

**cndp**  
Commission nationale  
du débat public

**Rapport  
du garant**

Projet d'aménagement de  
l'Avenue du Parisis

15 février – 30 mars 2012 // 15 septembre - 30 novembre 2012

établi par François NAU

Le 22 février 2013

## 1. Présentation du rapport

Le présent rapport a pour objet de présenter, du point de vue du garant, le déroulement de la concertation effectuée au cours de l'année 2012 sur le projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil général du Val d'Oise.

Les points traités dans ce rapport sont successivement:

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

## 2. Le projet

Le contexte du projet, selon le Conseil général du Val d'Oise, est caractérisé par l'insuffisance des liaisons transversales en rocade Est-Ouest dans le département, générant des difficultés de déplacements internes et des circulations importantes sur le réseau secondaire non adapté.

Cette situation impose à certains usagers des transports en commun de passer par Paris ou de subir plusieurs ruptures de charge pour effectuer des déplacements transversaux.

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

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

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

4 solutions variantes du projet dans les mêmes emprises réservées, et avec les mêmes fonctionnalités, présentent différentes dispositions d'implantation en plan et en profil pour chaque type de voie, suivant la conception des échanges plus ou moins dénivelés avec le réseau de voirie actuel.

Le tracé long de 11 km traverse 6 communes : Soisy-sous-Montmorency, Montmorency, Deuil-la-Barre, Groussay, Sarcelles, et Garges-lès-Gonesse.

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

Ce projet a été identifié, pour sa partie Est entre la RD 301 et l'A1, comme opération structurante dans l'Accord cadre du Contrat de Développement Territorial (CDT) Val de France/ Gonesse/Bonneuil signé le 26 janvier 2012. Ce projet de CDT présente le projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis comme une « *desserte déterminante pour répondre aux enjeux socio-économiques et urbains de ce territoire* ».

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

- créer un lien entre les bassins économiques d'Argenteuil et le pôle aéroportuaire de Roissy, mais également entre les différents bassins de vie du secteur, en améliorant les déplacements et les temps de parcours;
- désenclaver certains quartiers et zones d'activités dont l'accès est aujourd'hui difficile ;
- désengorger le réseau local et les centres-villes de tout trafic "parasite" qui s'y reporte actuellement en raison de la saturation du réseau principal.

Pour y parvenir, le projet a été conçu pour :

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

Le coût total des investissements est de l'ordre de 500 M€ TTC, aux conditions économiques de 2011, ce coût étant variable suivant chacune des 4 solutions variantes.

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

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

### **3. Les spécificités du projet**

#### ***3.1 Un projet très ancien ayant connu de nombreuses évolutions***

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

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

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

La réalisation du BIP est commencée dans les années 1990 :

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

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

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

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

### **3.2 Les concertations précédentes**

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

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

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

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

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

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

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

En application de la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, et du décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la

Commission nationale du débat public, le Conseil général du Val d'Oise, maître d'ouvrage du projet d'aménagement de l'avenue du Parisis, a saisi la CNDP le 7 février 2006 pour le précédent projet.

Conformément à l'article R121-9 II du Code de l'environnement, la CNDP a décidé le 5 avril 2006 qu'il n'y a pas lieu d'organiser un débat public, mais une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant.

Saisie de nouveau le 22 décembre 2011 par le Conseil Général pour le nouveau projet, la CNDP a décidé le 4 janvier 2012 qu'il n'y a pas lieu d'organiser un débat public considérant que l'intégration d'un TCSP ne change pas significativement la nature du projet qui ne revêt pas de caractère national.

Dans le cadre de cette décision, elle a recommandé l'ouverture d'une concertation selon les modalités suivantes:

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

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

## **5. La concertation**

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

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

Le garant a constaté que le projet, ses enjeux et ses spécificités, étaient relativement bien connus au moins dans leurs grandes lignes par ces acteurs, prêts à participer à la concertation.

Les associations ont demandé les études suivantes :

- diagnostic sur les déplacements;
- éléments sur les transports de marchandises;
- étude acoustique;
- étude d'insertion paysagère;
- étude de sécurité routière;
- étude socio-économique ;
- étude de trafic ;
- étude sur l'air;
- étude sur la faune et sur la flore;
- étude sur les sols, l'hydrologie et les répercussions sur le bâti existant.

Les attentes recueillies ont été adressées au maître d'ouvrage, ainsi que les éléments à

prendre en considération pour établir les modalités de la concertation compte tenu des particularités de ce projet :

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

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

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

Le garant a constaté que la concertation devait commencer alors que les études n'étaient pas encore toutes finalisées, notamment celles résultant de précédentes études à actualiser.

