



Concertation sur le projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis
Compte-rendu intégral
de la réunion publique du jeudi 8 mars 2012, à Sarcelles

Les intervenants à la tribune :

- **Michel MONTALDO**, Vice-Président du Conseil général du Val d'Oise en charge des Affaires Européennes, du Grand Paris et des relations avec les collectivités territoriales - Conseiller général du canton de Garges-Ouest
- **Xavier PERICAT**, Conseiller général du canton d'Argenteuil-Ouest – Membre de la Commission Transports et Infrastructures
- **François PUPPONI**, Député-Maire de Sarcelles
- **Jean-Claude POUTOUX**, Directeur Général Adjoint en charge de l'Aménagement du territoire
- **Didier JUVENCE**, Directeur de la Programmation et des Études Routières du Conseil général du Val d'Oise
- **François NAU**, Garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public

Début de la réunion : 20h40 Fin de la réunion : 23h30

Nombre de participants dans la salle : 61 personnes

1. Introduction des élus (20h40 > 21h15)

M. Pericat introduit la réunion et rappelle que :

- le souhait du Conseil général est de consulter les valdoisiens le plus en amont possible du projet,
- le projet d'Aménagement de l'Avenue du Parisis s'inscrit dans un contexte de transports saturés, notamment aux heures de pointe,
- l'objectif est de fluidifier la circulation et de connecter les valdoisiens à des axes majeurs,
- le projet doit permettre d'offrir une véritable alternative à la voiture, avec l'aménagement d'une voie dédiée aux transports en commun
- correctement dimensionné, ce projet réduira les nuisances, déjà subies aujourd'hui, et qu'un soin particulier sera apporté à l'intégration urbaine.

M. Montaldo rappelle pour sa part que :

- il s'agit de soumettre démocratiquement le projet à la population, et qu'à ce titre il sera attentif à la contribution écrite distribuée par le collectif Vivre sans BIP aux participants de cette réunion,
- le projet d'Aménagement de l'Avenue du Parisis est un projet structurant, incontournable pour le département
- le projet a une longue histoire derrière lui et qu'il faut désormais avancer sur sa mise en œuvre,
- au-delà d'améliorer les déplacements et aménager le territoire, il s'agit aussi de faciliter l'accès à l'emploi sur le territoire, le taux de chômage étant très élevé dans le département du Val d'Oise.

Enfin, M. Pupponi insiste sur les points suivants :

- le lancement du débat a été fait à la demande des élus locaux,
- ce projet répond à des enjeux majeurs ; il est primordial pour le développement du territoire,
- en tant que Maire de Sarcelles, il souhaite que l'Avenue du Parisis aille jusqu'à Sannois/Saint Gratien afin d'éviter que Sarcelles ne devienne une impasse,
- l'aménagement de cette avenue conditionne la réalisation du projet de Dôme, projet majeur pour Sarcelles, futur levier pour l'emploi et le développement économique,
- il faudra être vigilant sur le tracé, et veiller à sa bonne intégration dans l'environnement.

2. Intervention préalable du collectif « Vivre sans BIP »

Le collectif interpelle les élus sur les points suivants :

- l'avenue du Parisis n'est pas une priorité : il y a d'autres projets plus importants à mettre en œuvre dans le département,
- la concertation a été annoncée tardivement (janvier 2012, pour un démarrage le 15 février) et de surcroît, pendant les vacances scolaires et au cours d'une période de campagne électorale,
- une demande a été faite auprès de François Nau, garant de la concertation, pour que cette réunion soit considérée comme une réunion d'information sur le projet et non comme une réunion de concertation,
- le projet est incompréhensible,
- les éléments d'information ont été mis en ligne sur le site internet du Val d'Oise trop tardivement, nuisant ainsi à la bonne information du public

Un participant remet par ailleurs un courrier à François Nau, garant de la concertation.

3. Le projet de l'avenue du Parisis

Contexte

Didier JUVENCE

Aujourd'hui, on constate que le Val d'Oise souffre d'un certain nombre de handicaps qui pour certains sont majeurs :

- le réseau routier et de transports en commun est principalement sous forme de radiales orientées vers Paris, qui du coup rendent assez difficiles voire très difficiles les déplacements au sein du département ;
- le réseau de transports en commun, comme je viens de le citer, est orienté Nord-Sud ;
- il n'y a pas un réseau encore continu pour les piétons, les circulations douces et les cycles ;

- et enfin, tous ces éléments font que les pôles de population et les pôles d'emploi sont difficilement reliés entre eux et en tout cas difficilement accessibles.

Le tracé de l'avenue du Parisis

Le tracé de l'avenue du Parisis, c'est l'illustration de ce que je viens de vous décrire avec, d'Ouest en Est, ou de gauche à droite, une section qui a été réalisée entre l'autoroute A15 et l'autoroute A1, puis la section en pointillés qui traverse les sept communes d'Ouest en Est.

Aujourd'hui, on va s'attarder plus spécialement à la partie Est du tracé, entre la RD301 - que certains appellent encore la RN1 - et puis la RD84 à Bonneuil-en-France, là où vous retrouvez la partie en mauve continue, sur laquelle il y a des travaux actuellement et sur laquelle la jonction est prévue, dans un premier temps vers le Sud par la déviation de la RD84, puis dans la continuité vers l'avenue du Parisis, de façon à assurer une circulation Est-Ouest.

Les objectifs du projet

Les objectifs de ce projet d'avenue du Parisis, c'est bien évidemment :

- créer une liaison qui serait est-ouest dans le sud de notre département ;
- assurer ce qui manque aujourd'hui, c'est-à-dire la liaison entre les pôles de population et d'emplois d'envergure ;
- améliorer l'accessibilité et surtout désengorger le territoire traversé. Aujourd'hui, il n'y a pas d'axes structurants qui permettent aux véhicules de circuler dans de bonnes conditions. Du coup, toutes les voies sont actuellement empruntées et les riverains, les habitants, ont du mal à garder le tissu urbain qu'ils devraient normalement devoir s'approprier ;
- et puis enfin intégrer de manière séparée des aménagements spécifiques pour les cycles, les piétons, les transports en commun - on va y revenir -, et les véhicules automobiles ;
- le projet de l'avenue du Parisis, on vient de le dire très rapidement mais j'y reviendrai, c'est aussi un projet qui est complètement fait pour favoriser les développements alternatifs à la voiture.

Les caractéristiques du territoire

Au niveau de ses caractéristiques et des spécificités, l'objectif c'est de bien évidemment l'intégrer au mieux dans l'environnement. Ça a déjà été évoqué tout à l'heure, on parlait d'études qui avaient déjà été réalisées. Celles-ci sont actuellement pour un grand nombre d'entre elles en cours d'actualisation. C'est :

- les études globalement environnementales, les études qui touchent sur tout ce qui a trait à l'acoustique, notamment par rapport aux protections sonores dans l'objectif de protéger les riverains, les études qui touchent à la qualité de l'air ;
- les études de circulation, de trafic, de temps de parcours. J'y reviendrai un petit peu plus tard en matière de temps de parcours, que ça soit à la fois sur l'avenue du Parisis mais aussi sur les voies existantes. On verra que l'avenue du Parisis aura un effet de désengorgement de ces voies et, du coup, permettra une amélioration de la circulation sur ces voies ;

- des études qui portent sur le TCSP, à la fois en matière d'insertion... On vous présentera dans quelques minutes des solutions alternatives en matière de positionnement du TCSP. Parce que vous le savez bien tous, le tracé global, le faisceau de tracés est connu et arrêté maintenant depuis longtemps. Et les quatre solutions...

Xavier PERICAT

Moi, je ne sais pas ce qu'est un TCSP.

Didier JUVENCE

Alors je vais vous le rappeler, mais cela a déjà été dit tout à l'heure par Monsieur PUPPONI, Monsieur PERICAT. Un TCSP, vous avez bien raison, c'est un Transport en Commun en Site Propre. Ça peut être un bus, ça peut être aussi un BHNS. Ça y est, j'ai prononcé un deuxième mot un peu barbare, donc un Bus à Haut Niveau de Service.

C'est l'objectif qu'on recherche sur cette avenue du Parisis, c'est-à-dire donner un bon niveau de confort et de circulation et des fréquences relativement rapides, on les verra tout à l'heure. Mais ça pourrait être aussi, dans d'autres cas, des projets de tramway. Le département aujourd'hui réalise en co-maîtrise d'ouvrage deux projets de tramway, dont un sur Sarcelles (le tramway T5). Et ça pourrait être d'autres types de TCSP mais là, on rentre dans du ferroviaire, donc on n'est plus dans une mixité de circulation sur un axe routier.

Et puis enfin, des études socio-économiques qui avaient été réalisées et qui sont elles aussi en cours d'actualisation.

Les caractéristiques générales du projet

Si on rentre maintenant un petit peu plus dans le vif du sujet, l'avenue du Parisis, c'est effectivement 11 kilomètres de tracé à réaliser mais en plus du tracé, c'est de l'aménagement urbain, c'est reconstituer une couture urbaine sur toutes ces communes qui aujourd'hui, sur une grande partie, sont traversées par une friche, puisque bon nombre de terrains avaient déjà été acquis, et ont été transférés en 2006 de l'État au département. C'est aussi réaménager tous ces espaces-là à travers les sept communes traversées.

a) Pour les véhicules

En termes de caractéristiques, on s'y rapproche un petit peu, il est prévu 2x2 voies de circulation pour les véhicules, mais avec une vitesse apaisée puisque l'objectif est d'avoir des limitations de vitesse basses, ramenées à 70 km/h en section courante. On verra que les carrefours, qui sont des lieux d'échanges, sont traités un petit peu différemment.

Les trafics prévisionnels, aussi selon les prévisions et surtout selon les sections : entre 28 000 véhicules pour les parties qui concernent les tracés neufs et une pointe à 58 000 véhicules par jour sur la section qui emprunte un tronçon commun avec la RD316, puisque là on aura le cumul du trafic de l'avenue du Parisis - que j'avais qualifié de pur - avec le trafic existant sur la RD316.

b) Pour les transports en commun

Pour répondre un petit peu à la question de Monsieur PERICAT, en matière de transports en commun, l'objectif est de voir si la création d'une ligne de bus est un objectif réalisable. Je crois qu'on peut dire déjà

aujourd'hui oui, dans la mesure où elle pourrait circuler sur un site propre au travers de l'avenue du Parisis, et qu'elle pourrait se raccorder, d'un côté sur le pôle d'Argenteuil et de l'autre côté sur le pôle de Roissy. On pourrait envisager - c'est ce qui a été fait dans le cadre du projet - une quinzaine de stations de bus en correspondance, avec des gares et des lignes de transports en commun déjà existantes. C'est ce qu'on appelle « faire du rabattement » pour permettre aux usagers d'avoir des points de desserte locaux vers cet axe que constituerait l'avenue du Parisis, avec des rythmes et des fréquences de passage assez élevés. C'est là où on trouve la notion de Bus à Haut Niveau de Service :

- période de pointe : toutes les quinze minutes ;
- période creuse : de l'ordre de 45 minutes ;
- les week-ends et les jours fériés : toutes les heures.

On est un peu dans la logique, pour ceux qui connaissent, de la ligne 9518 qui relie Cergy à Roissy avec un certain nombre de points d'arrêt, mais aussi une vitesse et une fréquence assez élevées.

c) Pour les liaisons douces

Pour les circulations douces, il est prévu sur l'ensemble du tracé - rappelez-vous que j'avais donné le chiffre de 11 kilomètres - des pistes cyclables, des cheminements piétons de chaque côté du projet, de façon à pouvoir offrir plus de 20 kilomètres. On est à 22 kilomètres de circulation douce et apaisée pour les cycles et les piétons.

4. Quatre solutions d'aménagement soumises à concertation

Vous présenter quatre solutions, ça n'était pas facile en quelques minutes. Je l'ai déjà dit, le faisceau de tracés est bien connu. Donc ce que je vous propose, c'est de donner des éléments globaux par rapport à ces solutions et après, on les survolera.

Solution 1

La première solution, comme son nom l'indique, c'est la solution numéro 1. C'est un mix des autres solutions puisque c'est celle qui propose une longueur d'aménagement en déblai moyenne. Pourquoi une longueur d'aménagement en déblai ? Puisqu'il y a des secteurs qui sont déjà très urbanisés, d'autres secteurs moins urbanisés et qui sont destinés à le rester. Et donc on a cherché avec l'avenue du Parisis à trouver le meilleur compromis possible en matière de temps de parcours, en matière d'insertion urbaine et en matière de circulation et d'échanges avec le tissu urbain.

Dans cette première section, vous allez le voir après par des vues aériennes, on a une longueur moyenne en déblai, on a une durée de temps de parcours qui est aussi moyenne puisqu'on a une partie des sections en déblai sans échange direct à niveau avec le tissu urbain, et une partie avec des échanges avec le tissu urbain de 20 minutes pour faire l'ensemble du tracé. Je rappellerais qu'aujourd'hui, quand on veut faire l'ensemble du tracé aux heures de pointe, on est plutôt entre 45 voire 54 minutes, c'est ce que nous ont donné les études statistiques, donc entre 45 et 60 minutes pour faire le tracé avec un véhicule.

Et puis on a prévu d'intégrer le Transport en Commun en Site Propre en essayant de l'optimiser. Pour l'optimiser, il y a deux façons de placer un Transport en Commun en Site Propre : c'est soit de le mettre dans l'axe, soit de le mettre sur les rives du projet. Je vais vous faire voir une petite photo juste après.

Ce tracé, pour nous, donne un très bon compromis entre les performances... Alors ce sont des performances en termes de temps de parcours, de sécurité et d'insertion urbaine, et puis les coûts. Ce que vous voyez là, c'est une extraction d'une étude multi-critères que vous pouvez déjà trouver bien évidemment sur le site Internet et que vous trouverez sur les documents papier qui ont et qui vont continuer à être déposés dans les mairies, de façon à ce que les habitants qui, soit n'ont pas Internet, soit préfèrent consulter des documents papier, puissent s'approprier le projet.

Solution 2

La solution 2 - et je vais un petit peu accélérer -, c'est une solution qui est maximale au niveau du passage en déblai. C'est un avantage en termes d'intégration urbaine, mais c'est un inconvénient en termes de coûts. Un autre avantage, elle nous donne des temps de parcours plus faibles.

Un intervenant dans la salle

Vous pouvez préciser ce que veut dire le mot « déblai » ? Vous l'avez dit tout à l'heure, mais j'ai du mal à comprendre.

Didier JUVENCE

Vous avez tout à fait raison, excusez-moi. Il y a trois principes majeurs de circulation :

- soit on circule à niveau, c'est-à-dire on est au niveau du terrain naturel ;
- soit on est en déblai : on est plus bas que le terrain naturel. Donc ça veut dire que c'est une voirie avec un profil « légèrement encaissé » à « assez encaissé », de quelques dizaines de centimètres à quelques mètres. C'est ce que vous pouvez constater sur les deux sections déjà réalisées, même si elles ont des caractéristiques plutôt de voie express alors que là, on est dans une caractéristique de boulevard urbain ;
- la troisième possibilité, c'est d'avoir des voies en remblai, c'est-à-dire des voies qui sont au-dessus du terrain naturel.

Voilà, je suis désolé de ne pas vous avoir donné cette précision tout de suite.

Dans ce cas-là, le temps de parcours est donc un peu plus faible puisqu'il est de 17 minutes, ce qui peut s'expliquer facilement puisqu'on a plus de tracé en déblai, donc moins d'échanges avec le tissu urbain et les voiries à niveau.

Le TCSP, dans cette variante-là, est dans l'axe, donc il est plus facilement identifiable, il a moins de difficultés de circulation et de franchissement des échanges. Par contre, c'est plus difficile pour un usager d'aller le rejoindre, parce que si vous avez un TCSP dans l'axe d'une voie, d'une façon ou d'une autre, il faut traverser les voies où les voitures circulent.

Cette solution est chère mais elle est performante, notamment en termes de temps de parcours.

Solution 3

La solution 3, là on a maximisé - comme dans la solution 2 - la longueur d'aménagement en déblai. Les temps de parcours sont exactement les mêmes puisqu'on est sur le même principe. La différence majeure avec la solution 2, c'est le positionnement du TCSP, qui n'est pas dans l'axe mais qui est en rive.

Donc contrairement à la solution précédente, avec un TCSP en rive, beaucoup plus de facilités pour pouvoir y accéder, plus de sécurité pour les usagers qui veulent l'emprunter. À l'inverse, des croisements un peu plus compliqués avec le trafic, puisqu'il y a un moment où l'usager en véhicule doit croiser le flux du TCSP.

