



# RAPPORT

**RELATIF A L'ENQUETE PUBLIQUE  
PREALABLE A LA DUP  
ET A LA MISE EN COMPATIBILITE DES POS/PLU  
DES COMMUNES DE SARCELLES, GARGES-LES-  
GONESSE, ARNOUVILLE ET BONNEUIL-ENFRANCE  
POUR LA REALISATION DE LA SECTION EST  
DE L'AVENUE DU PARISIS  
ENTRE LA RD 301 A GROSLAY ET LA RD 84a  
A BONNEUIL-EN-FRANCE**



**Commissaire enquêteur : Mr Philippe MILLARD  
Dossier N°E 15000043/95**

**ARGENTEUIL le 30 octobre 2015**

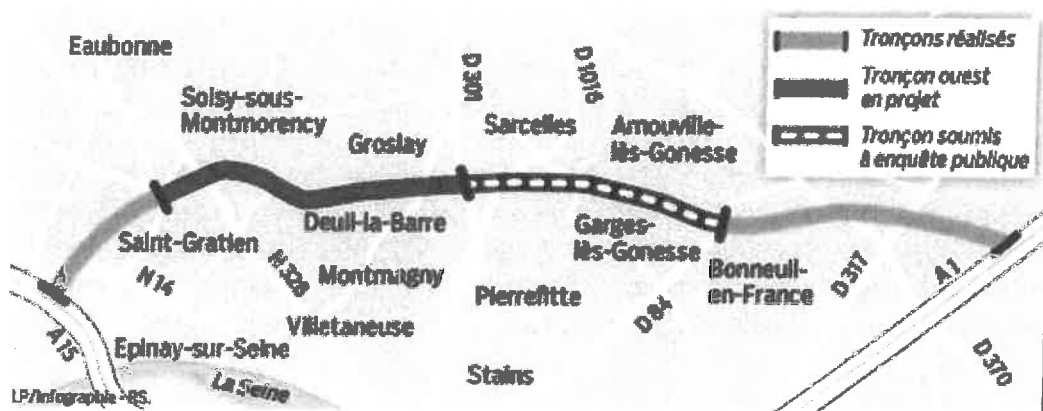
## SOMMAIRE

<b>Chapitre 1</b>	<b>Généralités concernant l'objet de l'enquête</b>	<b>page</b>
1.1	Présentation du projet	3
1.2	Présentation du dossier	5
1.21	<i>Le dossier principal</i>	6
1.22	<i>Le dossier additif</i>	14
<b>Chapitre 2</b>	<b>Organisation et déroulement de l'enquête</b>	
2.1	Organisation de l'enquête	16
2.2	Déroulement des procédures	20
2.3	Examen des procédures	22
<b>Chapitre 3</b>	<b>Observations et analyse</b>	<b>22</b>
3.1	Observations émises par le public	22
3.10	<i>Généralités</i>	22
3.11	<i>sur l'organisation de l'enquête,</i>	23
3.12	<i>sur l'utilité publique du projet</i>	25
3.13	<i>sur la compatibilité avec les documents d'urbanisme,</i>	26
3.14	<i>sur le désenclavement et le désengorgement des centres villes</i>	28
3.15	<i>sur l'incidence sur la circulation et la sécurité routière,</i>	29
3.16	<i>sur l'impact sur l'environnement et la qualité de vie</i>	31
3.17	<i>sur le développement économique</i>	34
3.18	<i>sur le coût de la réalisation.</i>	36
3.19	<i>sur les aménagements et les alternatives du projet</i>	36
3.2	Avis de l'Autorité environnementale	39
3.3	Observations émises par le commissaire enquêteur	39
3.31	<i>Sur la forme</i>	39
3.32	<i>Sur le fond</i>	39
3.321	L'utilité publique du projet	40
3.322	La mise en compatibilité des documents d'urbanisme	45
<b>Conclusions motivées du commissaire enquêteur</b>		
	<b>Sur la Déclaration d'Utilité Publique du projet</b>	49
	<b>Sur la mise en conformité du POS d'Arnouville</b>	54
	<b>Sur la mise en conformité du PLU de Bonneuil-en-France</b>	57
	<b>Sur la mise en conformité du PLU de Garges-lès-Gonesse</b>	60
	<b>Sur la mise en conformité du PLU de Sarcelles</b>	63
<b>Annexes</b>		<b>66</b>