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

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

## ***5.2 La conception de l'organisation de la concertation***

Les modalités de concertation retenues par le maître d'ouvrage sont les suivantes:

- publicité préalable dans la presse locale, les sites internet des communes, l'espace dédié au projet sur le site valdoise.fr, l'affichage dans les mairies et les lieux de vie;
- tract d'information et lettres d'information du Conseil général largement diffusés;
- espace internet dédié au projet, pour l'information sur le projet, l'organisation de la concertation et l'expression du public: mise en ligne et téléchargement des documents d'information ; dépôt d'avis et de contributions; délibérations des collectivités ; comptes rendus des réunions publiques;
- tenue d'au moins une réunion publique par commune traversée par le projet.

Le garant a constaté que ces modalités de concertation étaient globalement adaptées au projet et à son contexte.

Il a demandé qu'avant le début de la concertation, ces modalités soient précisées, complétées et mises en ligne sur le espace internet dédié au projet, avec :

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

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

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

### **5.3 Les modalités de la concertation et son déroulement**

La concertation a été ouverte du 15 février au 30 mars 2012, - soit une durée d'un mois et demi-, en annonçant qu'elle reprendrait du 15 septembre au 15 novembre 2012, après la période de réserve liée aux élections.

L'espace dédié au projet a été opérationnel le 10 février 2012 - donc avant la première réunion publique du 8 mars 2012- et n'a pas subi d'interruption (le dépôt d'avis a donc été possible également entre les 2 temps de la concertation).

Le dossier de concertation a été mis en ligne avec les premières études le 23 février et complété le 4 mars 2012 (études de repérage environnemental, évaluation socio-économique, étude sur l'air, étude du TCSP, la cartographie du projet); puis l'étude acoustique en juillet, et les autres études en septembre (étude de trafic, étude faune – flore, mise à jour de l'étude socio-économique et de l'étude sur l'air) et enfin, début novembre, le plan d'implantation des équipements publics à proximité du projet.

105 000 flyers annonçant la concertation ont été déposés le 27 février dans les boîtes aux lettres de l'ensemble des communes traversées et impactées par le projet. Une distribution équivalente a eu lieu avant les 4 dernières réunions publiques.

4 lettres d'information du Conseil Général ont été successivement diffusées au cours de la concertation à partir de fin février 2012, certaines à plus de 100 000 exemplaires.

Le dossier de concertation présentant les principales dispositions du projet et de la concertation, a été distribué, ainsi que les lettres d'information, à l'occasion des réunions publiques.

Les 3 premières réunions publiques se sont tenues sur le territoire de la partie Est du projet :

- le 8 mars, à Sarcelles;
- le 14 mars, à Arnouville;
- le 27 mars, à Garges-les-Gonesse.

Ces réunions ont rassemblé environ 200 personnes.

Au cours des mois d'avril à juillet 2012, aucune réunion publique n'a été organisée dans le cadre de la concertation; le Conseil général a profité de cette période pour rencontrer les municipalités, échanger sur le projet, recueillir leurs observations et noter leurs questions.

La concertation a repris en septembre, la date annoncée de la fin de la concertation étant le 15 novembre 2012.

4 réunions publiques ont eu lieu sur le territoire traversé par la partie Ouest du projet :

- le 25 septembre, à Soisy-sous-Montmorency;
- le 11 octobre, à Montmorency;
- le 16 octobre, à Groslay ;
- le 13 novembre, à Deuil-la-Barre.

Ces réunions ont rassemblé environ 1 600 personnes, dont 600 à Deuil-la-Barre.

Au total, 1 800 personnes environ ont assisté aux réunions publiques.

Compte tenu notamment de la tenue de la dernière réunion publique à 2 jours de la fin de la concertation, le Conseil général a décidé de prolonger la concertation jusqu'au 30 novembre 2012.

#### **5.4 Les réunions publiques**

Chaque réunion publique a duré au moins deux heures et demie,

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

- Les élus :  
Le Président et les représentants du Conseil général (élus et fonctionnaires) ;  
Les élus locaux ;  
Le groupe VOUS (Val d'Oise Utile et Solidaire, des élus de Gauche et Républicains) ;
- Les associations :  
Vivre sans BIP Collectif d'organisations demandant l'arrêt du projet de voie rapide urbaine dénommée BIP ou Avenue du Parisis et l'étude de solutions alternatives compatibles avec le respect des personnes et la protection de l'environnement.  
Ce Collectif, avec le soutien d'Ile-de-France Environnement et de l'Association des Hauts de Soisy, est constitué des associations suivantes: A l'écoute de la nature, Association de Défense de la Côte de Deuil, Association des Fanaudes, Association des Jardiniers de la côte de Deuil, Bouge la ville !Deuil la Barre, Groslay Décidé-e-s-Montmorency, Emergence-Garges-les-Gonesse, GAM-MCY, Les Amis de la Terre-Val d'Oise, Mieux se déplacer en bicyclette- Vallée de Montmorency, Oxygène de Soisy, Sarcelles Environnement, SOS - Vallée de Montmorency, Val d'Oise Environnement, Environnement 95 ;  
l'association de sauvegarde de Montmorency et ses abords ;  
les autres associations locales de défense de l'environnement ;
- L'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine de France ;
- Le public, riverains et habitants des villes concernées.