Cette solution est aussi un coût de l'ordre de 560 millions. Elle est donc aussi chère, mais elle est aussi performante.

Alors pour éclairer un peu tout ça, quelques vues qui répondent à la question de Monsieur et de Madame. Sur les solutions 1, 2 et 3, on a globalement un profil en déblai, donc vous voyez latéralement là où il y a les arbres le niveau du terrain naturel. Sur cette coupe, le TCSP a été externalisé, puisqu'on est à proximité d'une zone d'échanges. Et on voit que la circulation des véhicules à 2x2 voies est à un niveau inférieur au niveau du terrain naturel et, du coup, présente moins de nuisances, notamment moins de nuisances sonores. On retrouve la circulation des piétons et des vélos latéralement là où on a le terrain naturel.

Solution 4

La solution 4, par contre, on a cherché à avoir une solution très clairement plus économique, et qui échangeait beaucoup plus avec le milieu urbain, le tissu urbain. Donc là, on a carrément minimalisé la longueur des aménagements en déblai et on les a conservés là où ils étaient, où ils paraissaient indispensables.

La contrepartie de cette solution, c'est que les temps de parcours sont bien évidemment plus longs : on est de l'ordre de 25 minutes. Rappelez-vous tout à l'heure, on était à 17 minutes. Sur un tracé de 11 kilomètres, avoir 8 minutes d'écart, c'est très très important.

Au niveau du TCSP, c'est un compromis qui est intéressant d'accessibilité et d'intégration urbaine.

Son autre avantage, c'est que cette solution est la moins chère mais, vous l'avez vu au vu de ce que je viens de vous exposer, c'est la solution qui est aussi la moins performante.

Si on veut illustrer ce que ça donne, vous avez là (*page 22*) les 2x2 voies, le TCSP avec une voie par sens dans l'axe au niveau du terrain naturel, et latéralement des circulations piétons.

Temps de parcours

Je les ai déjà évoqués, les temps de parcours, vous les avez par sous-section. Nous sommes aujourd'hui dans la partie Est. Et les différences entre la RD301 et la RD84 :

- pour la solution 1, on a un temps de parcours de 11 minutes ;
- pour la solution 2, un temps de parcours de 9 minutes, comme pour la solution 3, ce que j'ai dit tout à l'heure ;
- alors que pour la solution 4, on a un temps de parcours beaucoup plus élevé puisqu'il est de l'ordre de 15 minutes.

Financement du projet

Sur le financement du projet, juste un mot puisqu'on a vu que ces coûts pouvaient varier de l'ordre d'un peu plus de 400 millions à un peu moins de 600 millions, à 560 millions. Le département ne devrait pas être le seul financeur et le département va solliciter ses partenaires traditionnels en matière d'investissement,

que ça soit de l'investissement routier, que ça soit de l'investissement en matière de transports en commun, en termes de circulation douce ou de sécurité routière. Parmi ces partenaires, on retrouve la région, l'État et le STIF, principalement.

5. Solutions envisagées sur le secteur RD301 et RD84

Ce que je vous propose maintenant - c'est sans doute la partie la plus intéressante pour vous -, c'est de survoler le secteur entre la 301 et la RD84 par des vues aériennes. On va faire des petits tronçons qu'on va examiner ensemble, si vous le souhaitez.

On va partir bien évidemment de la RD301 et on va se diriger vers la 316. La RD301, c'est le premier carrefour que vous trouvez ici (page 26). Il faut savoir que tout ce qui est en vert, bien évidemment, c'est des aménagements paysagers. Ça peut être aussi - on le verra tout à l'heure - des aménagements sous forme de protections par rapport aux nuisances quand il y en a besoin. Et ce qu'on trouvera en rouge, c'est le TCSP. Le TCSP, on le voit bien là, il est axial, on vient de l'Ouest du projet. On profite d'avoir une place où on peut traverser pour l'externaliser et le mettre en rive. On verra qu'au-delà de la 316, il va carrément emprunter ce qu'on appelle le tracé historique. Tout le monde le connaît, c'est le tracé qui passe sous les lignes à haute tension, de façon à ce que les transports en commun puissent desservir les quartiers sur lesquels il y a de la population, et sur lesquels il y a un potentiel d'activité, alors que le tracé de la section courante continue sur la 316.

On arrive donc sur la 316 avec, comme je vous l'ai dit, sur ce fond de plan qui représente la solution numéro 1 (les autres, je vais vous les présenter par comparaison), une grande place traversante, sur le principe de la place de la République à Paris, pour ceux qui la connaissent. Donc notre TCSP qui file sur le tracé historique, de façon à aller relativement vite et ne pas être obligé de « faire le tour » sur le tronçon qui va supporter le plus de trafic puisqu'on est sur la 316 avec un trafic de l'ordre de 58 000 véhicules par jour.

Et sur la section tout de suite après, voilà des petits éclatés de fonctionnement avec les différents flux de trafic, avec différents types d'aménagement selon les solutions proposées, avec des aménagements à niveau et des aménagements dénivelés. Le petit pointillé que vous voyez là...

Un intervenant (0:18:07:1)

Pour les Sarcellois et pour les autres, là on est au rond-point du 19 mars. Et sur la gauche, là où il y a le vert sur la gauche, c'est là que l'on souhaite implanter le nouveau commissariat. C'est pour bien se situer. Au-dessus, c'est l'Etap'Hotel du centre commercial.

L'animatrice

Madame a peut-être une toute petite question sur la présentation, dites-nous.

Une intervenante dans la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

Le nouveau Auchan est là, ok ? Donc ici, il y a la route de Groslay, là il y a le funérarium et là, il y a la salle des fêtes Venise. Et donc la route passera derrière le funérarium. Le funérarium est là, là c'est le rond-point

du 19 mars et là, il y a la nouvelle voie qu'on a faite, ce qu'on a appelé la voie **Ronchon**, qui permet de rentrer dans le grand ensemble. Donc là, le principe, c'est de prendre la RD316, ensuite de reprendre la route des Refuzniks, ou la RD125, et ensuite de passer sous le pont de la voie de chemin de fer pour aller sur Garges.

Un intervenant dans la salle

Juste à la limite de Malesherbes.

François PUPPONI

Non, parce que le principe, c'est de reprendre la RD125. Vous avez une route déjà depuis que vous avez construit l'immeuble.

Une intervenante dans la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

Didier JUVENCE

Ce n'est pas sur cette section-là, Messieurs-dames, que vous avez le plus de véhicules, c'est vraiment sur la section que vient d'identifier Monsieur PUPPONI, c'est-à-dire vraiment sur la section de la RD316 puisque comme ça a été dit, vous avez là l'ex-RN1, qui s'appelle maintenant RD301, la RD316 qui part vers le nord, la RD10 qui est ici, et on récupère la RD125. Le tronçon qui fait l'objet du plus gros apport de trafic, c'est sur cette section-là puisqu'on conjugue le tracé de l'avenue du Parisis avec le tracé existant de la 316 qui va vers le Nord.

Un intervenant dans la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

La résidence, vous avez raison, mais le tracé historique... Vous avez raison, la résidence, elle est là, c'est Mozart. Malesherbes, pardon, Mozart est ici. Le tracé historique, le BIP passait là.

Une intervenante dans la salle

En souterrain.

François PUPPONI

Pas à cet endroit-là. Le tracé historique passait là et aujourd'hui, on propose nous depuis effectivement un certain temps de le faire passer par la RD316 et prendre la RD125.

Un intervenant dans la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

C'est clair. Mais là, on ne va pas prendre de voie en plus, de terrain en plus.

Xavier PERICAT

Ce qu'il faut bien savoir par rapport à la diapo qui a été présentée tout à l'heure, on dit qu'il y a entre 28 000 et 58 000 véhicules. Ce n'est pas entre 28 000 et 58 000 véhicules en plus. Aujourd'hui, vous avez déjà tous les véhicules qui circulent sur les tronçons qui existent déjà, sur les voies qui existent déjà. Ce n'est pas en plus. C'est un solde par rapport à ce qui existe déjà et qui n'est pas correctement évalué. Donc faites attention, les chiffres parfois... Aujourd'hui, on n'a pas zéro circulation dans l'ensemble de ce tronçon.

Un intervenant dans la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

L'animatrice

Alors peut-être on laisse Monsieur... Je vous propose qu'on laisse Monsieur JUVENCE peut-être continuer et on...

Didier JUVENCE

Je vais faire un échange avec Monsieur PUPPONI s'il a besoin.

L'animatrice

Voilà, et au moment des questions/réponses, on pourra revenir avec les vues en fond.

Un intervenant dans la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

L'animatrice

Est-ce qu'il n'est pas plus pertinent peut-être de poursuivre, ou est-ce que vous voulez qu'on prenne les questions ?

Le même intervenant

Intervention hors micro – non retranscrite

Didier JUVENCE

Aujourd'hui, sur la section existante, si je peux me permettre de répondre, on a environ, dans les comptages 2010, 37 000 véhicules qui empruntent ce qu'on appelle le BIP Ouest. Ces véhicules, quand ils sortent du BIP Ouest, ils arrivent sur l'avenue Kellerman en direction de Saint-Gratien, où ils tournent à gauche pour la plupart en direction de Soisy. Et là, on retrouve encore plus de 35 000 véhicules, qui prennent la RD109 en direction de Soisy, puis qui après peuvent prendre la route de Paris, appelée aussi RD928. Aujourd'hui, sur la section de la 316, on a des trafics de l'ordre de 30 à 35 000 véhicules.

François PUPPONI

Et sur la 125 ?

Didier JUVENCE

Je ne l'ai pas en tête, Monsieur PUPPONI, c'est moins que ça. Ça doit être entre 15 et 20 000, de mémoire.

Un intervenant dans la salle

Mathématiquement, en créant une circulation supplémentaire en reliant l'A1 à l'A15, vous avez automatiquement votre chiffre de 28 000 qui est faux.

Un autre intervenant

Il faut rajouter les camions. Je voulais aborder aussi une précision. Dans la résidence Voltaire, il y a peu de temps - je pense que c'est dû à l'augmentation de trafic -, un bâtiment est en train de s'affaisser. A priori, il doit y avoir une carrière au-dessous, il y a une étude qui est en train d'être faite. Ce qui veut dire que si vous augmentez le trafic et que vous faites relever la voie, je ne sais pas ce que va devenir le bâtiment.

Didier JUVENCE

Je peux tout de suite vous rassurer, il n'est pas prévu dans le projet de l'avenue du Parisis de faire des sections en remblai. Je vous ai dit tout à l'heure un peu tardivement, en remblai au-dessus, c'est...

Le même intervenant

Il y a un bâtiment qui est en train de s'affaisser. A priori, il y aurait une carrière en dessous. Donc si vous faites en déblai et qu'en plus, vous augmentez le trafic, j'aimerais bien savoir si ce bâtiment ne va pas s'affaisser. Est-ce que vous allez exproprier les gens ?

Didier JUVENCE

Je ne sais pas si le bâtiment s'affaisse.

François PUPPONI

Attendez, à la fois, le débat est important. La résidence ici, effectivement, on ne va pas se raconter d'histoires, ce n'est pas forcément l'emplacement idéal. Aujourd'hui, il y a la 316 qui y passe, avec le nombre de voitures qu'on a vu, la RD125 qui y passe. On y a installé en face un centre commercial qui attire beaucoup de monde, et on va vous installer ici un multiplexe avec deux salles de cinéma, une maison de retraite et deux concessionnaires automobiles. J'avoue que... On est d'accord. Mais ce sont des terrains qui sont, je le répète, en friche, abandonnés depuis cinquante ans. On est une ville où il y a 25 % de chômeurs pour les moins de 25 ans. On a enfin des investisseurs privés qui viennent créer de l'activité chez nous pour créer de l'emploi. Le centre commercial en face de chez vous, c'est 300 personnes du cru qui ont été embauchées. Maintenant...

Le même intervenant

Si vous regardez l'aménagement autour de la résidence, les aménagements ne sont pas terminés puisque vous avez mis un passage piétons, le passage piétons, une personne en fauteuil roulant ne peut même pas y accéder puisqu'après, il y a un terre-plein...

François PUPPONI

Non mais attendez, Monsieur, juste pour dire. Tous les aménagements qui ont été faits autour, le centre commercial, etc. n'ont pas trouvé de carrières et de terrains qui n'étaient pas constructibles, au contraire.

Le même intervenant

C'est très bien. Ce que je veux dire, c'est que...

François PUPPONI

Et on a même construit à côté, enfin vous avez historiquement à côté une chaufferie, on vient d'en construire une nouvelle. Donc c'est vrai que vous n'êtes pas... Et vous êtes sous une ligne à haute tension. J'avoue que...

Le même intervenant

Mais vous avez un autre accès, ce qui veut dire que si un jour il y a un incendie au début de la résidence, les gens flambent.

François PUPPONI

Non, on ne va pas vous laisser flamber, ne vous inquiétez pas.

Ce que je veux dire par là, c'est que par contre, il y a un problème sur la résidence du fait de tous ces aménagements, et il faut qu'on en discute avec les responsables, les habitants de la résidence et les propriétaires, voilà. Mais effectivement, vous êtes à l'endroit du grand ensemble où il y a le plus de friches et de foncier, où on peut développer de l'activité. C'est connu, reconnu, sur-connu et on l'a annoncé depuis longtemps.

Les précautions sont prises. Si bien entendu il y a des désordres qui sont causés à cause des chantiers ou autre, il y a bien entendu toutes les indemnités prévues, enfin la loi est claire.

Le même intervenant

On a déjà le problème d'un accès qui a été supprimé...

François PUPPONI

Bon ok, on fera une réunion spécifique sur la résidence.

Le même intervenant

Si on met la route, est-ce que demain on pourra rentrer et sortir de la résidence ?

François PUPPONI

Oui, enfin on ne va pas vous enfermer dans votre résidence...

L'animatrice

On poursuit la présentation, peut-être, et on reprendra le tour des questions tout à l'heure.

Didier JUVENCE

Juste un mot. Le conseil général a à la fois une obligation technique qui s'appelle le désenclavement... Bien évidemment, on est tenu de désenclaver. Mais non seulement on y est tenu, mais le projet le prévoit systématiquement.

On reprend où on en était, en vous donnant aussi une illustration qui peut répondre aussi à la question de Monsieur puisque sur ce carrefour RD316-RD10, sur lequel il y a le déboîtement qui est prévu par le tracé historique pour le TCSP et par la RD316 pour la circulation... Vous avez, pour les solutions 1 et 4, qui sont à cet endroit-là à niveau, l'intérieur de la place qui n'est pas circulé.

Je vais revenir en arrière : on est là, ce que vous voyez en vert ici, c'est ce que vous voyez en vert ici. Et le trafic qui est de part et d'autre à 2x2 voies, avec le TCSP qui est en rive en latéral, de façon à pouvoir déboîter et prendre le tracé historique situé sous les lignes haute tension. A l'inverse, sous les solutions 2 et 3, ça peut peut-être répondre sinon à votre question mais à une de vos interrogations, on est toujours sous la place, on a du trafic local et des contre-allées avec notre TCSP qui là est séparé selon les sens de circulation, et le trafic de transit qui, lui, passe en-dessous en déblai, de façon à avoir un trafic de transit fluide sur la 316. Donc ça veut dire s'il est en-dessous en déblai, il n'échange pas directement avec le tissu urbain. C'est pour ça que vous avez des contre-allées de chaque côté.

Si je continue, on récupère dans la même logique les voies qui étaient en déblai qui sont donc ici, alors qu'ici vous avez le TCSP qui est de part et d'autre, avec le trafic à 2x2 voies et le TCSP qui est vite, au niveau de la section courante, au niveau du carrefour suivant.

Solution 4, au même endroit, vous avez à nouveau le trafic de transit en déblai, mais un seul sens de circulation, de façon à optimiser les coûts sur cette section. Pourquoi un seul sens ? Parce que les études du trafic nous disent qu'à cet endroit-là le trafic est légèrement déséquilibré, plutôt de l'Est vers l'Ouest que de l'Ouest vers l'Est.

Ce qui nous donne, quand on regarde les coupes, au niveau de la section courante :

- pour la solution 1 une voie de transit de chaque côté en décaissé, 2x2 voies puisqu'on a une voie de desserte latérale en rive au niveau du terrain naturel, et notre TCSP qui est légèrement repoussé à une voie par sens accolée en extérieur ;
- alors que pour les solutions 2 et 3, on est à nouveau à une voie par sens en dénivelé, un tracé à 2x2 voies au-dessus avec la contre-allée mais plus resserré. La différence c'est que là, vous avez le TCSP qui est de chaque côté sur cette solution-là ;
- et enfin la solution 4, le TCSP n'apparaît pas. Ce n'est pas qu'il a été supprimé, c'est qu'il a été déboîté au carrefour précédent et il est sous les lignes haute tension du tracé historique. Comme je vous l'avais dit, on ne conserve qu'un sens de circulation en dénivelé.

