil Général, d'autres parties aux communes pour qu'on y voie le bénéfice réel que l'on peut en tirer.

Sur les questions de santé publique, nous disposons des études, seulement nous avons un problème de compréhension réciproque et de pédagogie. Il faut qu'on s'explique aussi beaucoup plus à fond sur ces études extrêmement compliquées et techniques qui sont appréciées tout à fait différemment par les associations de ce que nous en avons comme retours par nos services. Là-dessus, il faut qu'on regarde cela, en particulier pour les structures qui reçoivent des enfants ou des petits-enfants ou simplement des jeunes. Je pense aux crèches, aux écoles maternelles et primaires, aux collèges, aux lycées, etc. nous devons aller plus au fond de la réalité de l'évaluation des risques potentiels pour voir s'il y en a ou pas.

Sur le financement, comme le rappelait M. le Directeur Général précédemment, dans nombre de concertations, cette question n'est pas évoquée. Nous, nous avons tenu à y répondre régulièrement,

je répète ce que j'ai toujours dit, le Département ne peut pas mener seul à bien cette opération, il lui faut l'aide de l'État et de la Région. Aujourd'hui, nous savons qu'une conférence des financeurs est acceptée par nos partenaires, ils acceptent de discuter, cela ne veut pas dire qu'ils seront forcément d'accord au niveau que nous demandons, mais c'est une condition pour que nous réalisons cet équipement. Je rappelle que, sauf à abandonner l'ambition qui était le grand Paris, ambition essentielle, me semble-t-il pour notre pays et pour notre capitale pour rester dans la course mondiale, sauf à abandonner cette ambition, l'État et la Région ne peuvent que nous suivre dans le financement de ce projet, parce qu'il est créateur de richesses. Cet investissement a la vocation de participer à du développement économique et à de la création de richesses sur le territoire du département du Val-d'Oise et à consolider ce département. Aujourd'hui, nous éprouvons des difficultés financières, je l'ai développé longuement à Soisy-sous-Montmorency. Si nous sommes dans une situation qui n'a pas été jugée très défavorable par l'agence de notation FITCH à qui nous avons demandé un avis sur la santé financière du département pour pouvoir emprunter sur les marchés financiers, – aujourd'hui les banques prêtent peu ou insuffisamment à toutes les collectivités, qu'elles aient de bons indices ou qu'elles n'en aient pas – l'agence FITCH a souligné la santé économique du département, son potentiel économique et cela, c'est notre richesse commune. Nous devons non seulement la défendre, mais l'amplifier, parce que, quand il n'y a pas d'entreprises pour créer de la richesse, c'est uniquement vers les habitants que l'on se retourne pour appeler de l'impôt. Il y a là aussi un enjeu très important.

Le devoir de l'assemblée départementale consiste à dégager l'intérêt général après qu'on vous ait présenté ce projet et qu'on ait entendu vos réactions. L'intérêt général, c'est une banalité de le dire, cela n'est jamais la somme des intérêts particuliers, c'est pourquoi nous avons une démocratie représentative où des élus désignés par le suffrage prennent leurs responsabilités et les assument. J'avais envie de vous dire en venant ce soir que je ne travaille pas pour la prochaine élection, mais pour les prochaines générations. J'ai entendu le Président de la République dans sa conférence de presse tout à l'heure dire la même chose. Vous allez m'accuser de plagiat, il n'empêche que c'est sincèrement les valeurs qui me guident d'essayer de travailler aux intérêts du département à l'avenir et de ne pas vendre notre âme pour la prochaine élection. Ce projet est un projet départemental, parce que c'est une liaison est-ouest entre les territoires du département, parce qu'il est nécessaire au développement économique du département, parce qu'il doit avoir un impact favorable sur la circulation à l'intérieur de la vallée de Montmorency notamment. Je pense aujourd'hui, comme les choses se présentent que non seulement ce projet est réalisable à l'est, mais que ce serait une faute majeure du Conseil Général de ne pas accompagner le développement économique de l'est du département. C'est là que nous avons l'essentiel, malheureusement, du réservoir de bénéficiaires du RSA qui pèsent lourdement sur notre budget et, parce que je ne veux pas qu'on puisse accuser le Département de ne pas avoir fait son devoir dans le cadre de cette mobilisation générale en faveur du développement économique de l'est. En ce qui concerne l'Ouest, je vois qu'il est nécessaire d'envisager des études complémentaires (je les ai listées). Je n'exclus absolument pas qu'il y ait des modifications sensibles, M. le Maire, du projet à l'ouest. Je vous propose donc que nous y travaillions. Non seulement que nous y travaillions au Conseil Général en liaison avec les communes concernées, mais qu'en plus, nous continuions à vous en informer.

Je crois que le site et la prise en compte des remarques devaient être clos au 15 novembre, je vous propose d'élargir la période. On n'est pas à deux semaines près sur un projet d'une telle durée, je vous propose d'aller jusqu'à la fin du mois à condition que M. NAU n'y voie pas d'inconvénient. C'est lui le garant. Les réglementations sont parfois complexes. On vous donne encore 15 jours supplémentaires, suite à cette réunion et aux choses qui s'y sont dites, pour exprimer vos positions sur le site du Conseil Général. Les évolutions du projet ensuite feront l'objet de communications sur le site, éventuellement dans notre organe de communication, dans notre bulletin écrit, mais également dans notre magazine informatique. Le moment venu, en fonction des évolutions de ce projet, nous verrons à faire un retour auprès de l'ensemble des participants à cette concertation.

Je souhaite que vous soyez convaincus que cette concertation n'est pas une concertation de façade et qu'en toute sincérité, j'essaierai, avec mes collègues conseillers généraux, de bien dégager l'intérêt général après l'ensemble de ces prises de position. Merci.