D'une réunion à l'autre, la population a été différente. Le grand public représentant la population potentiellement concernée par le projet en tant qu'usager des transports sans être riverain du projet, a été peu présent en réunions publiques, malgré l'importance du dispositif de publicité mis en place pour l'annonce de ces réunions. Les riverains du projet ont été très peu nombreux lors des 3 premières réunions, et beaucoup plus lors des 4 dernières.

Le Président du Conseil général a assisté personnellement aux 4 dernières réunions, ce qui a été apprécié par le public.

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

Les associations ont été présentes à toutes les réunions.

L'assistance aux réunions publiques a été attentive. Le climat est resté serein lors des 3 premières réunions. Les débats ont été beaucoup plus passionnés et tendus lors des 4 dernières réunions : le garant a dû intervenir pour tenter de faire cesser les manifestations d'irrespect de personnes ne supportant pas la contradiction.



Les réunions ont toutes permis de donner la parole à la majorité du public désirant s'exprimer malgré quelques prises de paroles dépassant le temps imparti.  
La plupart des questions ont obtenu une réponse.

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

### **5.5 L'information du public**

L'information du public a été assurée principalement par le dossier de concertation largement diffusé, la consultation de l'espace internet dédié au projet (16 000 visites environ), les réunions publiques, et les expositions du projet dans les mairies des communes traversées par le projet.

La concertation a révélé, qu'en dehors du dossier de concertation, les documents d'études, principalement demandés par les associations avant le début de la concertation, et mis en ligne sur l'espace internet dédié au projet, n'ont guère été lus et exploités par le public : les questions posées ont rarement fait référence à ces études, d'ailleurs peu exploitées par le Conseil général lui-même lors de la présentation du projet en réunion publique. Aussi, pour favoriser l'information du public, le garant a suggéré à de nombreuses reprises la production d'un document synthétique des impacts du projet pour les populations concernées, avec leur localisation, aussi bien pour les diminutions que pour les augmentations des nuisances par rapport à la situation actuelle.

La mise en ligne échelonnée des études sur une longue période (de février à septembre 2012) n'a pas eu d'incidence sur la concertation dans la mesure où les principales informations nécessaires pour la compréhension du projet et son appréciation ont été données au cours de la première partie de la concertation. C'est la raison pour laquelle le garant a donné un avis défavorable à la demande de prolongation de la concertation de 7 mois présentée au mois d'octobre 2012 par les associations, au motif que le Conseil général a produit des documents d'études 7 mois après le début de la concertation.

### **5.6 L'expression du public**

L'expression du public sur le projet a été principalement développée oralement en réunion publique, et par écrit, sur l'espace dédié au projet (11 cahiers d'acteurs ; 95 avis), ainsi que sur les registres mis à la disposition du public dans les mairies.

Au cours de chaque réunion publique, 20 à 30 prises de parole ont concerné des demandes d'explications ou des prises de position.

Les élus ont donné leur avis sur le projet en les explicitant.

Les particuliers se sont exprimés surtout en tant que résidents de la zone concernée par le projet, et plus rarement en tant que citoyens ou usagers.

Il convient de souligner l'implication personnelle des présidents d'associations dans les débats. A noter la création au cours de la concertation de l'Association de Défense de la Côte de Deuil regroupant des riverains du quartier nord de Deuil-la-Barre..

Les 11 cahiers d'acteurs ont été produits par

- le Groupe VOUS (Val d'Oise Utile et Solidaire) ;
- le Collectif Vivre sans BIP ;
- la Communauté d'agglomération Val de France ;
- la mairie de Sarcelles ;
- l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine de France ;
- la mairie d'Enghien-les-Bains ;
- l'association pour la mise en valeur de la côte de Deuil ;
- l'association de sauvegarde de Montmorency et de ses abords ;
- la DDT 95 ;
- l'atelier BIP - comité de quartier Nord - cadre agenda 21 municipal - ville de Deuil-la-Barre ;
- Val d'Oise Environnement.