On continue entre la RD125 et la rue du Père Heude (*page 37*), avec... On retrouve notre TCSP qui est isolé du trafic de la section courante, qui va quitter la RD316 qui elle-même va continuer vers le Nord pour emprunter la RD125. À nouveau au niveau du carrefour, on voit les zones où le projet de l'avenue du Parisis passe en déblai. Vous voyez ce petit pointillé qui donne l'axe du tracé en déblai :

- sur cette solution 1 et sur les solutions 2 et 3, où on a conservé le TCSP de part et d'autre, mais vous voyez bien que c'est plus compliqué pour le TCSP dans cette solution-là puisqu'il doit franchir

à chaque fois les carrefours giratoires, et vous savez bien que les carrefours giratoires, ce n'est pas forcément facile. À l'inverse, dans ces carrefours giratoires, ce seront des carrefours qui seront gérés par feux, de façon à favoriser la circulation et la fluidité du trafic, en particulier la circulation des TCSP, et ce qui permettra donc aux piétons de traverser dans de bonnes conditions de sécurité puisqu'ils seront protégés par des feux ;

- pour la solution 4, c'est le même type que la solution 1 mais on n'est qu'à une voie, et on passe là aussi en latéral, en souterrain, de façon à ce que la circulation de transit évite le trafic au niveau local ;
- ce qui donne sur cette solution 1 - j'y reviens - une voie par sens, deux voies dans le sens sur lequel on n'a pas besoin d'échanger avec le trafic local, et une contre-allée supplémentaire dans le sens où on échange avec le tissu local. Bien évidemment, sur cette solution, le TCSP est de ce côté-là mais un peu plus loin puisqu'il est sur le tracé historique, contrairement aux solutions 2 et 3 où le TCSP est en rive de chaque côté ;
- sur la solution 4, je vous l'avais dit tout à l'heure, une seule voie en dénivelé, deux voies dans le sens montant, trois voies puisque nous avons une contre-allée pour permettre les échanges avec le tissu local.

On continue jusqu'à la voie ferrée telle que l'avait évoquée Monsieur PUPPONI. La voie ferrée, l'ouvrage est existant, pour ceux qui...

Un intervenant (0:33:33:1)

Le dôme serait là, ce n'est pas des maisons, c'est un bidonville.

L'animatrice

On a une petite question, allez-y.

Un intervenant dans la salle

Je ne comprends pas. Le bout qui est déjà fait côté Saint-Gratien ou je ne sais où, il ne ressemble en rien à ce que vous faites là.

Didier JUVENCE

Non. C'est pour ça... Ce qui a été dit tout à l'heure, je me suis peut-être mal exprimé, Monsieur. Ce qui a été dit tout à l'heure, c'est que les sections précédentes qui ont été réalisées par l'État, autant à l'Ouest entre Argenteuil, Sannoay, Saint-Gratien, Soisy et à l'Est sur Gonesse Bonneuil, ce sont des sections qui ont des profils en travers et des caractéristiques de route express. Pas d'échanges avec le milieu urbain et on ne circule pas à la même vitesse puisqu'à l'Ouest, on circule à 70 et 90 km/h, à l'Est on circule à 90 et 110 km/h.

Le même intervenant

Je n'ai pas envie de rouler à 100 km/h, mais vous avez deux bouts différents et au milieu, vous faites ça. Je ne comprends pas, je suis désolé. Vous cherchez à interconnecter l'Est et l'Ouest, c'est ça ?

Didier JUVENCE

Oui.

Le même intervenant

Bon à la limite, un BIP, ça peut se comprendre, une voie rapide. Mais là, on a quelque chose de rapide de chaque côté et ça ne ressemble pas du tout, un bus au milieu...

Un intervenant (0:34:51:2)

On ne veut plus que ça soit une voie rapide. On veut que ça soit un boulevard urbain.

Didier JUVENCE

Voilà. Pour répondre à votre question, Monsieur, l'aménagement de l'avenue du Parisis sur les sections à créer va avoir un impact, y compris sur les sections déjà existantes, puisque comme on l'a dit au début, le bus ne va pas commencer à Sarcelles et finir à Soisy. Il va passer Soisy et reprendre la section existante du BIP Ouest. Il y aura des travaux d'aménagement à faire. Je ne sais pas si vous avez déjà emprunté cette voie mais on voit qu'il est possible d'intégrer une voie supplémentaire soit dans l'axe soit en rive, pour avoir un Transport en Commun en Site Propre qui pourrait se diriger soit vers la gare d'Ermont Eaubonne soit continuer en direction de la gare d'Argenteuil.

De l'autre côté, le même principe, on le verra tout à l'heure. Arrivé au carrefour du Christ en limite d'Arnouville, on peut continuer - vous le verrez, ça figure sur la diapositive - à avoir un Transport en Commun en Site Propre pour aller en direction de Roissy.

Donc l'idée, c'est d'avoir un trafic apaisé, mieux intégré dans le tissu urbain mais de pouvoir permettre au Transport en Commun en Site Propre de mieux circuler.

Pour répondre à vos questions sur les piétons et les vélos, sur la section Ouest du BIP, c'est exactement ce qu'on retrouve, sauf qu'on les retrouve à niveau...

Un intervenant dans la salle

Je ne vois aucun piéton ni vélo, excusez-moi.

Didier JUVENCE

Je peux vous dire qu'il y en a, puisque Monsieur le Maire de Sannoy a même mis des réglementations spécifiques de double sens pour les vélos, pour pouvoir canaliser non seulement le dimanche mais la semaine, puisqu'il y a des gens qui prennent leur vélo pour aller soit rejoindre...

Le même intervenant

Intervention hors micro – non retranscrite

Didier JUVENCE

C'est ce que j'étais en train de vous dire. Aujourd'hui, les vélos et les piétons sur la section Ouest ne sont pas au niveau du boulevard intercommunal du Parisis section Ouest. Si vous l'empruntez, vous savez que de

chaque côté vous avez des protections phoniques, qui sont soit en briques, soit en méthacrylate, donc « en verre », entre guillemets.

Vous avez des voies à niveau à cet endroit-là et c'est là que vous retrouvez les piétons et les vélos sur la section Ouest. On vous fera voir une petite vidéo de principe tout à l'heure. J'ai entendu la cohabitation des piétons, des voitures, etc. Il y a une petite vidéo d'une minute, une minute trente, qui reprécise un petit peu tout ça.

L'animatrice

Donc Monsieur JUVENCE, on vous donne encore quoi, cinq minutes pour terminer la présentation ensuite on passe aux nombreuses questions ?

Didier JUVENCE

Cinq minutes. Donc on peut peut-être passer rapidement puisque les principes de fonctionnement sont à chaque fois les mêmes suivant les carrefours, à savoir :

- soit le Transport en Commun en Site Propre est dans l'axe, et vous avez ici une zone possible pour avoir une station de bus, dont l'accès sera protégé par des feux pour permettre aux usagers de rejoindre ces stations de bus ;
- soit les transports en commun sont latéraux.

François PUPPONI

C'est à la place du Champ de foire, ça.

Didier JUVENCE

Voilà. Quand je suis dans les solutions 1, 2 et 4 avec...

François PUPPONI

Comme on aura un auditorium de 2 000 places, on n'en a plus besoin, et une salle de 20 000 places, alors là...

Didier JUVENCE

Solutions 1, 2 et 4, vous avez le transport en commun dans l'axe. Solution 3, vous l'avez en rive.

On arrive maintenant à Garges (*page 47*), sur le futur quartier ou le quartier de la Muette, avec des possibilités de desserte et de zones d'activité, avec un Transport en Commun en Site Propre avec là, vous le voyez et on l'a vu déjà dans les sections précédentes, des zones de protection phonique pour les habitations qui sont situées à proximité.

Un intervenant dans la salle

Et à Sarcelles aussi, elle est prévue ?

Didier JUVENCE

Oui. Elle est prévue aussi.

François PUPPONI

Mais ça, ça sera dans le cadre de l'aménagement de l'Arena. On va refaire tout un cheminement piéton, pour aller de... Puisque l'Arena permettra d'accueillir 20 000 personnes... Justement à la réunion de cet après-midi, les techniciens nous disaient que sur un équipement comme ça lors des grandes manifestations, c'est 18 000 personnes qui viendront en transport en commun. Donc on va aménager un cheminement piéton pour que 18 000 personnes puissent aller de la gare au dôme, comme au Stade de France. Le principe, c'est que justement la SNCF est plutôt favorable à ce que les gares soient à plus de 300 ou 400 mètres, parce que ça permet d'étaler le flux et de réguler l'arrivée à la gare.

Didier JUVENCE

Donc là, toujours le même principe, suivant les solutions que vous avez, vous retrouvez soit le TCSP dans l'axe avec les véhicules « en latéral », soit l'inverse.

Là, on a une coupe au niveau de la place du carrefour, c'est pour ça qu'il n'y a rien au centre, les véhicules plutôt dans l'axe et le TCSP en latéral.

On continue la section courante où, là, on a nos 2x2 voies et le TCSP dans l'axe, sauf pour la solution 3 où, à nouveau, le TCSP est excentré. Ce qui nous donne, pour coller au mieux au terrain naturel pour la solution dans l'axe, le TCSP au milieu, légèrement en déblai. Pour répondre à la question de tout à l'heure, sur le sens montant, les deux voies montantes, légèrement non pas en remblai mais complètement à niveau pour le sens descendant pour les solutions 1, 2 et 4, alors que pour la solution 3, c'est bien évidemment le même principe de coller au terrain le plus possible, mais avec le TCSP en rive.

On arrive maintenant, pour répondre à la question de Monsieur, au niveau du rond-point du Christ. Le rond-point du Christ à Arnouville est là. On a nos TCSP qui arrivent, avec un carrefour qui est recréé, c'est le dernier carrefour de l'avenue du Parisis. Il est bien prévu que le TCSP puisse continuer vers le BIP Est et aller sur Roissy, même si cette section-là aujourd'hui est en étude. Même si la section suivante a déjà été réalisée, il est largement envisagé, largement prévu de pouvoir faire continuer le Transport en Commun en Site Propre jusqu'à Roissy, y compris sur ces sections qui sont avec des caractéristiques de route express, contrairement à ce qu'on a vu précédemment.

Les principes sont toujours les mêmes. À nouveau, on profite de cette place pour avoir un arrêt potentiel pour le Transport en Commun en Site Propre, le transport en commun étant dans l'axe dans ces solutions 1, 2 et 4, et étant en rive et revenant dans l'axe pour la solution 3.

Voilà. Si vous le souhaitez et si vous me donnez encore... je crois que ça dure une minute trente, c'est un petit film en 3D, simplement pour vous donner une idée de ce que ça va donner à l'échelle, à la fois sur une section où l'avenue du Parisis est à niveau, et à la fois une section sous laquelle l'avenue du Parisis est encaissée, donc en déblai.

(projection du film)

C'est des images de synthèse, ce n'est pas une partie de l'avenue du Parisis qui a déjà été réalisée, sinon vous le sauriez. Et là aussi, les arbres ne poussent pas à cette vitesse-là malheureusement. Et pour répondre à la question de Madame, vous voyez bien que les circulations cycliste, piétonne et le trafic sont séparés du trafic véhicules et TCSP proprement dit par différents types de dispositifs. Là, on a symbolisé

une haie végétale mais dans d'autres sections, ça peut être un dispositif de retenue, un dispositif de protection.

Un intervenant dans la salle

Vous avez oublié les semi-remorques, non ?

Didier JUVENCE

On n'a pas forcément oublié les semi-remorques mais il faut savoir que dans les prévisions de trafic, on a un trafic poids lourds qui est de l'ordre de 7 %. Cela ne vous dit peut-être pas grand-chose, 7 % en trafic poids lourds. Il faut avoir en tête que 5 % de poids lourds, c'est le trafic qu'on rencontre quotidiennement dans une ville : c'est les déménageurs, c'est les livreurs, c'est les camions poubelles. Au-delà de 15 %, c'est un trafic poids lourds qui est dense. Entre ces deux limites, c'est un trafic poids lourds qu'on peut qualifier de normal, d'acceptable, suivant sa sensibilité.

Le même intervenant

Et en UVP, ça fait combien de poids lourds ?

Didier JUVENCE

En UVP, pour compter quoi ?

Le même intervenant

Intervention hors micro – non retranscrite

Didier JUVENCE

Un poids lourd, c'est un poids lourd. Un véhicule léger, c'est un véhicule léger.

Le même intervenant

Intervention hors micro – non retranscrite

Didier JUVENCE

Si vous me parlez d'usure de chaussée... Je veux bien vous dire que c'est 1,5, je veux bien vous dire que c'est 1 000 si vous me demandez en rayon de giration quel est le taux de détérioration des chaussées, mais il faut savoir aussi de quoi vous voulez qu'on parle.

Un intervenant dans la salle

Ce genre de tracé, à ma connaissance, ça n'existe nulle part en Île-de-France, je ne connais pas. Si vous me donnez, je peux visiter tout de suite. Je ne connais pas aussi large, comme ça, en Île-de-France, mais je ne suis pas un spécialiste.

Didier JUVENCE

Aujourd'hui, il y a des sections qui sont réalisées - si vous connaissez un petit peu l'Île-de-France - dans les Yvelines, sur la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, où vous avez...

Le même intervenant

Oui, bien sûr, j'ai travaillé 15 ans à Saint-Quentin, je savais que vous alliez me proposer ça.

Didier JUVENCE

Vous avez 2x2 voies et un Transport en Commun en Site Propre. La seule différence est qu'il est systématiquement dans l'axe et qu'il est systématiquement à niveau. L'ensemble du tracé est systématiquement à niveau.

L'animatrice

La présentation est finie, me semble-t-il.

Didier JUVENCE

Pour moi, oui. On pourra y revenir si vous le souhaitez.

L'animatrice

On va justement tout de suite passer à la phase de questions/réponses. C'était le moment le plus important, très attendu par Monsieur NAU.

Juste quelques règles de bonne conduite pour que tout le monde puisse s'exprimer. Evidemment, vous vous manifestez, on a des micros dans la salle que les hôtesse vont vous donner. Préalablement, si vous avez des questions écrites, vous pouvez aussi les faire passer aux deux hôtesse afin qu'on les ramène à la tribune et qu'on puisse y répondre.

L'idéal, ça serait de tenir dans les trois minutes par question. On va essayer également de prendre trois questions groupées pour faire ensuite des réponses groupées, sauf s'il y a vraiment une question un petit peu complexe.

On va essayer de procéder comme ça, l'objectif étant que chacun puisse s'exprimer. Et merci également de vous présenter, de dire au moins où vous habitez ou alors quelle association - le cas échéant - vous représentez. Voilà, les questions sont ouvertes à présent.

6. Questions/réponses

Hussein MOKHTARI (conseiller général de Garges Bonneuil)

Bonsoir. La question que je me pose, ça a été dit dans la présentation, c'est un projet qui date de 80 ans. La question que je me pose et que les habitants se posent : ils commencent quand, les travaux commencent quand ? Parce que pour nous maintenant, ça devient une vraie nécessité que ce boulevard du Paris soit mis en œuvre. Notre territoire, depuis quelque temps, a au moins l'opportunité de pouvoir se développer. Si on n'a pas un calendrier précis sur quand, comment et à quel horizon on commence les travaux, je m'interroge sur le fait que ce développement risque de s'arrêter. Les habitants et les élus, pour ce qui concerne toute la partie entre Gonesse et Sarcelles, la RN316, ça commence quand parce qu'on en a vraiment besoin ?

L'animatrice

Merci. On reprend quelques questions. Eventuellement, s'il y a des questions également sur le calendrier...

Une militante du Front de gauche

Je voudrais savoir si en définitive ça ne rejoint pas la Défense, le complexe de la Défense. En bout de piste, est-ce que ça ne rejoint pas Sarcelles, enfin Saint-Denis, jusqu'à la Défense. Non ?

L'animatrice

On note. On prend une troisième question, on répond à cette question et sur le calendrier.

Daniel NENAIN (président d'une association consacrée à l'environnement)

Moi, je pense que sur l'aspect socio-économique, c'est indéniable, il le faut. Sur le choix, pour l'instant, je ne sais pas trop. Simplement, je mets en garde - mais ça sera fait, c'est certain -, c'est par rapport aux nappes phréatiques et donc, comme vous disiez, Monsieur le Maire, par rapport aux trames bleues, trames vertes.

