



**CONCERTATION
PUBLIQUE**
du 15 février
au 15 novembre **2012**

Rédacteur de la contribution : Collectif Vivre sans BIP
Didier Lefebvre, Vincent Gayrard, Philippe Le Roy, Pierre Pupin

NOM DE L'ORGANISATION (le cas échéant) :
Collectif Vivre sans BIP

Statut de l'organisation / Objet de l'organisation (le cas échéant) :
Collectif d'organisations demandant l'arrêt du projet de voie urbaine rapide dénommée BIP ou avenue du Parisis et l'étude de solutions alternatives compatibles avec le respect des personnes et la protection de l'environnement.

Contact (Nom / Mail / Téléphone) :
Didier Lefebvre / vivresansbip@gmail.com / 06.21.89.89.22
Vincent Gayrard / vincent.gayrard@liberty.surf.fr / 06.21.21.13.26

Votre contribution :

L'Avenue du Parisis : un projet couteux, inutile et destructeur de l'environnement

L'Avenue du Parisis : un projet du siècle dernier 1
Une concertation tronquée 1
Pourquoi faire ? 1
Le TCSP : un alibi scandaleux..... 3
Un impact environnemental désastreux..... 3
Un coût exorbitant pour un département au bord du gouffre financier 4
Quelles priorités pour les habitants du sud du Val d'Oise ? 4



L'Avenue du Parisis : un projet couteux, inutile et destructeur de l'environnement

L'Avenue du Parisis : un projet du siècle dernier



Eh oui, ce projet d'autoroute a plus de 70 ans ! Il date d'une époque où Soisy, Montmorency, Deuil, Groslay, Sarcelles, Garges, Arnouville et Gonesse étaient de paisibles villages de la campagne francilienne.

Aujourd'hui la réalité a bien changé : les villages sont devenus des villes densément peuplées, les routes et voies d'accès rapide se sont multipliées et l'heure est à essayer de diminuer la place de la voiture dans les déplacements et non à l'augmenter ! Sans oublier, qu'une gigantesque plate-forme aéroportuaire s'est implantée à quelques encablures de là. Dans ce contexte, les habitants ont-ils vraiment besoin d'une nouvelle infrastructure routière près de chez eux ?

Une concertation tronquée

Alors que ses finances sont calamiteuses, le Conseil Général lance dans l'urgence la concertation que lui avait vivement conseillé de tenir la Commission Nationale du Débat Public. Dans un premier temps envisagée d'un seul tenant, d'une durée d'un mois en pleines vacances scolaires et en pleine période électorale, le CG95 a finalement scindé cette concertation en deux : pour la partie Est, selon le calendrier initial, et pour la partie Ouest, plus délicate, plus tard dans l'année. Pourquoi cette différence de traitement ?

Et pourquoi cette précipitation ? La raison est à peine avouable : il s'agirait de donner corps à « un axe structurant » devant relier l'hypothétique Dôme de Sarcelles au mégalomaniaque projet d'Europa City sur le triangle de Gonesse.



Au mépris des règles démocratiques les plus élémentaires, les populations tenues à l'écart du projet ont été imparfaitement et au dernier moment informées de la tenue de la concertation.

Pourquoi faire ?

Des axes de transport Est-Ouest existent déjà ou sont en cours de réalisation

- **L'axe A115 – A104 au nord** permettant une liaison autoroutière continue entre l'A15 et l'A1 et dont la fluidité sera encore accrue une fois le point noir du carrefour de la Croix-Verte résorbé dans le cadre du prolongement de l'autoroute A16,
- **L'autoroute A86 au sud,**

et bientôt une liaison ferroviaire avec la prochaine mise en service de la **Tangentielle Nord** entre Sartrouville et Le Bourget.

Ainsi que probablement à terme **le métro automatique du Grand Paris** qui permettra un accès à l'aéroport de Roissy CDG depuis la ligne H du Transilien via la future gare de Saint-Denis Pleyel.

La Tangentielle Nord sur les rails

Dès 2014, la Tangentielle Nord reliera les gares d'Epina y Villetaneuse à celle du Bourget. Long de 11 km, ce premier tracé partiel desservira sept gares. En 2018, elle sera étendue entre Sartrouville et Noisy le Sec.

Le cadencement prévu est de 5mn en heures de pointe et 10mn en heure creuse.