L'expression des avis écrits a été plus riche, plus développée et mieux argumentée que celle entendue en réunion publique. Certains internautes ont pris sur leur temps pour présenter leurs positions et émettre des suggestions. Le garant a demandé que ces avis soient consultables. Ils l'ont été à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2012. La production des avis s'est accélérée en fin de concertation (43 sur 95 en novembre 2012), cette accélération pouvant être liée à la possibilité de consultation des avis sur l'espace internet dédié au projet, mais aussi à l'intérêt pour le projet et la concertation nettement plus marqués lors de cette période avec une participation importante aux réunions publiques pour manifester une opposition majoritaire au projet.

Les auteurs des avis semblent localisés en très grande majorité dans les 4 communes de l'Ouest ; leur expression est voisine de celle émise par les associations sans toutefois les reprendre intégralement.

Globalement, 55/95 de ces avis sont contre le projet, soit 58%, 18/ 95 sont pour le projet dont certains avec des conditions, soit 19%, les autres avis abordent une question particulière sans se prononcer sur l'opportunité du projet.

### **5.7 Les délibérations**

Les 3 communes traversées par la partie Est du projet ont délibéré avec un avis favorable au projet.

Un avis défavorable au projet a été donné par délibération des communes de Soisy-sous-Montmorency, de Deuil-la-Barre et de Groslay traversées par la partie Ouest du projet. Dans ces délibérations, les motivations, réserves et demandes sont exprimées différemment, mais restent centrées sur l'insertion du projet, sur le cadre et la qualité de la vie, la nécessité de réduire les nuisances, de déterminer le phasage, la gestion des réserves foncières et le devenir des délaissés.

Le Conseil général a donné acte de la mise en œuvre de la concertation lors de séance du 18 janvier 2013, en reportant à une séance ultérieure l'examen du dossier et la suite à lui donner.

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

L'expression sont regroupée autour des 8 thèmes suivants :

- l'organisation de la concertation ;
- l'opportunité et l'utilité du projet ;

- le coût du projet; son financement; les enjeux économiques ;
- le planning et le phasage du projet ;
- l'incidence du projet sur la circulation et la sécurité routière;
- le service attendu pour le TCSP ;
- l'incidence du projet sur l'environnement et la santé;
- l'insertion urbaine du projet.

### **6.1 L'organisation de la concertation**

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

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

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

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

Le garant a déclaré que les documents d'information n'étaient pas encore tous en ligne sur le l'espace internet dédié au projet au début de la concertation, cette situation ne posant pas de problème pour débiter la concertation : elle n'interdit pas au Conseil général de présenter le projet et de répondre aux premières questions, et d'apporter progressivement des informations complémentaires.

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

Le public a demandé la production de planches de présentation du projet plus lisibles pour bien situer le projet par rapport à l'existant. Ces planches ont été mises en ligne et présentées

au cours des réunions publiques suivantes.

Une foire aux questions a été mise en ligne apportant des réponses aux questions les plus fréquemment posées. Le garant a demandé le développement de cette foire aux questions en apportant des réponses plus complètes et mieux argumentées aux questions les plus importantes.

Le Conseil général a répondu par écrit au très grand nombre de questions posées par M. Dufoyer, d'abord en tant que riverain du projet avant de devenir président de l'association pour la mise en valeur de la côte de Deuil.

Dans son rapport d'étape de la concertation établi en juin 2012, le garant a formulé les recommandations suivantes pour la suite de la concertation :

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

Lors de la présentation du bilan d'étape de la concertation à la séance du 13 juillet 2012, le Conseil Général a indiqué :

- qu'il a pris note des avis exprimés notamment lors des 3 premières réunions publiques ;
- que des réunions techniques ont été tenues avec l'ensemble des municipalités des communes traversées pour leur présenter le projet et recueillir leurs questions ;
- que les études seront complétées avant le démarrage de la deuxième partie de la concertation pour répondre aux interrogations du public sur l'opportunité du projet et sur son intégration urbaine.

Au cours des 4 réunions publiques tenues en deuxième partie de la concertation, le Président du Conseil général a précisé que le projet n'était pas figé et qu'il pourrait évoluer en tenant compte des avis exprimés.

Quelques opposants ont demandé l'organisation d'un référendum sur le projet. Cette demande a été rejetée par le Président du Conseil général estimant qu'une telle procédure ne pourrait pas être organisée au cours de la concertation.

L'association Val d'Oise Environnement a qualifié de « scission de la concertation non conforme à la saisine de la CNDP pour un projet d'ensemble ... la concertation menée sur 2 projets éventuellement indépendants l'un de l'autre, le projet Est et le projet Ouest ».