Voilà, donc je pense qu'il faut vraiment choisir le projet idoine, mais par contre vraiment soigner tout cet aspect du futur, trames bleues, trames vertes.

Je voulais dire aussi que le projet territorial, il serait intéressant qu'on le connaisse aussi, parce qu'il compléterait le choix, je pense. Voilà ce que je voulais dire. Pour moi, il faut ce projet.

L'animatrice

Merci. On répond peut-être à la première question sur quand ça commence, les travaux.

Xavier PERICAT

Monsieur MOKHTARI, vous posez la question mais en même temps vous faites Candide pour le public. Ça commence quand ? Vous savez très bien que ce projet - ça a été dit - a pris au moins trois ans de retard puisque la première étude de faisabilité a été faite en 2006-2007. Aujourd'hui, on est en 2012. Compte tenu des délais de concertation, ensuite de la faisabilité du projet, de l'ensemble des études qui doivent être menées après cette concertation, on est sur un démarrage des travaux au plus tôt en 2015, mais plutôt en 2016, et sur une période qui s'étend ensuite jusqu'en 2025 pour l'intégralité du tronçon entre l'A15 et l'A1 très précisément. Sachant que c'est la partie Est qui sera réalisée en premier, compte tenu des attentes de la ville de Sarcelles dans le cadre de son développement.

Un intervenant

Excusez-moi, je n'ai toujours pas compris pourquoi c'est dépendant alors que c'est indépendant. Monsieur NAU nous dit que c'est indépendant des projets de Sarcelles, alors que...

François NAU

Non, j'ai dit tout à l'heure que c'était le barreau de Gonesse qui était indépendant de l'avenue du Parisis.

Xavier PERICAT

Alors ça, c'est la première question. La deuxième question de Madame, qui dit que ça rejoint la Défense. Alors évidemment, toutes les routes finissent par se rejoindre. Ce qui est clair, c'est qu'aujourd'hui, ce projet rejoint - et là on arrive dans des territoires que je connais un peu mieux - l'échangeur avec l'A15. Que de l'A15 vous pouvez emprunter l'A86 ou les rives de Seine le long d'Argenteuil Bezons. Vous arrivez ensuite au pont de Bezons, où vous avez le tramway T2 et du tramway T2, vous êtes à 12 minutes de la Défense. Donc voilà l'itinéraire qui peut être tracé pour rejoindre la Défense si c'est votre souhait, mais la liaison n'est pas directement vers la Défense. C'est par l'intermédiaire, à la fois de l'A15, des rives de Seine Argenteuil Bezons, et du tramway T2 que vous pouvez y arriver. Je laisse la troisième question, un peu plus technique, aux autres intervenants.

Jean-Claude POUTOUX

Oui, je peux dire quelques mots sur la trame verte et bleue que vous avez évoquée sur les sections qui longent le Croult et le petit Rhône. Le soin particulier qu'il faudra apporter est effectivement très important du point de vue de la question de la protection des nappes phréatiques et des rejets, des traitements des eaux, mais aussi de la qualité paysagère, et de se servir d'une remise en valeur de l'ensemble de ce patrimoine qui peut accompagner le projet pour le rendre beaucoup plus agréable.

Dans les montages que l'on voit, les pistes cyclables et les cheminements piétons sont dessinés de manière très parallèle, très linéaires par rapport aux voies. On sait qu'on peut gagner de la qualité des fois en sachant les éloigner un petit peu, donner un petit peu de courbes et pouvoir augmenter la qualité paysagère du lien entre les ruisseaux et les cheminements.

De la même façon par rapport au CDT et par rapport à tous les projets de développement autour, on travaille en concertation avec Val de France et avec Sarcelles sur l'insertion exacte par rapport aux projets qui sont en train de mûrir en même temps. C'est le cas bien sûr avec le dôme, qui n'est pas un projet figé, qui continue d'évoluer dans ses aménagements, et que le tracé, son insertion avec tout ce qui va se faire autour, vous le voyez de manière un peu brutale, au milieu de zones agricoles aujourd'hui, mais qui demain a vocation à évoluer aussi avec des projets qui accompagneront cette avenue. D'où l'esprit de faire vraiment une avenue et quelque chose d'inséré dans la ville et qui vient vraiment en accompagnement de tout ce qu'on a voulu mettre dans ce Contrat de Développement Territorial que porte le département aux côtés de l'État et aux côtés de Val de France.

L'animatrice

Avant de donner la parole à Monsieur PUPPONI, juste peut-être un tout petit mot sur ce que c'est que ce CDT, parce qu'on en parle beaucoup. Je pense qu'il y a des gens qui ne savent pas forcément bien ce qu'est le Contrat de Développement Territorial. Est-ce que vous pouvez nous l'expliquer en deux mots ?

Jean-Claude POUTOUX

Dans le cadre du Grand Paris qui a été lancé et voulu par le Président de la République, il a été dit qu'il y avait en fin de compte dans l'ensemble de la région Île-de-France 17 territoires qui étaient analysés et reconnus comme ayant un fort potentiel de développement économique. Dans ces 17 Contrats de Développement Territorial... On dit bien « développement territorial », les « contrats » au pluriel et « développement territorial » au singulier. Il y a trois, on va dire même quatre, Contrats de Développement Territorial qui concernent le Val d'Oise :

- le premier ici, donc Val de France Gonesse. Et, Monsieur, je retiens votre proposition de faire mieux connaître aux citoyens une fois que le projet sera bien abouti, en relation avec Val de France Gonesse et les services du Conseil général, on tâchera d'apporter une information précise sur ce contrat-là ;
- vous avez l'autre contrat, qui est celui du Grand Roissy, qui est en fin de compte tout à fait complémentaire de celui-ci ;
- vous en avez un troisième qui ne se situe pas certes sur le département du Val d'Oise, mais qui est carrément à 300 mètres du département. C'est le Contrat de Développement Territorial de l'aéroport du Bourget, avec l'implantation à terme de la société Eurocopter, qui est leader mondial dans les fabrications de pièces pour les hélicoptères. Et là, nous sommes donc particulièrement intéressés, bien entendu, par ce contrat-là ;
- et donc à l'Ouest du département, vous avez un quatrième Contrat de Développement Territorial qui lui, se situe sur les Yvelines, mais qui intéresse au premier chef toute la zone de Cergy et du syndicat de la ville nouvelle. Et là, bien entendu, il y a le projet, là aussi voulu par le Président de la République, de ce que l'on appelle l'axe Seine, avec un grand port qui se situerait sur Achères - vous regarderez sur la géographie -, pour que justement la région parisienne ait un accès facilité à la façade maritime, via le Havre et Rouen.

Voilà en gros. Si vous voulez, un Contrat de Développement Territorial, c'est vraiment à un endroit précis, reconnu comme ayant un fort potentiel de développement économique. Nous avons la chance justement, pour le Val de France Gonesse, qui sont quand même, vous le savez aussi bien que moi, des zones qui connaissent de grosses difficultés... C'est une formidable opportunité de développement économique et bien entendu, on l'espère, de création d'emplois pour toutes nos populations qui sont quand même assez atteintes malheureusement par ce problème de chômage.

L'animatrice

Merci pour cette précision.

François PUPPONI

Juste pour répondre à la question de Monsieur sur les dépendances et les indépendances. Moi ce que je disais tout à l'heure - et je pense que c'est assez précis -, le BIP est indépendant des projets. Le BIP, on en a besoin, il existe depuis 70 ans, et on le souhaite depuis de nombreuses années pour désenclaver nos territoires. Le principe des territoires de banlieue, c'est qu'ils sont complètement enclavés. On a la chance à Sarcelles de pouvoir se déplacer à Paris dans de bonnes conditions, mais les trafics Est-Ouest sont très compliqués. Donc il faut désenclaver ce territoire, et on en est intimement convaincus, à la fois pour

permettre aux habitants de pouvoir aller chercher l'emploi, mais aussi pour permettre aux entreprises de venir aussi. Parce qu'aucune entreprise ne s'installera dans notre territoire si elle n'a pas les moyens maintenant de pouvoir se déplacer, ça, c'est clair.

Par contre, le BIP doit se faire sans le dôme, mais le dôme ne peut pas se faire sans le BIP. Donc c'est le dôme qui est dépendant du BIP. Et la seule chose que je dis, c'est pour ça que sur le planning on est en train d'essayer de resserrer au maximum, il serait quand même inimaginable... Ca fait 50 ans qu'on cherche dans ces quartiers-là des projets structurants d'intérêt national qui permettent de les sortir de la situation de relégation dans laquelle ils sont. On a voulu juste recommencer ce qu'a fait Saint-Denis avec le Stade de France. On y est arrivé, on a porté le projet, on l'a sorti, on l'a développé, on a eu le label Grand Paris, on a été reconnu par le Ministère des Sports. On ne va quand même pas perdre cette chance historique parce qu'on n'est pas capables collectivement de faire arriver de Gonesse, ça doit faire combien de kilomètres... de faire venir 7 kilomètres de voie. Voilà. Si vous voulez qu'on perde des milliers d'emplois parce qu'on n'est pas capables de faire venir 7 kilomètres de voie, je trouverais ça dramatique.

Un intervenant dans la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

Oui, les emplois d'ici, parce qu'on a l'expérience. Attendez; Monsieur...

Le même intervenant

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

Non mais attendez Monsieur, on peut en parler. Sauf que nous avons tiré des leçons de l'échec de la Plaine Saint-Denis. On a l'exemple vivant du centre commercial Auchan. C'est-à-dire que quand un investissement s'implante dans la ville ou dans le territoire Val de France, on s'y prend trois ans à l'avance pour former nos habitants, ce que n'a pas fait la Plaine Saint-Denis. Ils s'en mordent un peu les doigts aujourd'hui et d'ailleurs, ils en sont conscients. J'en parle souvent avec BRAOUEZEC, et je peux vous dire que le problème de la Plaine Saint-Denis, c'est que les emplois qui sont créés ne bénéficient pas aux populations qui sont là.

Le même intervenant

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

Intervention hors micro – non retranscrite

Le même intervenant

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

Non, Monsieur, je viens de dire le contraire ! J'ai dit que le BIP était indépendant du dôme et que le dôme était dépendant du BIP.

Le même intervenant

Vous dites maintenant ici que ce projet, qui vous permet de financer l'économie locale et que donc c'est les gains tirés des perspectives économiques qui vous permettent de financer ce projet.

François PUPPONI

Non, je n'ai jamais dit ça, Monsieur ! Je dis ça explicitement : ce projet va nous permettre de développer l'économie locale.

Le même intervenant

Et donc vous dites que c'est un projet d'investissement économique.

François PUPPONI

Oui, et de désenclavement des territoires les plus relégués.

Le même intervenant

Parce que figurez-vous qu'Auchan s'installe aussi à Epinay-sur-Seine, dans les conditions dont vous nous parlez, exactement les mêmes. Et qu'est-ce qui permet à Auchan de s'installer à Epinay-sur-Seine ? C'est la liaison Saint-Denis/Epinay-sur-Seine via le tramway.

François PUPPONI

Non mais ce n'est pas ce que je dis, Monsieur. Je dis que sur les emplois, avant qu'on crée le centre commercial, on a rencontré Auchan pendant deux ans. Patrick HALADE s'en est occupé, il est là. On s'est occupé de ça pendant deux ans pour faire en sorte que les habitants de nos territoires puissent accéder à l'emploi. Si on ne fait pas ça avant, ça ne se fait pas automatiquement, je peux vous le dire.

Le même intervenant

Cette commune a fait exactement la même chose, ne dites pas qu'en Seine-Saint-Denis, on n'a pas fait...

François PUPPONI

Eh bien bravo.

L'animatrice

On reprend une série de questions.

Un intervenant dans la salle

Je voulais juste terminer sur le dôme. Puisque 18 000 personnes viendraient en transports en commun sur 20 000 pour les événements du dôme, pourquoi ne pas faire que du transport en commun ? Pourquoi faire le BIP ?

François PUPPONI

Monsieur, est-ce que vous pouvez imaginer ce que c'est... La France n'a pas ce que l'on appelle une Arena. Tous les grands pays européens l'ont. L'O₂ de Londres, l'Arena de Francfort, Barcelone. Tous les grands pays

européens ont une grande salle, la France ne l'a pas. On a la chance, parce que la France ne l'avait pas et qu'il en fallait une, qu'on ait réussi à faire en sorte que ça soit éventuellement à Sarcelles. On est aujourd'hui retenus parmi tous les projets en Île-de-France. Mais un spectacle de 20 000 personnes, c'est 20 000 personnes qui y viennent. Mais vous pouvez imaginer que, quand vous passez avec une scène qui fait 200 ou 300 mètres ou par exemple, dans cette salle, on pourrait organiser une compétition de natation par exemple, une compétition de hockey ou toute compétition sportive ou tout spectacle, les camions et la piscine ne viennent pas en transports en commun. Donc il y a les camions qui vont amener dans l'équipement de quoi faire tous les spectacles. Le principe de ces Arenas, c'est qu'elles fonctionnent avec 200 dates, 200 animations ou spectacles dans l'année et que parfois dans le même week-end il peut y avoir trois spectacles. Ce sont donc des camions qui arrivent, qui ressortent, qui repartent.

Un intervenant dans la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

Monsieur, vous habitez où ?

Le même intervenant

J'habite Montmorency.

François PUPPONI

Vous travaillez ?

Le même intervenant

Oui.

François PUPPONI

Vos enfants travaillent ? Est-ce que vous avez des enfants ?

(le ton monte dans la salle)

Bon, vous travaillez, tant mieux pour vous. Laissez-nous nous occuper de nos enfants et de leur trouver un emploi et vous vous occupez de Montmorency !

L'animatrice

Alors on revient peut-être au projet.

François PUPPONI

Ca fait 50 ans qu'on tire la langue à Sarcelles, parce que les villes d'à côté ne veulent pas nous aider, alors ça va, on n'a pas de leçon à recevoir de vous !

L'animatrice

S'il vous plaît, on a un thème pour la réunion ce soir.

Un intervenant (1:01:45:3)

Calmez-vous. La seule chose... Il ne faudrait pas d'une part vous focaliser sur le dôme parce que justement, et ici on a dans la salle Monsieur Didier VAILLANT, qui est le président de la communauté d'agglomérations, on vous a parlé tout à l'heure d'un Contrat de Développement Territorial et ce projet structurant ne va pas suffire qu'au dôme. Il y aura bien entendu beaucoup d'autres emplois qui seront créés dans d'autres filières qu'on vous détaillera au fur et à mesure. Maintenant, Monsieur qui habitez Montmorency, il y aura des réunions sur Montmorency, donc vous pourrez aussi exposer votre problème ce jour-là.

François PUPPONI

Juste pour finir, Monsieur, et sans polémique aucune, on aurait peut-être évité de développer des projets chez nous si les villes d'à côté à l'époque, comme Montmorency et d'autres, avaient accepté de venir en intercommunité avec nous, c'est-à-dire que les riches venaient avec les pauvres. Les uns et les autres, vous avez toujours refusé ! Alors la leçon, allez la faire ailleurs.

L'animatrice

Je vous propose juste qu'on revienne au sujet et à l'ordre du jour de la réunion, si vous le permettez. On reprend quelques questions, on parle du Parisis ?

Une représentante de l'association « A l'écoute de la nature »

Plusieurs points et questions. Premièrement, je regrette, je trouve dommage que Monsieur NAU soit à la même table que vous, parce que s'il est censé être garant de la concertation, il ne devrait pas être d'un côté. Donc ça, du point de vue simplement présentation, j'aurais aimé déjà qu'il soit strictement neutre.

Un intervenant (1:03:31:3)

Il ne dit rien depuis tout à l'heure, Madame. Monsieur NAU depuis tout à l'heure est totalement silencieux. Je vous ferai remarquer qu'il n'est pas intervenu une seule fois.

La même intervenante

Je comprends bien, mais je veux dire, du point de vue simplement présentation, il aurait pu organiser une table indépendante.

Deuxièmement, vous nous avez présenté le document que vous nous avez fourni montre l'ensemble du projet. Là, ce que j'ai vu sur les solutions 1, 2, 3 et 4 correspond uniquement à la RN1 vers...

Un intervenant (1:04:07:2)

La croix du Christ.