## CHAPITRE 1 : Généralités concernant l'objet de l'enquête

Par l'arrêté N°2015-12452 du 16 juin 2015 du Préfet du Val d'Oise, une enquête publique unique relative au projet de réalisation de l'Avenue du Parisis, section Est, a été ouverte, du mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 au vendredi 2 octobre 2015 inclus, sur les territoires des communes d'Arnouville, de Bonneuil-en-France, de Garges-lès-Gonesse, de Groslay et de Sarcelles. Cette enquête, au profit du Conseil Départemental du Val d'Oise est préalable, d'une part, à la déclaration d'utilité publique du projet et, d'autre part, à la mise en compatibilité des POS/PLU des communes d'Arnouville, de Bonneuil-en-France, de Garges-lès-Gonesse et de Sarcelles.

Le projet consiste en la réalisation de la section Est de l'Avenue du Parisis, infrastructure routière de liaison de 5.5 km entre la RD301 à Groslay et la RD 84a à Bonneuil-en-France sur les territoires des communes d'Arnouville, de Bonneuil-en-France, de Garges-lès-Gonesse, de Groslay et de Sarcelles, toutes situées dans le département du Val d'Oise.



Cette infrastructure est la phase 1 d'un programme qui permettra de relier la partie Ouest du BIP, Boulevard Intercommunal du Parisis, ou RD 170, boulevard dont l'origine se situe à l'Autoroute A15 à Argenteuil jusqu'à l'intersection avec la RD 109 à Soisy-sous-Montmorency, achevée depuis 2003, à la partie Est du BIP en cours d'achèvement à Bonneuil-en-France entre l'intersection avec la RD 84a et la RD 370 à Gonesse. Le tronçon le plus à l'Est à partir de la RD 370 à Gonesse a été raccordé par phases à l'Autoroute A1 depuis 1995.

La phase 2 de ce programme concernera l'aménagement de la section Ouest de l'Avenue du Parisis, tronçon final de liaison entre la RD 301 à Groslay et la RD 170 à Soisy-sous-Montmorency sur les territoires de Groslay, Deuil-la-Barre, Montmorency et Soisy-sous-Montmorency sur environ 5.5 km. Les études de l'avant-projet se poursuivaient au moment de la présente enquête.

La phase 3 de ce programme s'attachera à la mise en œuvre d'un TCSP, Transport en Commun en Site Propre sur l'ensemble du tracé de l'Avenue du Parisis.

### 1.1 Présentation du projet

Le Maître d'ouvrage du projet est le Conseil Départemental du Val d'Oise, Direction des routes dont le siège est à l'Hôtel du Département, 2 avenue du Parc, 95032 Cergy-Pontoise Cedex. La Région Ile de France est co-financier à raison de 50% du montant des études en