Parmi les avis exprimés, certains ont regretté :

- que la présentation du projet n'ait pas évolué au cours de la concertation sans ouverture sur des projets alternatifs (ainsi que le demande la loi Grenelle I), donnant le sentiment d'un dialogue de sourds ; elle a été reprochée par certains opposants au projet estimant que le Conseil général ne prenait pas en compte les avis exprimés et refusait toute ouverture sur des variantes ou des évolutions du projet ;
- une présentation de 4 solutions très voisines, trop mélangées donc pas assez contrastées pour être lisibles.

Le Conseil général a justifié la stabilité de la présentation du projet au cours des différentes réunions publiques par son souci de maintenir une égalité de traitement du public en matière d'information sur le projet sur toute la durée de la concertation.

La présentation a été principalement axée sur les caractéristiques du projet et certains éléments de son utilité (notamment l'estimation du volume de circulation devant l'emprunter et ses gains en temps de parcours). Les informations données en matière d'incidences du projet sur l'environnement ont porté principalement sur les nuisances sonores dans le cadre de la présentation du projet, le Conseil général s'engageant à respecter la réglementation en la matière; l'évocation des autres incidences a eu lieu au cours des échanges avec le public ; elles n'ont que très peu fait référence aux informations présentées dans les documents mis en ligne. S'agissant des questions d'insertion urbaine et de phasage de l'opération, le Conseil général a décrit les rétablissements des circulations transversales prévues dans le cadre des 4 solutions étudiées, ainsi que les mesures d'insertion et de réduction des nuisances sonores pouvant être mises en œuvre à l'exemple des aménagements réalisés pour les tronçons du BIP actuellement en service.

Le Collectif Vivre sans BIP et l'association pour la mise en valeur de la côte de Deuil ont qualifié d'anomalies dans le débat public les reproches reçus pour leurs prises de parole répétitives et leur présence à toutes les réunions publiques. Et Val d'Oise Environnement a souligné dans son cahier d'acteurs la limitation du droit d'expression des associations, faisant référence à la dernière réunion publique où elles avaient obtenu un accord de principe d'intervention aussitôt après la présentation du projet alors qu'elles n'ont obtenu la parole qu'en fin de réunion.

Malgré quelques incidents et propos un peu vifs, la concertation a assuré en toute transparence l'expression complète du public et notamment celle des associations.

## **6.2 L'opportunité et l'utilité du projet pour répondre aux besoins de déplacements, d'aménagement et de développement du territoire**

La communauté d'agglomération du Val-de-France, les Villes de Sarcelles et de Villiers-le-Bel se sont prononcées en faveur du projet et pour sa réalisation immédiate, pour des raisons de désenclavement, d'aménagement et de développement économique, en précisant que si ce projet n'était pas réalisé dans sa section Bonneuil-en-France Sarcelles pour 2017, le projet de l'Arena sera remis en cause. L'EPA Plaine de France dans son cahier d'acteur confirme la réalisation du projet d'Avenue du Parisis comme conditionnant l'implantation du Dôme de Sarcelles.

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

Le groupe VOUS a rappelé que « dans sa version précédente, le projet n'envisageait pas de

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

La direction départementale des territoires du Val d'Oise (DDT) a estimé que le projet revêt une importance stratégique majeure tant au niveau local des communes traversées qu'au niveau départemental et régional pour le fonctionnement global du réseau routier magistral.

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

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

*S'agissant des besoins de déplacements domicile-emploi, il estime que 2% seulement des actifs de la plate forme aéroportuaire de Roissy résident dans la vallée de Montmorency, et que les habitants de l'Est du Val d'Oise ont un accès facile à Roissy par la route. Selon lui, l'accès aux emplois de Roissy n'est pas une question de distance et de temps d'accès, mais de type de métier et de qualification ». « Le TCSP est un « alibi scandaleux », sans intérêt dans la mesure où il ne dessert pas les centres villes ».*

Il rappelle son opposition au projet Europa City devant s'implanter dans le Triangle de Gonesse. Il préconise le développement des emplois de proximité.

L'association pour la mise en valeur de la côte de Deuil affirme que le projet est non conforme aux principes du développement durable. Elle conteste le rôle de vecteur du développement économique du projet et de son effet de levier.

Val d'Oise Environnement conteste l'intérêt du projet pour le développement économique et l'emploi : il ne modifiera pas le taux d'emploi des Val d'Oisiens sur le territoire de la plate forme aéroportuaire de Roissy ni ceux du Dôme de Sarcelles et d'Europa City du Triangle de Gonesse.

Val d'Oise Environnement demande :

- l'abandon du projet et l'engagement de nouvelles études pour définir les aménagements nécessaires pour assurer la diffusion du trafic aux extrémités du BIP actuel à Soisy-sous-Montmorency et à Bonneuil ;
- l'ouverture d'une concertation sur le devenir des emprises réservées pour le projet routier.