La même intervenante

Voilà, toute la partie est à partir de la RN1. Est-ce que les financements que vous mentionnez ici pour les quatre solutions concernent l'ensemble du BIP ou est-ce qu'ils concernent la partie... Je veux dire, les financements que vous mentionnez là, est-ce qu'ils prennent en compte déjà les prévisions du BIP par exemple sur Deuil-la-Barre ? Ou est-ce que ça, c'est quelque chose qui va être en plus sur les financements que vous avez mentionnés ? Donc ça, c'est la deuxième question.

La troisième chose, c'est... Tout à l'heure, vous nous avez montré des vidéos où il n'y a pas du tout de camions. Finalement, quand on réfléchit que vous sous-entendez quand même un certain lien entre le dôme et le BIP, vous venez juste de nous expliquer qu'il y aura peut-être beaucoup de camions sur ces quatre voies. Tout à l'heure, vous avez dit qu'il y aurait effectivement des camions. Ce que je veux dire, c'est que peut-être dans une notion de concertation, les vidéos que vous avez faites, où il n'y a aucun camion et où vous nous avez expliqué... 7 % seulement de transport correspondant aux poids lourds est peut-être un petit peu faux dans l'idée du dôme dans l'autre côté. Il y aura forcément des camions qui viendront de l'A15 et d'autres qui viendront de l'autre côté.

L'animatrice

Alors on a trois questions en une. On commence peut-être par la dernière, ou vous voulez parler du financement ?

Xavier PERICAT

Sur l'aspect du financement, pour que les choses soient claires pour les gens et compte tenu également des finances du département - ce qui n'a échappé à personne -, à partir du moment où on vient vers vous pour présenter un projet, c'est que ce projet est financé, budgété, de manière aboutie pour l'ensemble du projet. C'est-à-dire que les différentes simulations que vous avez eues, les différentes solutions que vous avez eues autour de 500 millions, prennent en compte la totalité du projet. Donc ça va de 413 millions d'euros à 561 millions d'euros suivant la solution qui est choisie, donc entre la solution 1 et la solution 4. Mais dans tous les cas, ça concerne l'intégralité du projet pour rejoindre l'A15 et l'A1 et ça concerne également la ville de Deuil dont vous parliez, avec différents détails. Dans la brochure, en fonction du tronçon où vous êtes, vous avez les différents prix, les différents coûts estimatifs que vous pouvez avoir aussi par phase et par détail.

Ce qu'il faut dire aussi, c'est que ces 500 millions d'euros, évidemment, ça va être sur une période d'une quinzaine d'années environ, ça représente un financement entre 35 et 38 millions par an. Étant entendu que ces 38 millions par an, on a bien l'intention qu'ils ne soient pas financés uniquement par le Conseil général mais, comme ça a été rappelé, à la fois par l'État, la région parce que c'est de sa compétence en termes de transports en commun, et puis également le STIF, qui a l'autorité pour gérer l'ensemble des transports en Île-de-France.

Le but encore une fois, et pour revenir sur l'observation que Monsieur faisait tout à l'heure en disant « Mais en fait, vous avez deux tronçons un peu de voie express, et puis au milieu, vous avez quelque chose qui n'y ressemble pas », j'ai envie de vous dire : mais heureusement qu'il n'y ressemble pas ! Moi, je ne serais pas là ce soir derrière vous à la tribune pour présenter une voie express qui va traverser l'ensemble de nos territoires. Si je suis là, c'est parce que justement nous sommes garants d'une intégration de cette avenue du Parisis dans les paysages urbains qu'elle va traverser. Voilà. C'est une assurance que ça ne sera pas... Il ne faut pas, encore une fois, répéter les erreurs du passé et donc on doit faire quelque chose qui s'intègre dans le paysage.

L'animatrice

Alors on avait une question aussi sur la circulation des poids lourds. Monsieur JUVENCE, peut-être, ou Monsieur POUTOUX ?

Jean-Claude POUTOUX

Sur les poids lourds, ce qu'on vous a dit tout à l'heure, c'est que les traxis, les études de trafic, c'est de 7 %. Alors même si le dôme fonctionne très très bien - M. PUPPONI, je le souhaite -, même si les approvisionnements et le matériel de montage des scènes arrivent par le dôme, ce n'est pas ça qui va vous créer un apport de trafic poids lourds. Je ne sais pas ce que vous vouliez demander plus précisément en termes de poids lourds.

Juste un rappel sur le pourcentage, il est estimé à 7 %. C'est-à-dire à chaque fois que vous avez 100 véhicules, 7 de ces véhicules sont des poids lourds.

Un intervenant dans la salle

Vous avez dit qu'on était les seuls à ne pas avoir ce type d'infrastructures combien ça ramène de camions ce type d'établissements ?

Jean-Claude POUTOUX

De quoi, le dôme ?

Le même intervenant

D'après vos documents, ça date de 2008, ils sont complètement obsolètes. Toutes vos études de prospective économique datent d'avant 2008.

Un intervenant dans la salle (1:09:28:5)

Ils sont d'avant 2008. Depuis, il me semble qu'il y a eu une crise de la dette, une crise financière, une crise économique. Les économistes nous disent qu'on va rentrer en récession et là, on s'apprête à nous balancer un endettement du département à hauteur de 500 millions. 500 millions, ça fait à peu près 1 000 € par habitant du Val d'Oise ! Et c'est le riche qui vous le dit. Je suis désolé, 1 000 €, ça compte pour moi. Alors tous vos beaux projets qui datent de 1970, qui ont été écrits sur une zone qui était complètement désurbanisée, maintenant on va nous balancer une autoroute, on va joindre l'autoroute A1, l'autoroute A15 et on va faire un aspirateur, une espèce de mécanique de fluide.

On va être complètement surchargés de camions, que ce soit à Montmorency chez les riches mais ça sera pareil à Sarcelles. 58 000 véhicules par jour, ça représente, si c'était complètement réparti, un véhicule toutes les secondes et demie ! Il faut peut-être que tout le monde se mette ça dans la tête. Et à côté de ça, on nous raconte qu'il y a 38 000 d'un côté et on descend à 28 000 au milieu. Tout votre système est complètement incohérent, il n'est pas travaillé, il n'est pas abouti. Je suis désolé, il n'est pas abouti.

L'animatrice

Alors peut-être une réponse sur cette question de cohérence.

Xavier PERICAT

Sur la cohérence du projet, j'ai rappelé tout à l'heure que par rapport au flux de véhicules effectivement, quand on n'est pas intéressé tous les jours à ces questions, on vous dit qu'il va y avoir entre 28 000 et 58 000 véhicules par jour, effectivement on prend peur. Mais ces véhicules-là, ils existent déjà. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, dans Montmorency, vous avez cette circulation dans des voies qui ne sont pas adaptées du

tout pour l'avoir. Moi j'habite sur Argenteuil. On voit aujourd'hui la circulation que nous avons dans des rues qui ont une vocation urbaine alors que, avec cette avenue du Parisis, on aura justement un calme retrouvé, parce que les véhicules circuleront sur cette avenue du Parisis.

Sur l'aspect des financements, vous dites aujourd'hui : « On a une dette ». Pardonnez-moi mais la dette, au niveau du Conseil général, on l'a déjà. Le projet, c'est effectivement 500 millions. Vous dites : « On va se prendre une dette de 500 millions ». Je me permets de vous dire que c'est totalement faux puisque, comme on vous l'a expliqué dans la présentation, nous allons avoir des partenaires, que ces partenaires vont apporter des subventions - comme le veut la mention - les plus élevées possibles, et qu'on espère que sur une période de 15 ans, on va pouvoir avoir une participation d'un nombre de partenaires autour de 50 à 60 % en ce qui nous concerne.

Déjà, ce n'est plus 500 millions d'euros, c'est 250 millions d'euros peut-être. Mais il faut le voir sur une période de 15 ans d'une part, et il faut voir aussi l'économie du projet par rapport aux retombées économiques en termes d'emploi, en termes de développement des entreprises, ce que ça peut apporter pour le territoire. Et moi je vous le dis, puisque je suis un fervent partisan de l'investissement au détriment du fonctionnement, le seul salut que nous pouvons avoir, et notamment dans les périodes de récession dont vous parlez, le seul salut c'est l'investissement. C'est ce qu'on est en train de faire, et notamment sur des territoires qui sont particulièrement déficitaires en termes d'infrastructures comme l'est Sarcelles.

Le même intervenant

Intervention hors micro – non retranscrite

Un intervenant (1:13:27:4)

Je suis d'accord avec vous.

L'animatrice

Alors on reprend des questions pour que tout le monde puisse s'exprimer.

Didier VAILLANT (président de la Communauté d'agglomération Val de France, qui regroupe les villes de Sarcelles, Garges, Villiers-le-Bel et Arnouville)

Ce projet est un projet majeur pour nous. Je ne voudrais pas opposer pour ma part les riches et les pauvres. Je voudrais juste faire un tout petit peu d'histoire. Une ville comme Montmorency est une ville qui s'est développée au fil des siècles. Moi je suis maire d'une ville, Villiers-le-Bel. En 1955, il y avait 5 000 habitants. En 1975, 20 ans après, il y en avait 27 500. Le nombre d'habitants a été multiplié par cinq en 20 ans. La même chose à Sarcelles, la même chose à Garges, à Gonesse, à Goussainville. A ce moment-là, ce qui s'est passé, c'est qu'on a construit les logements et on n'a fait ni les routes, ni le développement économique qui allait avec. Aujourd'hui, on a un peu la chance historique que, entre le métro automatique du Grand Paris, l'avenue du Parisis, on peut enfin faire un véritable aménagement durable de notre territoire.

Quand je lisais tout à l'heure dans le papier « L'avenue du Parisis : un projet du siècle dernier ». Moi je dirais « un projet visionnaire ». Tous les modes de transport ont été organisés Nord-Sud. Là, pour une fois qu'il y avait un axe Est-Ouest, je trouve que c'est plutôt une bonne chose. Quand j'entends dire « Ça va attirer de la circulation en plus », moi je vous invite à venir le matin sur n'importe quelle voie de notre territoire. La Francilienne, elle est bouchée. Le passage à hauteur de Groslay, c'est bouché. La traversée de Sarcelles, c'est bouché. La traversée de Villiers-le-Bel, c'est bouché. Franchement, venez un matin de

semaine entre 7h30 et 8h30, vous verrez que sur notre territoire, la circulation est complètement asphyxiée. Une voie supplémentaire doit permettre de fluidifier un peu plus que ce qui se passe à l'heure d'aujourd'hui.

Jusqu'à maintenant, je n'ai pas pris la parole, j'ai écouté tous les gens qui se sont exprimés. Je vais dépasser les trois minutes mais je ne dépasserai pas six minutes.

J'essaie de faire en sorte d'expliquer que le développement de notre territoire n'a pas été le même qu'ailleurs et qu'à l'heure d'aujourd'hui, nous devons organiser un aménagement qui fasse que nos villes... Val de France c'est 140 000. Si on y ajoute Gonesse, c'est 170 000 habitants... Nous n'avons ni les infrastructures de transport ni les infrastructures routières qui, à l'heure d'aujourd'hui, nous permettent d'avoir un développement normal. Soit vous nous dites : « Vous êtes condamnés à n'aller travailler qu'à Paris », soit il ne faut pas qu'il y ait des équipements structurants qui viennent sur votre territoire, soit il ne faut pas qu'il y ait des équipements dont on est en train de parler. Il n'y a pas une métropole de 170 000 habitants où il n'y a pas un grand équipement, un grand théâtre, un grand équipement sportif, une salle de spectacles.

Voilà. On va avoir ces choses. Le BIP, je ne devrais plus dire le BIP. Parce qu'effectivement, une traversée comme il y a à Gonesse et à Soisy, on n'en veut pas pour nos villes. Nous, ce qu'on veut à l'heure d'aujourd'hui, c'est ce qu'on appelle un boulevard urbain, qui puisse permettre du développement autour. Parce que quand c'est une autoroute, il y a un embranchement tous les cinq kilomètres. On veut que les habitants puissent y accéder, on veut qu'il y ait des entreprises qui puissent s'installer autour. Encore une fois, on doit tenir compte de toutes les particularités. J'entendais ce que disaient tout à l'heure les gens de Malesherbes, mon épouse habitait Mozart donc je connais bien. On doit faire attention à tout ça. Mais encore une fois, je pense que l'intérêt général de notre territoire, c'est de faire en sorte qu'il puisse y avoir un développement que je qualifierais de durable. Parce qu'envoyer les gens uniquement sur Paris, ce n'est pas un aménagement durable. Et je pense que l'avenue du Parisis est un élément qui doit permettre à notre territoire de s'aménager.

Merci de m'avoir écouté.

L'animatrice

Merci. Nous avons une question écrite, Monsieur PERICAT va y répondre.

Xavier PERICAT

On a une question, très rapidement, d'une personne qui nous dit : « Chaque matin, l'accès à l'A15 est saturé jusqu'à 10h30-11h. Vous allez accroître le trafic en provenance de l'Est du Val d'Oise. Qu'avez-vous prévu pour résoudre ce problème ? ».

Alors, l'accès saturé le matin en provenance de l'A15, quand on habite Argenteuil, on connaît un petit peu le dossier quand on veut aller sur Paris ou sur Boulogne-Billancourt, pour ce qui me concerne. Je crois que c'est clair. L'avenue du Parisis ne répond pas du tout à la résolution du problème de désaturer l'A15 le matin. C'est un autre sujet et d'ailleurs, je crois pouvoir dire qu'il n'y a aujourd'hui pas grand-chose qui peut permettre de résoudre la saturation de l'A15 vers Paris. La seule solution, et Monsieur VAILLANT l'a évoquée un peu, la seule solution qui peut permettre de désengorger un peu le trafic, c'est un réseau de transports en commun qui soit fiable, performant et efficace. Et c'est ce à quoi répond l'avenue du Parisis parce qu'aujourd'hui - et en tant qu'usager de la route je vous le dis -, si tant de personnes souhaitent

prendre leur véhicule pour se rendre à leur travail, c'est notamment parce que les liaisons Est-Ouest de transports en commun sont trop compliquées, beaucoup trop longues, beaucoup trop fastidieuses et que les gens, n'ayant pas d'autres solutions, choisissent de prendre leur véhicule. Si demain on nous propose quelque chose qui permet une liaison Est-Ouest en quelques minutes, les gens ne seront pas obtus, surtout au prix du carburant aujourd'hui, ils prendront les transports en commun, voilà. Et ce que met en évidence cette avenue du Parisis, aussi bien dans la conception radiale qu'axiale du TCSP, c'est une possibilité d'aller vite sur ce tronçon sur des liaisons Est-Ouest. Et ça, ça répond à la question de la saturation. Mais pour ce qui est de l'A15 malheureusement vers Paris, ce n'est pas l'avenue du Parisis qui permettra de répondre à la question.

Patrick HADDAD (conseiller municipal à Sarcelles et conseiller à l'agglomération Val de France, en charge de l'emploi)

Je voudrais intervenir un peu en complément de ce qu'a dit Didier VAILLANT puisqu'on travaille ensemble, et François PUPPONI également, et aussi en tant qu'habitant de cette ville depuis toujours. Mes parents sont arrivés en 1962 ici à Sarcelles et effectivement, les choses étaient construites, les bâtiments, les logements. Pour aller à la gare, il n'y avait que la gare de Pierrefitte-Stains à cette époque-là, ils devaient y aller à pied, dans des chemins qui n'étaient pas aménagés et qui étaient encore boueux. Quand ils me racontent ça, ils sont bien contents qu'ensuite on ait construit des routes et des bus pour pouvoir se rendre aux gares.

Qu'aujourd'hui, on soit dans une nouvelle étape pour aller jusqu'au bout de l'aménagement de ce territoire, c'est quand même quelque chose qui devrait être relativement consensuel. Et donc bien sûr en termes de développement économique et d'emploi.

Sur l'emploi, un point qu'il me semble important de préciser. D'abord, c'est qu'on est sur une zone à plus de 20 % de chômage, et que ça, ça devrait concerner quand même beaucoup de gens, quelle que soit notre sensibilité et quel que soit l'endroit où on habite, et que par rapport à ça, il faut bien qu'on trouve des solutions. Et avoir des solutions, c'est avoir des grands projets, et ces grands projets-là ont besoin de ces infrastructures.

Et on a cette problématique sur l'emploi qui est celle de la mobilité. On s'aperçoit que les gens, pour trouver du travail, ont besoin d'avoir des formations bien sûr, ils ont besoin d'être mobiles. Que les emplois soient proches de leur territoire, c'est une chance, mais des fois, ne serait-ce que pour aller d'une ville à une autre, c'est compliqué pour un certain nombre de personnes de nos territoires. Pour aller d'une ville à une autre sur notre territoire, le fait d'être capable de développer de nouvelles voies et de désenclaver des quartiers, c'est de l'aménagement urbain mais c'est aussi travailler sur la mobilité pour ces publics-là qui ont de vraies difficultés. On crée aujourd'hui des plateformes de mobilité, pour expliquer aux gens comment se situer sur un territoire, comment prendre des transports en commun et, de façon complémentaire, comment aussi par exemple trouver des solutions de covoiturage pour faire en sorte qu'on puisse se déplacer de manière fluide sur notre territoire.