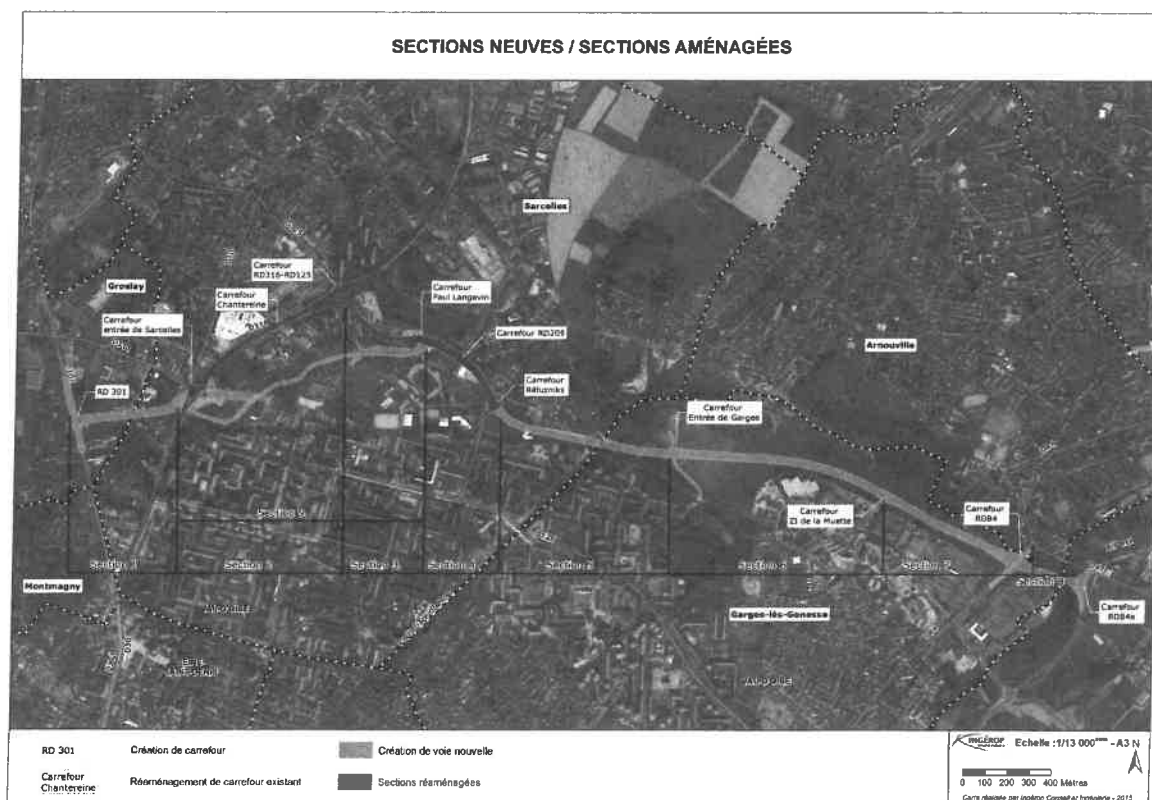
gagées et réalisées et pourrait participer au co-financement des travaux si la procédure en cours est validée par l'Etat.

#### -1-11 Histoire

Le projet de liaison routière est-ouest est très ancien puisque dès les années 1930 naît l'ARISO, AutoRoute Interurbaine de Seine et Oise. En 1965, l'ARISO devient l'autoroute A87, deuxième rocade de l'agglomération parisienne. Puis en 1980, la partie du Val d'Oise de cette A87 a été rebaptisée Boulevard Intercommunal du Parisis, BIP, infrastructure aux caractéristiques autoroutières à 2 fois 4 voies entre les autoroutes A1 à Gonesse et A15 à Argenteuil sur environ 21 km. Comme il a été indiqué ci-dessus les parties Est et Ouest ont été mises en service entre 1995 et 2003. La partie centrale de ce « BIP » initialement sous Maîtrise d'Ouvrage de l'Etat a été transférée au Conseil Général (devenue Conseil Départemental en 2015) en application de la loi de décentralisation de 2004 et est devenue le programme de l'Avenue du Parisis en 2006 dont les caractéristiques ont largement évolué comme il va être décrit ci-après.

#### -1-12 Objectif

L'aménagement de la section Est de l'avenue du Parisis sur 5,5 km est donc de faciliter les déplacements Est-Ouest, mobilité et accessibilité, mais aussi pour favoriser le dynamisme économique du département en reliant les principaux pôles de population et d'activités. La réalisation de cette infrastructure est aussi importante pour la réussite du Contrat de Développement Territorial (DT) Val de France/Gonesse/Bonneuil notamment pour deux de ses projets-phare que constituent le Dôme Aréna de Sarcelles et l'aménagement du Triangle de Gonesse. La section Est de l'Avenue du Parisis devrait aussi participer au désenclavement des centres villes des communes traversées, mal desservies, en assurant un meilleur lien entre elles.