Plusieurs personnes ont repris ces arguments, complétés dans les avis écrits par une opposition de principe au développement du réseau routier, contradictoire avec le Grenelle de l'environnement. Ils se prononcent en faveur du développement d'un réseau de transports collectifs de bonne qualité intégrant l'amélioration du niveau de service actuel du réseau de bus.

A l'inverse, quelques personnes ont estimé le projet opportun et attendu depuis longtemps.

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

### **6.3 Le coût du projet ; son financement ; les enjeux économiques**

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

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

Plusieurs personnes ont évoqué l'importance de l'endettement du Département et la difficulté de financer le projet dans cette conjoncture. Certaines reprennent la position du Collectif en faveur de la seule création d'un projet de transport collectif. Beaucoup d'opposants soulignent le coût de l'opération trop important et ses difficultés de financement au détriment d'autres projets plus utiles.

La délibération de la ville de Montmorency n'a donné aucun avis sur le projet au motif qu'il n'y a pas lieu de délibérer sur les remarques et suggestions relatives au projet en l'absence d'informations précises sur la question fondamentale et préalable du financement du projet.

Le Président du Conseil général a précisé l'état actuel de la fiscalité locale et de sa répartition entre les collectivités, ainsi que la situation budgétaire et financière du Département.

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

### **6.4 Le planning et le phasage du projet**

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

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

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

Dans sa délibération donnant un avis défavorable au projet présenté, la Ville de Groslay a demandé la présentation avant le démarrage de l'opération de l'échéancier de la réalisation du projet en lien avec le financement.

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

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

## **6.5 L'incidence du projet sur la circulation et la sécurité routière**

Dans sa délibération donnant un avis défavorable au projet pour des raisons d'insertion urbaine, de cadre et de qualité de la vie, la ville de Soisy-sous-Montmorency a demandé la mise à l'étude d'un projet plus adapté en recherchant des solutions de délestage des voies de Soisy supportant le transit amené par le BIP.

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

Des habitants des villes traversées par le projet (notamment d'Arnouville et de Soisy-les-Montmorency) ont donné un avis favorable au projet dans la mesure où il est susceptible de désengorger les centres villes dont les voies urbaines sont encombrées par une circulation de transit, notamment de poids lourds, avec une croissance probable, ce qui pose des problèmes de nuisances et de sécurité routière pour les résidents. Certains d'entr'eux ont cité l'exemple réussi du BIP ouest à Saint Gratien ayant facilité l'accès au réseau de voies rapides tout en assurant un bon traitement des nuisances phoniques ; mais avec les difficultés spécifiques de circulation liées à son raccordement à l'Est sur les voiries de capacité insuffisante à Soisy-sous-Montmorency (Boulevard Kellermann notamment).

Les opposants au projet, ont fait part de leur perplexité sur les estimations de trafics qui doivent emprunter le projet, en craignant que le projet induise un accroissement du trafic de transit et de poids lourds (l'avenue du Parisis devenant « une bretelle d'autoroute » par suite du délestage des voies rapides saturées ), une augmentation de la circulation sur les voies d'accès à proximité des échangeurs, et l'absence de moyens de maîtrise de la circulation et de la saturation.

Une proposition de mettre des « verrous » aux extrémités pour limiter l'accès à la circulation locale a été émise ainsi que des mesures de plan de circulation pour la gestion de la circulation et la prise en compte de la sécurité routière.

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

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

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

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

Le Conseil général a rappelé que la largeur des voies de circulation (3 m au lieu de 3,5 m pour



les chaussées autoroutières), et la perspective de mise en place de radars seront de nature à faire respecter la limitation de vitesse à 70 km/h. Des feux de signalisation seront mis en place pour protéger les traversées piétonnes notamment pour l'accès aux stations de bus.

## **6.6 Le service attendu pour le TCSP**

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

Val d'Oise Environnement ne voit pas « quelle est la pertinence pour un TCSP de relier 2 autoroutes l'A 15 et l'A 1 ».

Les opposants au projet ont perçu l'insertion du projet de TCSP comme un habillage à défaut d'études justifiant le besoin et présentant le service rendu ; ils ont déploré l'inopportunité du TCSP tel qu'il est présenté : loin des centres villes, difficile d'accès – notamment quand il est implanté au milieu des voies routières -, avec un niveau de service insuffisant.

Le Conseil général a rappelé que le TCSP est destiné à un projet de BHNS (bus à haut niveau de service) plus fiable et plus rapide que les bus actuels. Il desservira un itinéraire plus étendu que les 11 km du projet. Fonctionnant de 5 h à 24 h, il devra être complété par d'autres transports (rappel du système Filéo actuel) pour la période de 0 h à 5h. Sa fréquence en heures de pointe sera de 15 mn. Son temps de parcours de Bonneuil à Soisy sera d'environ 22 mn. La création de ce BHNS sera accompagnée d'une restructuration du réseau de bus.