Je voudrais que tout le monde comprenne bien ce sujet-là, qui est extrêmement fort. Et pour autant, je partage aussi ce qu'a dit Didier VAILLANT sur le fait qu'on est sur du développement durable, que la préoccupation environnementale doit nous concerner et qu'on doit éviter évidemment les errements du passé, où on n'a pas forcément pris en compte cette variable-là. Qu'aujourd'hui on connaît mieux ce sujet et donc qu'on doit faire en sorte que ça soit mieux aménagé. De ce que j'ai vu, je trouve qu'on est quand même sur des choses qui sont plus intéressantes que ce qu'on avait auparavant, y compris d'un point de

vue aménagement urbain et environnemental, et que dans « développement durable », il y a bien « développement » et « durable ». Le développement durable, ce n'est pas la décroissance. On peut être pour la protection de l'environnement tout en étant pour le développement économique et l'emploi. Et je pense qu'il faut qu'on soit vigilant tout au long de cette concertation pour faire en sorte qu'on n'ait pas une autoroute urbaine qui casse le paysage et qui sépare les populations. Parce que qu'on habite d'un côté d'une autoroute ou de l'autre, ça ne fait pas tout à fait désenclavement, mais qu'on ait quelque chose qui s'incorpore bien dans le paysage urbain. Le vrai sujet aujourd'hui, de mon point de vue, porte sur notre capacité à peser pour avoir quelque chose qui concilie ces différents enjeux.

Je vous remercie.

Xavier PERICAT

Juste un chiffre peut-être. On parlait de 500 millions. Monsieur est chargé de l'emploi. Je rappellerais juste un chiffre sur le département, qui est le chiffre du RSA. Le RSA, vous le savez, c'est à la compétence du département. Le coût du RSA, c'est 130 millions d'euros par an, à mettre en relation avec ces 500 millions sur 15 ans. Voilà.

Un intervenant dans la salle

Je ne sais pas si vous avez un fichier. Sur le RSA, combien dans l'Est du Val d'Oise ?

Xavier PERICAT

Oui. Et faire comprendre que plus il y aura d'emplois créés, moins on aura de RSA à payer. C'est justement tout l'intérêt de l'investissement.

L'animatrice

On reprend une question et ensuite, on répond à une question écrite.

Pascal KOUZTEVITCH (membre du Conseil syndical de la résidence Malesherbes)

Bonsoir. J'avais plusieurs questions :

- Remarque plutôt générale concernant le document, je reproche au document qu'il est sans glossaire, sans plan et vue. Je trouve ça un peu dommage pour un document de sensibilisation parce que je pense qu'on a beaucoup de mal à se situer sur ce document-là, tout au moins les personnes concernées.
- Autre remarque, je les fais en vrac, je ne les ai pas classées, vous m'excuserez. L'insonorisation, on ne sait pas ce qu'il en est sur le tracé.
- Pourquoi vous n'avez pas gardé l'ancien tracé, tout au moins autour de la résidence Malesherbes puisque le trajet que vous empruntez, en fait, ça frôle les nappes souterraines qui existent, alors que l'ancien tracé ne passait pas sur les nappes souterraines ? Donc pourquoi cette modification de tracé ?
- Est-ce que l'avenue de Paris sera éclairée sur toute sa longueur ou pas ?

- Également une autre question, si vous me le permettez. Je pense qu'avec le tramway, il y a eu beaucoup de nuisances que les citoyens de Sarcelles ont connues. Donc là, ça veut dire qu'a priori, si on se lance dans ces travaux-là, on va encore en connaître beaucoup. Quelles mesures allez-vous prendre à ce niveau-là.
- Et petit aparté...

L'animatrice

Vous avez dit « la dernière ».

Pascal KOUZTEVITCH

C'est la dernière mais là, ce n'est pas du tout une remarque concernant l'avenue de Paris. Je ne suis pas toujours d'accord avec le Maire mais dans tous les cas, je le remercie pour son intervention tout à l'heure vis-à-vis de Sarcelles et de ses villes environnantes.

L'animatrice

Merci. Alors, Monsieur PUPPONI.

François PUPPONI

Quand on s'est présenté au scrutin il y a trois quatre ans maintenant, on a été clair. On vous a dit, si vous nous réalisez, vous partez pour 10 ans de galère, 10 ans de chantier et 10 ans de grues. Je pense que vous n'êtes pas déçus du résultat, on a tenu nos promesses... Et ce n'est pas fini. Il y a le tramway, il y a l'ANRU, il y avait le centre commercial et maintenant effectivement, on l'espère, l'avenue du Paris, le dôme et autour de Sarcelles, ça sera Villiers-le-Bel, ça sera Garges. On ne pouvait pas continuer à avoir une ville qui se dégradait, qui régressait. Il fallait passer vers autre chose et « changer d'air ».

Un intervenant dans la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

Mais vous avez entièrement raison.

Le même intervenant

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

Quand je dis 10 ans de galère, ce n'est pas toujours de notre faute, c'est le STIF, c'est compliqué. Et encore, ça va changer parce qu'avec le tramway, on va refaire tous les arrêts de bus, vous avez raison. Par contre, sur le tracé, le changement de tracé, on y est pour quelque chose, c'est pour ça que je réponds peut-être à la place du Conseil général, c'est nous qui l'avons demandé. Pourquoi ? Parce que sinon, on risquait d'avoir une 2x2 voies avec TCSP parallèle à la RD125, qui est elle-même une 2x2 voies. C'est-à-dire qu'on avait en plein cœur de ville huit voies, qui passaient sous le centre sportif, on explosait le centre sportif, qui passait en souterrain et qui ressortait. On a préféré, dès lors qu'on passait d'un boulevard express à un boulevard urbain, utiliser les voiries existantes. Le RD125 est capable, et la RD316, de supporter le flux de véhicules.

Accessoirement, et j'anticipe sur ce qu'avait pu dire Monsieur tout à l'heure, de mémoire, là on est à 500 millions. Si on avait gardé le tracé initial sur Sarcelles, pour venir à Sarcelles on a 200 millions à peu près. Si on avait gardé le tracé initial en souterrain en 2x2 voies, ce n'était pas le même prix, c'était quelques centaines de millions d'euros de plus.

Après, il y a un problème sur la résidence Malesherbes. Nous, on a des solutions pour désenclaver la résidence Malesherbes, non pas par le RD316 parce que, même aujourd'hui, l'entrée de la résidence Malesherbes, il est dangereux. Quand les gens sortent du RD316... On pense, dès lors que l'on va faire une voie par derrière - c'est ce qui est proposé avec le TCSP et c'est les voies qui ont commencé -, c'est de vous désenclaver par l'arrière. Vous n'aurez plus à rentrer par le RD125 ou à sortir par là. La sortie de bretelle de la RD316 avec le « tourne à gauche » de la résidence Malesherbes, on a de la chance qu'il n'y ait pas eu beaucoup d'accidents, et encore, il y en a eu quelques-uns.

Une intervenante

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

Ce n'est pas parce qu'on a fait des erreurs qu'on n'est pas capable d'en changer. Le problème, pour vous désenclaver par l'arrière, il faut bien une voie. Et la voie, c'est ce qu'on veut faire, avec le tracé que vous avez, qui permettra au TCSP de...

Juste sur le TCSP, j'en finirai, je vais y revenir tout à l'heure. Ce qu'on propose sur le TCSP, on a regardé un peu, c'est peut-être de voir si on ne peut pas lui faire prendre l'avenue de la Division Leclerc et le boulevard François Mitterrand. C'est-à-dire que ça permettrait de désenclaver Champ de pie, Rosier et le village, d'utiliser les voiries existantes. Ce qui n'exclura pas de faire la voie de désenclavement dont on a parlé. Ça rentrerait dans le village, on désenclaverait le village comme ça, et on aurait un TCSP qui irait d'Argenteuil à Roissy en passant par le cœur du village, ou en tout cas l'entrée du village. Ce qui permettrait de se raccrocher aussi au tramway, donc d'avoir une logique d'aménagement des transports en commun.

L'animatrice

Monsieur posait également la question de l'insonorisation, des nuisances éventuelles liées au passage d'un transport en commun.

Un intervenant

Intervention hors micro – non retranscrite

L'animatrice

Au tramway ? Alors on n'était pas sur le même sujet. Les travaux, très bien. Alors l'insonorisation, et est-ce que l'avenue sera éclairée ?

Didier JUVENCE

Alors sur l'aspect nuisances sonores, bien évidemment on est aujourd'hui au niveau de ce qu'on appelle les études de faisabilité, c'est-à-dire qu'on a identifié des zones qui se situent à proximité du projet. Dans ce cadre-là, c'était ce qui était les petites bandes vertes un peu claires, un peu *flashy*, qui étaient le long du

projet. Et on a appliqué des ratios en termes de coûts pour ne pas être piégés le jour où il faudra réaliser les équipements.

Mais avant de réaliser ces équipements, il faudra les dimensionner. Pour les dimensionner, il faudra qu'on fasse des études beaucoup plus précises, des études opérationnelles et notamment en allant poser des appareils chez les riverains, qui *a contrario* nous obligeront à bien respecter les niveaux d'isolement acoustique en fonction de la réglementation. Donc le type d'équipement aujourd'hui n'est pas définitivement arrêté, je l'ai cité, ça a déjà été évoqué tout à l'heure, ça peut être des murs anti-bruit, des murs absorbants ou des murs réfléchissants, ça peut être aussi des merlons paysagers qui dans bien des cas, dès qu'on a de la place en largeur, permettent d'avoir des solutions... Alors oui, des merlons, des buttes paysagères qui peuvent être en plus plantées, qui peuvent être aménagées, qui peuvent accueillir des espèces en termes d'animaux qui souvent sont assez intéressantes. Aujourd'hui, on n'en est pas à ce degré de définition-là. L'engagement qu'on a pris, parce qu'il est à la fois obligatoire et réglementaire, c'est d'apporter un niveau de protection sonore au moins conforme à celui de la réglementation.

En ce qui concerne l'éclairage, juste un mot. On a vu qu'il conviendra d'éclairer à la fois la section courante, à la fois les zones où on sera en déblai, en décaissé, puisque, à défaut, les véhicules se trouveraient dans des zones d'ombre. Mais il faudra aussi bien évidemment penser à toutes les circulations douces, pour des questions de confort mais aussi pour des questions de sécurité. Donc aujourd'hui, je ne peux que vous répéter qu'on est sur un niveau d'études de faisabilité. On ne l'a pas détaillé mais dans les profils en travers, il y a un certain nombre de points sur lesquels on aurait pu voir des candélabres, à la fois pour la voie principale et pour les voies de circulation derrière.

Un intervenant dans la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

Un intervenant (1:34:20:1)

S'il y a une bonne fluidité, non.

François PUPPONI

J'entends les arguments des gens qui peuvent être opposés, il n'y a pas... Mais il y a un argument que je n'entends pas. Les voitures dont vous me parlez, on les a aujourd'hui. Les gens qui viennent de Roissy et qui veulent aller à Sannois, ils passent par là.

L'intervenant de la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

Non mais on les a, et c'est la pire des choses, c'est qu'on les a, comme on le disait tout à l'heure, en plein secteur urbain avec les feux, ça bouchonne, ce n'est pas adapté, ça rentre par les voies... On est obligés de mettre des sens interdits partout, on est obligés de mettre des portiques partout, on est obligés de mettre des dos-d'âne partout parce que ça rentre de partout, bon voilà. On voit bien qu'à un moment, il faut fluidifier la traversée de nos villes.

L'intervenant de la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

L'animatrice

La dernière. Après, on laisse la parole à d'autres.

L'intervenant de la salle

Je trouve que les habitants ne savent pas à quelle sauce ils vont être mangés. Je trouve un peu dommage dans ce dossier de concertation de ne pas rajouter trois pages et de le faire complet, pour éviter des questions complémentaires, et après mettre un glossaire.

Xavier PERICAT

Monsieur JUVENCE le disait tout à l'heure, on est juste dans l'étude de faisabilité. Je crois qu'il y a un point moyen entre le fait d'avoir un document tel que celui-là, et puis un document qui serait très abouti, où vous-même pourriez nous dire : « Mais finalement, de quoi on parle ? Parce que vous avez décidé de tout, tout est présenté, vous avez jusqu'au candélabre qui est placé, qui est positionné. Donc nous finalement, on n'a plus à parler de rien ». Donc justement, on est dans la phase amont de la concertation, c'est la première réunion publique ce soir. Justement, si rien n'est définitif dans les aménagements, c'est justement pour que vous puissiez vous exprimer, pour que les services puissent en prendre note. Monsieur le Maire également est particulièrement concerné sur Sarcelles. Et puis qu'on se revoie encore une fois. Même si cette première réunion a lieu sur Sarcelles, ça ne vous empêche pas d'aller aux deux réunions suivantes, et de vous manifester ensuite, à la fois par le biais du site Internet et par écrit, etc.

L'animatrice

Je vous laisse la parole, Monsieur PERICAT. Vous avez une question, je crois, à laquelle vous souhaitez répondre, une question écrite.

Xavier PERICAT

Non, on avait répondu.

L'animatrice

Ah non, pardon, c'est votre voisin, c'est Monsieur POUTOUX qui a la question. Et Monsieur JUVENCE avant, peut-être une précision.

Didier JUVENCE

Peut-être juste pour faire la transition et pour répondre à Monsieur. Je l'ai dit au début mais je ne l'ai peut-être pas précisé, vous trouverez à la fois sur le site Internet mais aussi dans les mairies des documents au format A3 qui sont beaucoup plus lisibles, sur lesquels l'ensemble du tracé est détaillé. Avec le même niveau de précision que ce que vous avez vu aujourd'hui, mais avec l'ensemble de la continuité du tracé où, je pense, les usagers, les riverains pourront beaucoup mieux se positionner.

Ce document est multiplié par quatre, il fait quelques centaines de pages. Vous avez les quatre solutions, avec des vues aériennes détaillées, des coupes détaillées sur chacune des sections. Ce document-là est accessible par Internet. Simplement avec un clic, vous pouvez vous positionner comme vous pouvez le faire

sous Google Maps. Ou ils ont été distribués dans les mairies pour consultation, y compris pour les gens qui n'ont pas Internet.

L'animatrice

Excusez-moi, Monsieur POUTOUX, juste une petite précision de Monsieur VAILLANT.

Didier VAILLANT

La Communauté d'agglomération Val de France va déposer ce que l'on appelle un cahier d'acteurs, pour préciser un peu le projet sur la traversée de nos communes. La proposition que je fais - il faut que j'en reparle avec François PUPPONI -, c'est que ce cahier d'acteurs soit distribué dans toutes les boîtes aux lettres de la Communauté d'agglomération.

L'animatrice

Monsieur POUTOUX, peut-être relire la question ?

Jean-Claude POUTOUX

Donc une question écrite de Monsieur **DUCAU** : « Qu'est-il prévu comme transports en commun pour rejoindre Garges Sarcelles au pôle du Bourget, futur centre de haute qualification professionnelle ? ».

La question est donc un petit peu extérieure au projet de l'avenue du Parisis. Mais dans le Contrat de Développement Territorial dont on parlait tout à l'heure (Val de France Gonesse) figurent un certain nombre de liaisons de transports en commun, qui sont envisagées à court ou moyen terme. Ce besoin de liaisons entre Sarcelles et Roissy qui a été identifié et dont l'avenue du Parisis traduit ce besoin, de la même façon que le barreau ferroviaire de Gonesse, qui permettra ces liaisons vers Roissy, a été identifié aussi un besoin vers le Bourget.

Ce besoin vers le Bourget se traduit par un Transport en Commun en Site Propre, qui peut être lui aussi aménagé le long de la RD125, en direction du site d'Eurocopter, de l'aéroport du Bourget et rabattant sur le métro automatique et la tangentielle Nord au niveau du Bourget. Alors c'est un Transport en Commun en Site Propre qui peut être ensuite préfigurateur d'une prolongation du tramway...

François PUPPONI

La position des élus du Val de France et de Garges en particulier, c'est de continuer le tramway qui arrive à Sarcelles, de le continuer au Bourget, par Garges. En plus, on s'est battu. Au début, le tramway devait arriver en bas de la gare de Sarcelles et on s'est battu pour qu'il arrive sur le pont de la gare de Garges, pour justement le continuer.