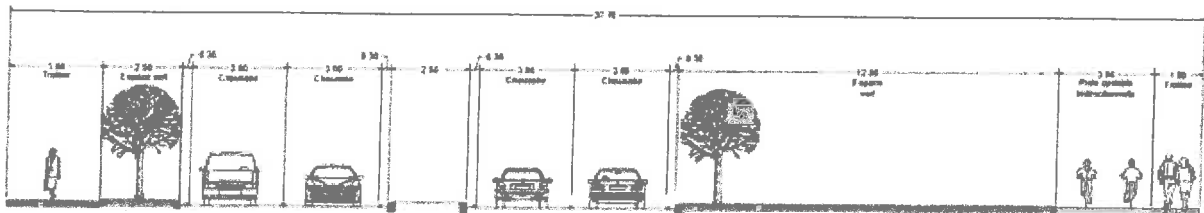


### -1-13 Caractéristiques générales

Le projet se compose d'une section courante à 2x2 voies, avec des voies réduites à 3,00 m de large sur une grande partie de son tracé à l'exception de la partie du carrefour «entrée de Sarcelles» au carrefour «RD 316-RD 125» qui comprend 2x3 voies correspondant à une partie existante du tracé réaménagé sur 610 m de la RD 316. 11 carrefours sont prévus, 6 existants aménagés et 5 créés. Sur la longueur totale de 5,5 km, 1.7 km de voies sont aménagées à partir du réseau existant (RD 316 et RD 125), en couleur bleue sur la carte ci-dessous, et 3.8 km sont créées sur un tracé neuf.

Il est aussi projeté une voie nouvelle surnommée « décroché » sur 1250 m environ entre le carrefour « entrée de Sarcelles » et le carrefour « Paul Langevin » pour les liaisons douces (en mode de circulation non motorisée, piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite ou cavaliers), sur le territoire de Sarcelles sensiblement en parallèle du tracé des voies réaménagées.

La composition de la nouvelle avenue s'attache à un principe fort d'intégration urbaine et écologique : chaussées séparées par un terre-plein central d'au moins 1.50 m de large, accotement de 0.30 m de part et d'autre de chaque chaussée, bordurées, accompagnées de cheminements piétons avec trottoirs de 1.50 m ou de voies vertes de 3.00 m de large. Des pistes cyclables bidirectionnelles de 3.00 m de large sont aussi prévues tout le long du tracé. Des voies vertes destinées aux cycles et aux piétons de 3.00 m de large complètent le principe général dans quelques secteurs plus contraints séparées des chaussées par un espace vert de 2.50 m de large au minimum.



Un accompagnement paysager, hydraulique avec notamment la renaturation de la rivière le Petit Rosne, la création de bassins de stockage et d'écrêtage des eaux pluviales ainsi que des dispositions particulières de protection acoustique des riverains témoignent de la volonté d'un projet intégrateur d'une coulée verte dans le paysage urbain.

Principalement positionné en remblai par rapport au terrain naturel à l'ouest du projet, il est au contraire situé majoritairement en déblai sur la partie la plus à l'est. La pente du profil en long tracé est comprise entre 0.5% et 4%.

Pour respecter la notion d'avenue urbaine, les carrefours sont nombreux, à gabarit réduit pour limiter les consommations d'emprise, de niveau et essentiellement à feux avec îlot central. Ce qui devrait faciliter les échanges entre les deux rives de la voirie tout en sécurisant les traversées. De même la vitesse y sera limitée à 70 km/h et à 50 km/h à l'approche des carrefours.