## **6.7 L'incidence du projet sur l'environnement et la santé**

La concertation a porté sur tous ces sujets relatifs à l'incidence du projet sur l'environnement et la santé, souvent en lien avec la question de l'insertion urbaine du projet, son incidence sur la cadre de vie et la qualité de la vie, sujet qui sera abordé dans le cadre du paragraphe suivant.

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

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

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

La DDT suggère des éléments de réflexion pour le traitement de la vallée du Petit Rosne, entre la ZAE de la Muette à Garges et le terrain d'assiette de l'Aréna à Sarcelles prenant en compte la sensibilité des milieux traversés et leur valeur écologique.

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

L'association pour la mise en valeur de la Côte de Deuil a contesté l'étude de qualité de l'air,

son caractère incomplet en affirmant que le projet génère un risque pour la santé humaine. Elle justifie sa demande de mise en souterrain du projet au niveau de la côte de Deuil-la-Barre pour permettre le traitement de l'air, diminuer la dispersion des polluants et ne pas aggraver les nuisances sonores déjà subies du fait du trafic aérien survolant ce territoire à proximité de Roissy.

Ce sont les mêmes raisons qui sont présentées par l'Association de sauvegarde de Montmorency et ses abords pour demander la couverture de bout en bout du projet sur le territoire de Montmorency, et au moins entre la rue de la Caille et la rue des Chesneaux, ainsi que le recours à un TCSP à propulsion électrique, position conforme à celle de l'atelier BIP du quartier nord de Deuil-la-Barre.

Les opposants au projet soulignent les nuisances liées au projet et à son caractère routier (pollutions, insécurité routière, incidence des travaux et du phasage, risques hydrogéologiques, incidence sur la santé et la qualité de la vie) comme la raison principale de leur opposition au projet.

Des mesures de protection de la faune et de la flore sont demandées, ainsi que la réhabilitation du secteur du petit Rosne.

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

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

Le Conseil général a annoncé des mesures d'accompagnement du projet portant sur la réhabilitation de milieux sensibles, notamment les abords du Croult et du Petit Rosne.

### **6.8 L'insertion urbaine du projet**

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

- Communauté d'agglomération Val-de-France : tracé (modification pour la desserte du Parc de la Muette) ; réduction de la vitesse maximum entre le carrefour des Refuzniks et l'entrée de Garges ; mise en valeur de la coulée verte et bleue ;
- Sarcelles : tracé, aménagement des raccordements ;
- Arnouville : raccordement entre le rond point et le carrefour du Christ ; prise en compte des propositions de l'EPA ; aménagement du carrefour d'entrée de Garges ; prise en compte des contraintes de fonctionnement de la ferme Lemoine ;
- Garges-les-Gonesse : desserte du Parc de la Muette ; aménagement du carrefour d'entrée de Garges ;
- Deuil-la-Barre : propositions pour le choix des solutions ; intégration avec une voie semi enterrée, des protections phoniques et paysagères ; un tracé axial pour le TCSP ;
- Groslay : rétablissement des voies coupées par le projet ; aménagement du carrefour avec le RD 301 ; desserte des futurs quartiers ; protections phoniques .

Les délibérations de Soisy-sous-Montmorency et Deuil-la-Barre précisent bien que leur avis défavorable est relatif au projet tel qu'il a été présenté, et que cet avis pourrait être revu après

présentation d'un projet plus adapté prenant en compte les améliorations d'insertion, de dimensionnement, de cadre et de qualité de vie.

La délibération de Groslay va dans le même sens. Regrettant qu'aucune alternative n'ait été présentée, elle formule des demandes complémentaires d'insertion, de service à rendre par le TCSP, de gestion des réserves foncières et de devenir des délaissés.

Plusieurs élus ont estimé que le projet peut être une opportunité ; il faut éviter qu'il ne soit un handicap. L'insertion dans le paysage urbain doit être améliorée sans nuisance pour les riverains.

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

Une partie de ces questions sont reprises par les élus et le public.

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

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

La DDT a engagé une réflexion sur l'analyse du contexte du projet et les éléments à prendre en compte pour en favoriser l'insertion. Elle préconise un travail par séquence pour éviter l'uniformisation de l'ouvrage : il s'agirait d'adapter ses caractéristiques (gabarit, profils en travers, trottoirs, plantations d'alignement, contre allées, ..) à la diversité des situations et de favoriser un passage au niveau du sol (« un aménagement en tranchée réduit fortement la dimension urbaine du projet en favorisant une fonction de transit et en isolant de manière excessive la voie du territoire traversé ») . Elle suggère de veiller à ne point multiplier les points de branchement sur la voie afin de lui conserver sa fonction de transit, tout en étudiant la possibilité d'aménager quelques points de branchement supplémentaires dans la traversée des secteurs les plus urbanisés constituant des points de suture urbaine.