Cette liaison mettra donc la plateforme CDG à moins de 45 mn des gares de la Vallée de Montmorency.



Les actifs de la Vallée de Montmorency travaillent très peu sur la plate-forme de Roissy

Parce que les offres d'emplois sur la plate-forme de Roissy ne correspondent pas à leur qualification professionnelle, les actifs de la vallée de Montmorency tout comme ceux du bassin d'Argenteuil travaillent très majoritairement sur d'autres pôles d'activité : Paris, les Hauts de Seine, la Seine St Denis et le territoire de Plaine Commune, ainsi que les territoires des Rives de Seine et de Cergy Pontoise.

Ainsi seuls moins de 2% des actifs habitant de la vallée de Montmorency travaillent sur la plate-forme de Roissy.

Ce n'est donc pas à destination de Roissy que l'effort est à fournir en matière de transport.

Ceux de l'est du département peuvent déjà y accéder facilement par la route

Pour les habitants de l'est du département, l'accessibilité au pôle d'activité de la plate-forme de Roissy CDG depuis le sud de la Plaine de France est très bonne par la route en particulier pour les actifs de la plate-forme qui travaillent majoritairement en horaires décalés et évitent de ce fait les éventuels encombrements. Elle est, par contre, plus problématique pour ceux s'y rendant en transports en commun et c'est bien sur l'amélioration de ces derniers que l'accent doit être mis en priorité.

De plus, l'avenue du Parisis éloignée et isolée du coeur des agglomérations qu'elle serait censée desservir ne pourrait en aucun cas servir de colonne vertébrale à ce territoire. Le renforcement du réseau de bus entre les différentes communes qui le composent serait à cet égard beaucoup plus pertinent.

L'Avenue du Parisis ne désengorgerait pas le trafic local

En fait, cette nouvelle route produirait même l'effet inverse. L'essentiel du trafic local est constitué de trajets de courte distance à l'intérieur d'une commune ou à destination d'une commune limitrophe. Dans ce contexte, l'utilisation de l'Avenue du Parisis ne serait au mieux pertinente que sur quelques kilomètres pour un gain de temps de quelques minutes. Doit-on dépenser plus d'un demi-milliard d'Euros pour un tel résultat?

Finalement, c'est une augmentation globale de la circulation routière qui serait à craindre, d'une part du fait de l'incitation à utiliser sa voiture induite par la nouvelle infrastructure, d'autre part par « l'effet de coupure » créé par la nouvelle voie dans les communes qu'elle traverserait.

Le TCSP : un alibi scandaleux

Peinant à promouvoir une simple double voies routière, le Conseil Général a pris le parti de l'habiller d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) censé la rendre plus présentable d'un point de vue environnemental. Le but non avoué est surtout de tenter d'obtenir des subventions pour un projet que le département exsangne ne peut seul financer. Sur un tel tracé à l'écart des centres villes, cette voie de bus n'a aucun intérêt.

Un impact environnemental désastreux

Cette nouvelle infrastructure ne ferait qu'accroître les maux dont souffrent déjà les habitants des zones concernées :

- **Un accroissement des nuisances sonores** qui se cumuleraient à celles déjà générées par les avions. Ainsi le tracé de l'Avenue du Parisis se situe t'il pour la partie comprise entre Soisy sous Montmorency et Gonesse dans la zone C du Plan d'Exposition au Bruit de Roissy CDG adopté le 3 avril 2007,



Le BIP et le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle



Ici le tracé du projet Avenue du Parisis entre le Champ de Course et Gonesse. Le projet se situe en intégralité dans le périmètre de la **zone C du PEB de Roissy** adopté le 3 avril 2007.

- **Un accroissement de la pollution atmosphérique** : NOx, particules, CO et des répercussions sur la santé des riverains.

De plus, elle conduirait à :

- **Une inévitable augmentation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)** générées par la circulation supplémentaire, en totale contradiction avec les engagements pris par la France pour lutter contre le réchauffement climatique,
- **Une pollution « visuelle »** à l'image de ce qui est réalisé sur Sannois et St Gratien, avec, de surcroît, une coupure en deux des villes traversées,
- **La destruction des rares zones naturelles** riches en biodiversité végétales et animales (dont des espèces protégées) à proximité des habitations,
- **L'altération irréversible de la zone hydrogéologique complexe et fragile que constitue la colline de Montmorency** faisant courir le risque majeur d'un tassement des sols argileux (avec affaissement des constructions), d'un tarissement des rus alimentant le lac d'Enghien et d'une dégradation de la qualité des eaux thermales (cf avis technique du BRGM).