L'animatrice

On reprend peut-être une dernière série de questions. Ensuite, je vous propose peut-être de passer à la conclusion. Il est 23h.

Une intervenante dans la salle

Dans le tracé sur Sarcelles, est-ce qu'il y a des jardins ouvriers qui sont abandonnés ? Les jardins ouvriers restent ?

François PUPPONI

Qu'on parle bien de la même chose. Les jardins familiaux gérés par l'association restent. Eux, ils sont au-dessus du Pré sous la ville, donc ils ne sont pas concernés. Par contre, ceux qui disparaissent, ça va être - mais pas forcément à cause du BIP mais entre autres à cause du BIP - ce sont les jardins sauvages, qui sont devenus depuis quelques années un vrai bidonville, pour ne pas dire une décharge publique. Ça, ça disparaît. On ne peut pas accepter que perdurent des bidonvilles au sein de nos villes. Il faut trouver une solution humaine pour les habitants, en particulier aujourd'hui pour les Roms qui utilisent... Pour votre information, il y a 200 Roms qui viennent d'arriver sur la commune de Garges, sous le pont, la voie de chemin de fer. Bon, il faut trouver une solution.

La même intervenante

Ça doit être ceux qui sont partis de l'autre côté, ils sont partis avant-hier.

François PUPPONI

C'est ceux qu'on a expulsés de Sarcelles à Groslay, qui ont été expulsés. Il faudra trouver un jour une solution humaine pour ces personnes, qu'il faut tout à fait aider et accompagner, il n'est pas question... Mais on ne peut pas...

Sincèrement, je ne suis pas fier que dans une ville de 60 000 habitants, il y ait depuis 40 ans des terrains abandonnés, vagues, une rivière polluée, parce que la rivière est polluée à cet endroit-là, et que ça soit une décharge publique. On fait la marche du Petit Rhône avec la SARF tous les ans, c'est une décharge publique. Le seul petit problème, c'est que c'était des terrains qui appartenaient, et qui ont longtemps appartenu à l'État, à la Caisse des dépôts. Donc ils ont été incapables d'entretenir ces terrains-là. Donc on préfère les occuper, les aménager et voilà. Garder une décharge publique à ciel ouvert, ce n'est pas intéressant pour une ville.

La même intervenante

Ça fait une sixième question, je suis désolée. Si vous me dites qu'il ne faut pas que, alors là je vous rejoins complètement, il ne faut pas que ces petits rus soient pollués, est-ce que pour le BIP vous avez prévu des déshuileurs ? Parce qu'actuellement, toute autoroute va aller polluer la rivière qui est à côté. Donc là, pour la pollution, votre argument n'est pas tout à fait vrai.

François PUPPONI

Sauf que Madame, est-ce que vous savez qu'aujourd'hui, des gens qui occupent les sites y amènent, à côté d'une école, des câbles, y font brûler le plastique pour récupérer le cuivre, ils y amènent des voitures pour les désosser et ils vident les huiles de vidange dans la rivière ? Aujourd'hui.

La même intervenante

Oui, parce que je le fais aussi en promenade, donc je le sais bien.

François PUPPONI

Depuis 30 ans ! Et un des buts du projet, c'est justement d'arrêter tout ça, c'est d'occuper cet espace, y compris en gardant des espaces verts et en regagnant la rivière pour arrêter qu'elle soit polluée depuis 30 ans par des huiles de vidange. Aujourd'hui, tous les dépôts d'ordures vont dans la rivière. Moi je veux

bien tout ce qu'on veut, mais... On essaie de récupérer nos espaces verts, entre autres, pour essayer de leur redonner un peu de qualité.

L'animatrice

Vite fait, les dernières questions.

Xavier PERICAT

Sur l'histoire des jardins familiaux, je pense que peut-être on peut aussi se dire que sur un certain nombre de jardins - on le sait bien quand il y a des opérations d'envergure comme ça qui sont réalisées -, une fois les opérations terminées, il y a toujours ce qu'on appelle des « délaissés ». On peut se mettre de côté et notamment écrire ce soir que les délaissés pourront servir éventuellement de jardins familiaux, mais des jardins familiaux comme on les a aussi sur Argenteuil, des choses qui sont réglementées, avec des locataires avec titres, etc. des choses organisées et pas un squat.

Une intervenante dans la salle

Vous avez parlé tout à l'heure de l'éclairage. Est-ce que l'idée de l'éclairage... Les sommes qu'on a vues, c'est l'investissement. Donc je suppose que tout ce qui est éclairage, ça va être des sommes qui vont arriver en plus chaque année, ou est-ce que vous avez prévu de le mettre en solaire ou en je ne sais pas quoi, quelque chose comme ça ? Parce que sinon, dans une idée de concertation, les sommes que vous donnez là, c'est l'investissement. Il faudrait mettre aussi la partie coûts d'exploitation. Donc ça, ce n'est pas présent.

Deuxièmement, en parlant des coûts, est-ce que c'est des coûts..

Un intervenant dans la salle

Est-ce que ce sont des euros courants ou des euros constants ? Est-ce que ce sont des euros 2011 ou des euros.. ?

Didier JUVENCE

Sur l'éclairage, très clairement et malheureusement, on n'est pas parti sur du solaire. Par contre, dans notre étude, on a pris en compte de la basse consommation, avec des possibilités d'avoir des rhéostats, c'est-à-dire une variation automatique en fonction à la fois du niveau d'éclairage demandé, du niveau aussi de trafic qu'on aura en fait plutôt en fonction des horaires, de façon à moduler. Comme on le retrouve déjà sur certaines routes qu'on vient de mettre en circulation ces dernières années, avec la possibilité aux heures vraiment creuses de la nuit d'avoir un candélabre sur deux qui soit simplement illuminé par rapport aux autres.

La deuxième question... Sur les coûts, ce sont des coûts qui vous ont été donnés là en euros valeur juin 2011, qui est la dernière date à laquelle on a chiffré le projet. Ça veut dire que ces coûts sont valables en juin 2011 et suivront l'évolution du coût de la vie par rapport à la date éventuellement de réalisation.

Xavier PERICAT

Quant aux dépenses d'entretien, vous parlez de l'éclairage, qui est un coût de fonctionnement. Je rajouterais même - et je vous tends la perche - qu'il y a aussi les coûts d'entretien des voiries, parce qu'il ne s'agit pas d'investir et puis après de laisser les choses se dégrader. Il faut aussi entretenir. Et effectivement,

cette avenue du Parisis sera incluse dans l'ensemble du domaine routier du département, et elle générera aussi des coûts de fonctionnement si on ne veut pas perdre le bénéfice de l'investissement qu'on aura réalisé. Mais ça, c'est le cadre de tout investissement, d'être ensuite entretenu.

Un intervenant (1:46:31:0)

Il faut savoir aussi, mais c'est un point de détail, à propos du solaire. Pour avoir visité récemment une des usines qui fabrique les panneaux solaires, il faut dire qu'actuellement, le panneau solaire, ils en sont simplement à 17 % de rendement. Et si vous vouliez éclairer toute cette avenue par des panneaux solaires, ce serait des dizaines de milliers de mètres carrés de panneaux solaires qu'il faudrait pour faire fonctionner ces panneaux solaires. D'ailleurs, c'est quasiment impossible et ça aurait un coût absolument faramineux aussi. Parce qu'aujourd'hui, le rendement n'est encore qu'à 17 %, et on est loin... Ne croyez pas que le solaire soit la solution miracle. Et puis en hiver, ça ne fonctionnerait pas, bien entendu, ou très peu.

Un intervenant dans la salle

J'avais préparé 12 questions sur la partie budgétaire, je ne vais vous en citer que trois. Les autres, je vais vous les fournir, et comme Monsieur NAU l'a dit tout à l'heure, le département s'est engagé à répondre aux questions. Donc j'attendrai dans le compte-rendu de les avoir.

Trois questions et une petite remarque à la fin.

- La première question que j'avais, mais vous y avez répondu partiellement tout à l'heure, était de savoir, dans le cadre du financement, quelle était la part de l'État, de la région et du département pour contribuer à ce projet. Je vous ai entendus, sur 50 à 60 % en dehors du département. Toutefois, mon souci budgétaire est par rapport à la situation aujourd'hui du département. Lorsque je vois la capacité d'autofinancement du département dégagée entre 2007 et 2010, qui est presque de 11 millions d'euros (la source que je vous ai donnée est une source Mazars, que vous devez connaître, j'imagine bien). Quelle est la part de la capacité d'autofinancement que vous escomptez allouer à ce projet ? Vous avez parlé tout à l'heure d'investissement, vous avez parlé de coûts d'exploitation. Là, on est à 11 millions d'euros sur quatre ans.
- Ma deuxième question est relativement simple. Je vous demande si le département peut s'engager à respecter les préconisations de la Cour des comptes indiquées dans les rapports publics annuels du 9 février 2010 et du 4 février 2009 concernant, je cite, « *les risques pris par les collectivités territoriales et les établissements publics locaux en matière d'emprunt* ».
- Ma dernière question, et après je ferai un petit commentaire. Tout simplement, et je vous rejoins, Monsieur PERICAT, sur ce que vous avez dit tout à l'heure. En ces temps de crise durable se pose quand même la question du choix des investissements. Ne serait-il pas plus rentable, j'entends au sens d'une rentabilité citoyenne, d'orienter les aides publiques vers les transports en commun, et uniquement vers les transports en commun ? Pour vous donner un ordre de grandeur que vous devez connaître mais que l'assistance ne connaît pas forcément, le tram-train de l'Essonne, qui est à peu près sur la même distance, parce que c'est 11 kilomètres et je crois que notre projet, c'est 12 kilomètres, ou c'est 10 kilomètres et eux c'est 11 kilomètres, c'est 300 millions d'euros.
- Enfin, je voudrais juste faire une remarque. C'est dommage, les personnes sont parties tout à l'heure. Juste pour vous dire, Monsieur PUPPONI, que je paie des impôts à Sarcelles mais je n'habite pas Sarcelles, j'habite Deuil, je n'ai rien à cacher. Je comprends votre mouvement

d'humeur tout à l'heure. La seule différence entre le monsieur qui est au fond de la salle et vous, c'est que vous, vous représentez une commune et que lui, c'est une simple personne et que je trouve dommage de s'attaquer à une simple personne.

- Je vais finir. Juste pour vous donner un ordre d'idée et un ordre de grandeur. 13 163,28 euros. C'est le montant du SMIC annuel de quelqu'un qui travaille. S'il va tous les jours travailler avec sa voiture, il va devoir financer ce transport entre 2 500 et 5 200 € (ce sont des sources Automobile Club). Et je vous assure qu'à 2 500 €, on achète une voiture de 3 000 €, on l'amortit sur trois ans et on a quand même ce coût-là. D'autre part, ce qui est quand même très inquiétant dans ce cadre-là, c'est que les personnes qui sont au SMIC et qui vont travailler avec une voiture, le SMIC est indexé sur le taux d'inflation. Mais leur taux d'inflation à eux, parce qu'ils utilisent leur voiture et parce qu'ils consomment de l'essence, il est relevé de 0,1 % en moyenne sur les 12 dernières années et de 0,3 % simplement depuis 2011. C'est une source que je détiens de l'INSEE.

L'animatrice

Vous m'aviez promis de faire court sur la remarque...

Le même intervenant

Je fais court, la remarque est relativement simple. Elle va tout naturellement vers un seul sens : que cette route n'a pas de sens, mais que le Transport en Commun en Site Propre a réellement un sens.

L'animatrice

Merci.

Xavier PERICAT

Un certain nombre de questions. Vous avez, dans votre dernier moment d'intervention, fait un plaidoyer pour les transports en commun. On partage tous, en ces temps de carburant à des prix très élevés, votre souhait de transports en commun. Je crois que le TCSP tel qu'il a été présenté et les transports en commun en général ne peuvent fonctionner que - et ça a été rappelé - s'ils sont à la fois performants, rapides, réguliers. Aujourd'hui en Île-de-France, on est loin de tout ça, je peux vous le dire. Je connais les tracas des habitants de la gare du Val d'Argent, qui sont confrontés tous les jours à ces problèmes-là, et d'autres évidemment. Donc aujourd'hui, cette avenue du Parisis, parce qu'elle fait la part belle au TCSP, elle apporte une réponse, notamment en termes de fluidité de trafic, mais en termes de rapidité. Ce qui décourage les gens aujourd'hui de prendre les transports en commun, c'est quand il faut qu'ils prennent le bus, après qu'ils changent, qu'ils prennent le train, qu'ils prennent le métro, etc. À partir du moment où vous pouvez avoir une liaison Est-Ouest avec un bus, et puis pas des arrêts tous les 200 mètres mais des arrêts qui permettent véritablement d'aller rapidement d'un point vers un autre, à ce moment-là vous répondez à une des préoccupations des gens.

Sur les aspects financiers, alors vous savez, j'habite Argenteuil, j'ai été adjoint au maire en charge des finances pendant sept années entre 2001 et 2008. Durant ces sept années, on a réussi la performance de ne pas augmenter la fiscalité, et j'y suis très attaché. Pour ce qui est des finances du département, j'habite aussi, et on a aussi ça en commun avec Monsieur PUPPONI, une ville plutôt pauvre, Argenteuil. Et dans les villes pauvres, le problème, c'est que ceux qui sont un peu moins pauvres payent beaucoup, parce que justement, on a cette mixité sociale qui nous fait défaut. L'avenue du Parisis permet de rétablir une mixité

sociale, parce qu'elle permet de désenclaver les quartiers. Moi je vois très bien le quartier du Val d'Argent Nord, le quartier du Val d'Argent Sud, les quartiers sur Sarcelles, on les appelle « les quartiers » justement parce que ce sont des quartiers qui sont enclavés à l'intérieur même de nos villes. Il faut sortir de cela, il faut désenclaver les quartiers et là encore, l'avenue du Parisis permet d'y parvenir.

Sur les aspects financiers, moi je partage totalement ce que vous avez dit, notamment par rapport à la capacité financière du département. Aujourd'hui, la dette du département, c'est 1 milliard d'euros. La dette a explosé, 60 % en trois ans. La dette de l'ensemble des départements de France, c'est 33 milliards et le département du Val d'Oise vaut pour 1 milliard parmi ces 33. Donc la situation est particulièrement inquiétante. Est-ce que ça veut dire qu'il faut regarder passer les trains ? Est-ce que ça veut dire qu'il faut ne rien faire en termes d'investissements ? C'est tout le contraire. Le salut n'a de sens que dans l'investissement, pour dégager des recettes nouvelles, pour dégager de l'activité économique, pour diminuer, comme on a l'a dit tout à l'heure, nos dépenses de RSA, nos dépenses d'aide sociale. Parce que plutôt que d'assister les gens, il faut leur rendre une dignité vers l'emploi, vers l'activité économique et vers la rénovation de nos quartiers. Alors très clairement, et pour répondre précisément à votre question, c'est clair que dans les mois et années qui vont venir, tout l'effort du département, et d'ailleurs vous l'avez vu, vous l'avez lu dans la presse, il y a un certain nombre de mesures qui ont été particulièrement impopulaires qui ont été prises, il y a des efforts importants qui sont faits en matière de fonctionnement, pour libérer une capacité d'autofinancement plus importante et permettre l'investissement. Parce que Michel MONTALDO, le président Arnaud BAZIN a fait sa priorité l'investissement au détriment du fonctionnement, qui lui, à court terme, ne produit rien. Donc c'est là-dessus qu'on va se bagarrer, je peux vous le dire.

En termes d'emprunt dans les années qui ont précédé 2011, on était aux alentours de 160 millions d'emprunt chaque année. On est aujourd'hui entre 80 et 120 millions et je peux vous dire que trouver les 30 ou 40 millions qui font défaut par rapport aux années précédentes, c'est un exercice difficile de tous les jours, parce qu'évidemment, il faut faire des choix. À l'intérieur de ces choix, il y a la volonté de ne pas perdre la dynamique des territoires, de ne pas abandonner les territoires qui sont situés à l'Est du département, parce que demain, ces territoires-là peuvent être un réel potentiel pour l'ensemble du département. Donc on va se consacrer à ça. C'est clair que pendant qu'on fera ça, on ne fera pas autre chose. Moi, je ne raconte pas de fausses promesses. Pendant qu'on fera ça, on ne fera pas autre chose. Mais on pourra mener à terme ce projet-là jusqu'au bout.