Les opposants au projet contestent le principe d'implantation du projet en traversée des 4 communes de l'Ouest compte tenu de leur contexte et des difficultés d'insertion du projet (emprise trop large créant une coupure urbaine et des discontinuités des traversées).

Les critiques sur l'insuffisance de l'insertion urbaine du projet sont souvent liées aux inquiétudes exprimées quant à la perte potentielle de la valeur du patrimoine immobilier à proximité du projet.

D'autres questions ont porté sur le devenir des jardins ouvriers, la création de parcs de stationnement relais près des accès aux transports collectifs

Les conditions citées dans les avis écrits pour l'acceptabilité du projet sont les suivantes:

- couverture partielle ou totale surtout pour la traversée de Deuil-la-Barre;
- mise en place de murs anti bruit.

Le Conseil général s'est engagé à étudier tous les avis exprimés en matière d'insertion urbaine du projet pour l'améliorer, notamment dans les secteurs les plus sensibles dont le paysage doit être préservé ainsi que les continuités écologiques.

S'agissant des réserves foncières provenant d'expropriations, il a précisé qu'elles ne pouvaient être affectées qu'à une infrastructure routière.

## 7. Conclusions

Le garant considère que la concertation sur le projet d'Avenue du Parisis s'est déroulée de manière globalement satisfaisante tant en ce qui concerne l'organisation, les modalités d'information, de participation et d'expression, le déroulement :

- la progressivité de la mise en ligne des études et documents d'information ne semble pas avoir été préjudiciable à la concertation ;
- le public concerné a été informé des principaux éléments du projet, de ses enjeux, de ses caractéristiques, et de ses impacts ;
- le public a pu s'exprimer, poser ses questions, obtenir des réponses, afin de pouvoir formuler des remarques et suggestions, donner son avis tant sur l'opportunité du projet que sur son utilité et ses impacts;
- la durée exceptionnellement longue de la concertation a permis d'aborder l'ensemble des enjeux du projet et de permettre aux populations les plus directement concernées par le projet de participer à la concertation et de donner leur point de vue. L'expression a été riche et l'ensemble des communes ont pu délibérer sur le projet.

La concertation a donc répondu aux recommandations de la CNDP.

Ainsi que cela est le cas surtout pour des projets de ce type, l'expression a surtout été celle des riverains qui ont fait part de leurs inquiétudes, voire de leur opposition au projet.

La concertation a révélé les sujets les plus sensibles pour la population des communes traversées.

Elle a confirmé le clivage géographique lié aux différences de contexte et de besoins des territoires traversés entre l'Est et l'Ouest.

Le présent rapport présente pour chacun des 7 thèmes principaux une synthèse des observations et prises de position sur le projet. Leurs argumentaires constituent l'apport de la concertation et montrent son utilité.

Toutefois, la concertation n'a pas pu permettre de dégager des perspectives évidentes d'évolution du projet compte tenu notamment du blocage de nombreuses prises de position et de l'absence d'ouverture sur des propositions alternatives.

A la fin de la dernière réunion publique, le Président du Conseil général a rappelé que l'intérêt général n'était pas la somme des intérêts particuliers et que le rôle du Conseil général était de travailler pour l'avenir avec un devoir d'anticipation. Il a listé les différents points qu'il avait retenus :

- nécessité de répondre à la saturation des réseaux locaux; la grande couronne ne pouvant avoir une desserte fine en transport collectifs, l'utilisation de la voiture

particulière va se développer avec l'urbanisation ; les nuisances vont diminuer avec le renouvellement progressif du parc automobile (moins d'émission de pollution émise ; diminution des nuisances sonores avec le développement des véhicules électriques et des nouvelles technologies);

- prise en compte du projet dans le CDT Val de France, en lien avec le développement économique des 3 communes de l'Est, ce qui permet d'envisager sa réalisation dans sa partie Est;
- pour ce qui concerne la partie Ouest, tenir compte des inquiétudes en reprenant les études en liaison avec les communes pour faire évoluer le projet: approfondir les fonctionnements urbains en prenant en compte les continuités urbaines, traiter le rabattement de la circulation sur le réseau secondaire, faire une évaluation des risques potentiels sur la sécurité.

Cette concertation a éclairé le Conseil général sur l'acceptation sociale du projet. Il dispose maintenant des principaux éléments devant lui permettre de faire évoluer le projet en concertation avec tous les acteurs concernés.

A PARIS, le 22 février 2013

F.NAU