Un coût exorbitant pour un département au bord du gouffre financier

Le coût prévisionnel actuel du projet est de plus d'**un demi-milliard d'euros**. Parmi les départements les plus endettés de France, le Val d'Oise n'a-t-il pas d'autres priorités pour ses habitants ?

500 M€ c'est :

- 7 ans d'aides aux communes et d'aménagement du territoire
- 7 ans de dépenses affectées à l'enseignement secondaire
- 5 ans d'aides aux familles et à l'enfance
- 3,5 ans d'aide à l'insertion sociale et professionnelle
- ...

(base budget 2011 CG95)

Quelles priorités pour les habitants du sud du Val d'Oise ?

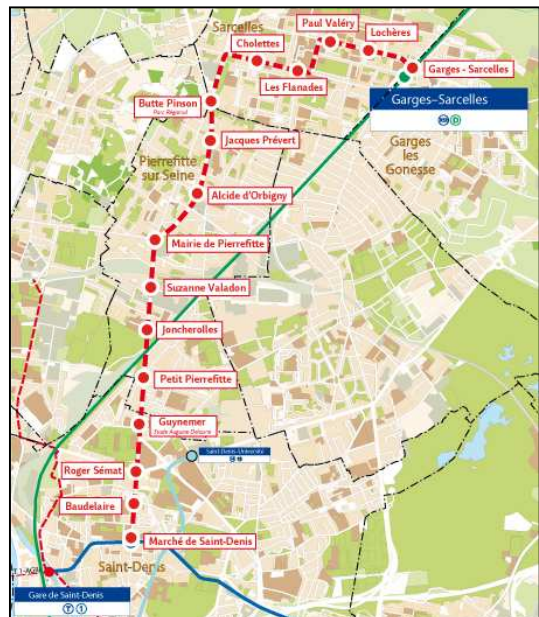
Les habitants du sud du Val d'Oise comme ceux de l'ensemble du département ont déjà eu l'occasion d'exprimer leurs souhaits en matière de transport lors de l'enquête réalisée en 2007 par le Conseil Général. Les résultats sont sans appel : 61% des habitants demandent en priorité l'amélioration de la fréquence des trains et RER et seulement 10% demandent la création de nouvelles voies pour les automobiles.

Pourquoi demander l'avis des populations si cet avis n'est pas respecté ?

C'est effectivement d'une mise à niveau des moyens de transports en commun qu'ils utilisent tous les jours dont les Val d'Oisiens ont besoin : Transilien H, RER C et D aujourd'hui surchargés mais bientôt renforcés par les projets en cours de réalisation : Tangentielle Nord, tramways T5 (cf carte à droite) et T8.

Mais c'est aussi d'une offre nouvelle permettant une desserte « à haute qualité de service », au plus près de leur lieu d'habitation : amélioration de l'offre de bus, mise en place de voies dédiées mais dans les zones les plus densément peuplées proches du coeur des agglomérations.

Plus généralement, en ces temps de crise et de chômage accru où beaucoup de familles souffrent de difficultés financières, les habitants de notre département et notamment ceux des communes les plus pauvres attendent autre chose de leurs édiles qu'un projet d'infrastructure routière. Ils attendent que tous les crédits disponibles soient dévolus à l'amélioration de leur vie quotidienne et non à la destruction de leur environnement.



Le Collectif Vivre sans BIP est constitué des organisations :

A l'Ecoute de la Nature, Association de Défense de la Côte de Deuil, Association des Fanaudes, Association des Jardiniers de la Côte de Deuil, Bouge la Ville Deuil-la Barre, Bouge la Ville Groslay, Décidé-e-s - Montmagny, Emergence - Garges-lès-Gonesses, GAM – MCY, Les Amis de la Terre Val d'Oise, Mieux se Déplacer à Bicyclette – Vallée de Montmorency, Oxygène de Soisy, Sarcelles Environnement, SOS Vallée de Montmorency, Val d'Oise Environnement.

Visitez notre site :

<http://vivresansbip.free.fr>

Contactez nous :

vivresansbip@gmail.com

Imprimé par nos soins,
ne pas jeter sur la voie publique