Et puis orienter les aides publiques vers les transports, vous l'avez dit, je crois que c'est ce qu'on va essayer de dégager. Les aides publiques, c'est quoi ? C'est les subventions de nos partenaires, notamment, et ça a été dit, moi je le rejoins, le fait qu'il y ait un TCSP sur cette avenue du Parisis, ça va nous permettre justement d'avoir des subventions de la part du STIF, de la part de la région, c'est clair. Mais il faut créer aussi un projet qui permette à un maximum de subventionneurs de nous rejoindre, parce que tout ce que les autres paieront, ça sera ça de moins que nous aurons à payer. Et c'est très clairement dans cette hypothèse-là qu'on se situe.

François PUPPONI

Juste pour compléter la réponse, qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. Le transport en commun, je crois que ça vient d'être dit, c'est la base du développement. Entre le tramway, le TCSP qui arrive bientôt à Sarcelles, le TCSP qui va venir sur l'avenue du Parisis et le décrochement de la ligne D du RER, plus le métro du Grand Paris, voilà. Mais vous n'arriverez pas à me faire croire, Monsieur, que tout le monde, du jour au lendemain, va prendre les transports en commun et qu'on ne roulera plus en voiture. Je n'y crois pas. Vous pouvez, vous...

Un intervenant dans la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

On peut espérer qu'un jour, on aura des voitures électriques, d'autres moyens de locomotion. Mais en tout cas, je ne crois pas à l'arrêt du jour au lendemain de la voiture. Et je vais vous dire même mieux, je suis quasiment sûr que la quasi-totalité des personnes ce soir sont venues en voiture, et vous le premier.

Le même intervenant

Intervention hors micro – non retranscrite

François PUPPONI

Et que tous autant qu'on est... Monsieur, je ne vous ai pas interrompu, laissez-moi parler. Je vous dis donc que ce qu'on propose aux autres, il faut se l'appliquer à soi-même. Or la quasi-totalité des gens que je connais aiment bien aussi avoir leur voiture, se déplacer en voiture de temps en temps. Moi, je suis un utilisateur des transports en commun. Mais pour aller à Paris le soir, je ne prends pas le transport en commun. Pour plein de raisons.

Le même intervenant

C'est mal.

François PUPPONI

C'est mal... Monsieur, demandez à une femme seule de prendre le transport en commun la nuit. Moi je veux bien tout ce qu'on veut, on peut dire aux autres « il n'y a qu'à », « faut qu'on », mais il faut aussi être conscient du monde dans lequel on vit. Et je m'excuse, donner des leçons aux autres - c'est pour ça que je répondais à Monsieur -, il y a un moment où ça suffit. Parce que ne demandez pas aux autres de faire ce qu'on ne fait pas soi-même. Je finis là-dessus.

Pourquoi j'ai réagi ? Parce que vous savez, à Sarcelles, vous payez des impôts. C'est très bien et je vous en remercie, je vous en félicite et je sais que vous payez des impôts très élevés.

Un intervenant dans la salle

Non.

François PUPPONI

Si, c'est élevé, à Sarcelles. Un pavillon à Sarcelles, il est plus cher qu'un pavillon à Montmorency. Le même. Et à Sarcelles, on a 40 % de la population qui paie l'impôt, ok ? Et ceux qui paient, je le dis, je l'assume malheureusement, on les matraque. Fiscalement, ils sont matraqués. Et on n'a plus la possibilité de lever l'impôt parce qu'on les a massacrés. Ce que j'espère, moi, c'est effectivement avoir une ville où il n'y ait pas 40 % des gens qui paient l'impôt, mais où il y a 70 % des gens qui paient l'impôt, parce qu'on n'a plus 20 % de chômeurs mais qu'on a 10 % comme partout, que les gens travaillent, créent de l'activité, paient des impôts, et qu'on arrive à être une ville normale. Voilà, c'est tout ce qu'on demande ! Mais pour ça, il faut bien favoriser l'arrivée d'entreprises, et favoriser qu'on aille prendre l'emploi ailleurs. Et pour ça, que vous le vouliez ou non, il faut du transport en commun, on est d'accord, et il faut aussi des voies de circulation.

L'animatrice

On laisse la parole à... Il nous reste deux questions. Si ça convient à tout le monde, je propose après qu'on s'arrête là et on passera aux conclusions.

Un intervenant dans la salle

Ma question touche le décaissement, qui va être très important. Notre région a une particularité, c'est qu'elle est souvent inondée. Inondée par la rivière, inondée par le ruissellement urbain, inondée par l'assainissement. La question que je voulais vous poser, c'est est-ce que cette avenue du Parisis va être considérée comme une voie rapide, sachant que dans ce cas-là, on a des bassins de rétention, on a des débourbeurs déshuileurs, ou est-ce qu'elle va être considérée comme une avenue lambda ?

Je citerai 1992, l'autoroute A1, l'entrée sur la porte de la Chapelle était complètement inondée, des centaines et des centaines de voitures se sont retrouvées prisonnières. Alors, ne pas renouveler cette erreur, c'est-à-dire prévoir certainement ce qu'il faut pour mettre en sécurité les gens, mais aussi pour cette pollution, qui va quand même être là si jamais il y a beaucoup d'eau. Si vous pouvez me répondre...

Didier JUVENCE

Si je peux me permettre de répondre en quelques mots, j'allais dire c'est le beurre et l'argent du beurre, parce que ça sera à la fois un boulevard urbain, mais bien évidemment à la fois parce que c'est une obligation mais c'est aussi dans les pratiques du Conseil général, vous aurez tous les dispositifs - ça répond aussi à la question de Madame tout à l'heure - tous les dispositifs d'assainissement de la voirie. C'est-à-dire que les eaux seront récoltées et traitées avant leur rejet, c'est une obligation réglementaire dès qu'on fait une voie nouvelle, et indépendamment du statut de la voie.

L'animatrice

Merci. Alors dernière question pour boucler la boucle, vous étiez le premier à prendre la parole, vous serez le dernier.

Hussein MOKHTARI (conseiller général de Garges Bonneuil)

Juste pour revenir sur le montant. 500 millions d'euros annoncés aujourd'hui, parce que l'année dernière, c'était 600, il y a deux ans c'était 800, on ne sait pas exactement combien ça va coûter... C'est un montant colossal. Surtout pour le département du Val d'Oise, qui est le cinquième le plus endetté de France. Entendre dire que, quand on va financer une quasi-autoroute à 500 millions d'euros, on ne fera rien d'autre, c'est quand même extraordinaire pour un département qui a beaucoup d'autres besoins, notamment des besoins sociaux, on l'a rappelé. D'autant plus que le niveau de subventions que vous escomptez me paraît quand même très élevé, je ne vois pas tellement d'où elles vont venir, enfin on y reviendra.

Maintenant, le problème de l'emploi, bien sûr, on l'entend, sauf qu'une autoroute, ça n'a jamais créé d'emploi, ça c'est dans les fantasmes de certains. Une autoroute, là en l'occurrence, ça va permettre de gagner quelques minutes effectivement pour se déplacer de Sarcelles à Garges peut-être, mais ça ne nécessite pas 500 millions d'euros d'investissement. Je pense que 500 millions d'euros, on peut les utiliser à faire autre chose, voilà.

Dernier point sur le TCSP. Le TCSP, il faut arrêter de se raconter l'histoire du TCSP. Le TCSP, c'est un alibi pour éventuellement - comme vous l'avez dit d'ailleurs - avoir une subvention de la région ou du STIF. Le TCSP ne va rien desservir du tout, il est au milieu de nulle part, alors qu'est-ce qu'il va desservir, expliquez-nous ?

L'animatrice

Alors je me permets de résumer : l'avenue du Parisis, est-ce une autoroute ?

Hussein MOKHTARI

Non, j'ai dit une « quasi-autoroute ».

Xavier PERICAT

Je crois que, au travers des différentes présentations et puis des différents exposés, on a tenté, mais sans doute n'avons-nous pas été assez démonstratifs, on a tenté d'expliquer donc que ce boulevard urbain était tout sauf une autoroute. Tout ce qui est à 2x2 voies n'est pas seulement une autoroute. Je crois que ce qui est important dans cette histoire-là, c'est qu'on voie bien - et il y aura des possibilités de se revoir pour ça - les aménagements qui vont être réalisés, la limitation de la vitesse, la possibilité d'interconnexion avec les différentes villes desservies. Parce que tout ça, c'est tout le contraire d'une autoroute, justement. Et je crois qu'on a cette volonté-là, de l'intégrer dans le paysage justement et on l'a dit.

Moi j'habite Argenteuil juste à côté du BIP. Bon ben c'est vrai qu'on l'a vécu, ça, on a une vraie autoroute qui traverse la ville, qui coupe la ville en deux. On est une des rares villes du Val d'Oise à avoir entre nos berges de Seine et puis notre centre-ville une autoroute à quatre voies, et une *vraie* autoroute. Donc on sait de quoi on parle quand on parle des nuisances. Et le « ce qu'il ne faut pas faire », on connaît, on l'a chez nous. Donc de ce point de vue-là, à Argenteuil, on est servi ! Et si je suis en face de vous ce soir, c'est justement parce que j'ai envie de défendre un projet qui soit autre chose que les erreurs du passé, ce qu'on a produit, qu'on s'est servi de notre ville pour être à la fois un déversoir de la population du Val d'Oise, pour être à la fois une alternative à l'A86, etc. Parce qu'aujourd'hui, c'est ce qu'on vit entre la voie de chemin de fer et le réseau routier, la ville est coupée, d'ailleurs comme Sannois est également coupée en deux ou d'autres villes. Donc ça, c'est non.

Sur l'aspect financier, vous dites, et là je m'inscris en faux par rapport à ce que vous dites, vous dites : « Vous allez faire ça, vous n'allez rien faire d'autre ». Ce n'est pas ce qu'on a dit, et ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit : « Quand on fera ça, il y a des choses qu'on ne fera pas à la place ». Ça ne veut pas dire qu'on ne fera rien. Le budget du Conseil général, je le rappelle, c'est plus d'1 milliard d'euros par an, et ce projet, c'est 500 millions sur 15 ans, financés à moitié par des partenaires. Donc 500 millions divisés par deux, ça fait 250. 250 divisés par 15, on est sur quelque chose autour de 35 et 40 millions, à rapprocher d'un budget du Conseil général d'environ 1 milliard d'euros.

Un intervenant dans la salle

Intervention hors micro – non retranscrite

Xavier PERICAT

On n'a pas dû voir la même diapositive, Monsieur. Il y a l'État, la région et le STIF. Voilà. La région étant compétente, et le STIF étant compétent sur l'ensemble des transports en commun en Île-de-France. Donc

voilà. Et puis il y a l'intérêt, sachant qu'on récupère, et ce n'est pas négligeable, on récupère environ 17 % au travers d'un mécanisme qui s'appelle le fonds de compensation de TVA, et qu'on récupère sur les investissements.

Michel MONTALDO

Juste pour préciser, Monsieur. On va demander, et il faudra que vous y croyiez parce que vous pourrez toujours dire qu'on manipule les chiffres... Ce midi, je discutais avec Monsieur VAILLANT sur l'effet de levier qu'avaient eu les fonds structurels européens dont avaient bénéficié les territoires. Monsieur VAILLANT était là. Plusieurs millions d'euros ont un effet de levier qui est multiplié par quatre ou par cinq. Eh bien on pense et on est pratiquement certains que ce genre de dépenses peut aussi entraîner, du fait justement de l'activité économique, des boîtes qui vont travailler pour construire toutes ces structures, ça va avoir un effet de levier obligatoirement. Les millions dépensés vont entraîner des rentrées fiscales, des investissements, c'est le propre de l'investissement.

Vous êtes en train de faire croire que ces 500 millions sont dépensés en pure perte. Je pense que c'est une erreur d'analyse, et je vais demander à nos services de faire, voire se faire aider éventuellement par les services fiscaux, pour vous faire calculer exactement quel pourrait être la possibilité de l'effet de levier de cette dépense. Et je pense que c'est vraiment très intéressant et c'est comme ça qu'il faut raisonner. Quand vous achetez quelque chose, que vous investissez dans un immeuble locatif, vous en attendez par la force des choses. Vous faites une dépense au départ, mais vous pensez bien que par-derrière, il y a un effet de levier indéniable pour vous-même en tant qu'investisseur. Nous avons le même raisonnement. Et j'insiste beaucoup sur l'histoire de la récupération de la TVA. Vous oubliez cela, mais c'est pour nous tout aussi important. Et en plus, les entreprises du Val d'Oise du bâtiment seront très heureuses de travailler.

Un intervenant dans la salle

Donc vous acceptez de faire un compte de résultat prévisionnel et vous acceptez de nous fournir un taux de rendement.

Michel MONTALDO

On peut tout à fait demander une comptabilité analytique si vous voulez. On peut essayer de faire cet exercice-là, bien entendu. Au stade de l'étude, pourquoi pas ?

Le même intervenant

Il sera d'autant plus utile de le faire si vous avez des emprunts à souscrire.

Michel MONTALDO

Oui mais enfin, on n'en est pas là.

François PUPPONI

Juste pour compléter la réponse. Quand vous dites, Monsieur, qu'une autoroute ou une route, une infrastructure routière n'a jamais créé une entreprise ou aucun emploi... Sauf que là, concrètement, on a un premier investisseur qui dit : « Je suis prêt à mettre 200 millions pour créer... », en disant « On met 200 millions à la condition qu'on ait cette voirie ».

On a un deuxième investisseur, le groupe Immochan, qui dit : « Je mets 1,7 milliard, à la condition que j'aie cette voie ». Alors on peut être pour ou contre le projet, on peut dire « Le projet est débile », ok. Mais quand vous dites que ça ne crée pas d'entreprises... Ils disent : « On est prêts à mettre 1,7 milliard pour créer 10 000 emplois et créer de l'activité ». Alors après, vous pouvez dire : « Le projet, il ne faut pas le faire parce qu'il n'est pas bon ». Mais vous ne pouvez pas dire que l'entreprise, que l'activité n'a pas besoin de voirie. La voirie crée de l'entreprise et crée de l'activité, ça, malheureusement... Après, on peut être contre. On peut dire : « On ne veut pas de voirie » si on ne veut pas d'activité. Nous, on veut de l'activité et donc on veut de la voirie, et la voirie permet en tout cas d'avoir accès aux emplois et de permettre aux emplois de venir. Après, on peut être en désaccord sur ce projet de société, ça je peux l'entendre. Mais soyons aussi d'accord sur le fait que si on est pour un projet de société qui développe l'activité, qui développe l'emploi, il faut aussi de la voirie.

L'animatrice

Si tout le monde en est d'accord, je vous propose qu'on conclue. Il est 23h30. Je vous rappelle que vous avez la possibilité de continuer à poser des questions sur le site et que si vous remettez des petits papiers avec des questions, le Conseil général y répondra d'ici la semaine prochaine sur le site également. Quelques mots de conclusion quand même, peut-être, Messieurs.

François NAU

Je voudrais souligner que, effectivement, en tant que garant, j'étais silencieux mais j'ai pris des notes, que ça va servir pour le compte-rendu qui sera mis en ligne, que mon rôle n'était pas effectivement d'intervenir dans le jeu de questions/réponses pour vous laisser la plus grande partie du temps pour poser vos questions.

J'ai noté que l'ambiance ce soir était globalement calme, que vous avez pu poser toutes vos questions et que, effectivement, la réunion était intéressante puisque vous êtes restés jusqu'au bout.

Cela étant, je note aussi que les documents d'information qui ont été mis à votre disposition peut-être ne sont pas complètement lisibles pour tout le monde. Il y a peut-être des petits compléments à faire, notamment en ce qui concerne les précisions de localisation de certaines cartographies, pour que ça soit bien lisible pour tous. Mais déjà, vous avez une information qui vous permet de vous approprier le projet, de mieux le comprendre avec les éléments d'information qui vous ont été donnés aujourd'hui, ainsi que les réponses qui ont été faites. J'attends comme vous effectivement que soient mis en ligne un certain nombre de documents complémentaires. Sont annoncés sur le site notamment l'étude de trafic, donc nous aurons l'occasion de rediscuter de tout ça de façon approfondie, pour compléter effectivement tous les aspects relativement variés et relativement riches qui ont été abordés ce soir.

Donc je vous donne rendez-vous à la prochaine réunion prévue le 14 à Arnouville, pour enrichir la concertation, si possible sur des éléments nouveaux. En tout cas, je remercie les maîtres d'ouvrage et les élus, que ça soit les élus du Conseil général et Monsieur le Maire de Sarcelles pour leur implication et la clarté de leurs réponses. Bonsoir à tous.

La réunion prend fin à 23h30.