Ce projet doit nécessairement être en compatibilité avec les documents d'urbanisme notamment avec ceux des communes traversées. Le tableau ci-après présente quelques données sur les communes et l'état d'actualisation de leurs documents d'urbanisme au moment de l'enquête.

VILLE	POPULATION Recensement 2012	HABITANTS	Etat plan d'urbanisme	SUPERFICIE (km2)
ARNOUVILLE	13979	Arnouillois	POS révisé le 28 juin 2006	2,84
BONNEUIL-EN-France	723	Bonneuillois	PLU modifié le 30 mars 2012	4,71
GARGES LES GONESSE	41001	Gargeois	PLU modifié le 16 nov 2011	5,47
GROSLAY	8676	Groslaisiens	PLU modifié 13 mars 2014	2,94
SARCELLES	57499	Sarcellois	PLU modifié le 29 sept 2014	8,45
<b>TOTAL</b>	<b>121878</b>			<b>24,41</b>

## 1.2 Présentation du dossier

Le dossier principal, très volumineux, comporte 12 parties et 6 annexes.

- 1- Pièce A : un plan de situation
- 2- Pièce B : l'objet de l'enquête et les mentions des textes qui régissent l'enquête publique
- 3- Pièce C : une notice explicative
- 4- Pièce D : le plan général des travaux
- 5- Pièce E : les caractéristiques des ouvrages les plus importants
- 6- Pièce F : l'étude d'impact sur l'environnement en 2 fascicules
- 7- Pièce F : le résumé non technique de l'étude d'impact sur l'environnement
- 8- Pièce G : l'appréciation sommaire des dépenses
- 9- Pièce H : l'évaluation des projets de transport
- 10- Pièce I : la mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- 11- Pièce J : Le bilan de la concertation
- 12- Pièce K : L'avis de l'Autorité environnementale avec une notice d'information d'absence de cet avis

6 Annexes :

- vue générale en plan Est
- vue générale en plan Ouest
- étude globale hydraulique et d'assainissement
- étude d'impact : volet air et santé
- intégration urbaine et paysagère
- plan qualité chantier

Un dossier additif a été constitué après l'avis des personnes publiques associées, notamment celui formulé par les communes concernées par la mise en compatibilité de leur document d'urbanisme, formalisé lors d'une réunion tenue le 20 mai 2015 et après communication de quelques renseignements complémentaires et rectification de quelques erreurs. Il a ainsi été évité les frais de reproduction de nouveaux dossiers complets très volumineux.

## **1.21 Le dossier principal**

### *1- Pièce A : plan de situation*

Comme indiqué précédemment, le projet de la section Est de l'avenue du Parisis s'étend sur 5.5 km de la RD 301 à l'est de la commune de Groslay à la RD 84 à l'ouest de la commune de Bonneuil-en-France et traverse successivement d'ouest en est partiellement l'est de Groslay, essentiellement les communes de Sarcelles et de Garges-lès-Gonesse et très partiellement le sud d'Arnouville et l'extrémité ouest de Bonneuil-en-France.

### *2- Pièce B : objet de l'enquête et les mentions des textes qui régissent l'enquête publique*

Le dossier concerne l'enquête publique unique relative au projet de réalisation de la section Est de l'Avenue du Parisis, sur les territoires des communes d'Arnouville, de Bonneuil-en-France, de Garges-lès-Gonesse, de Groslay et de Sarcelles. Cette enquête est préalable, d'une part, à la déclaration d'utilité publique du projet et, d'autre part, à la mise en compatibilité des POS/PLU des communes d'Arnouville, de Bonneuil-en-France, de Garges-lès-Gonesse et de Sarcelles.

Cette enquête est ouverte conformément :

- aux articles L1 et suivants, L11-1 et suivants et R121-1 R121-2 R 122-4 et suivants, R 112-8 à R112-16 du Code de l'Expropriation,
- aux articles L 123-1 et suivants, R 123-1 à R123-23 du Code de l'Environnement,
- aux articles L123-14 et suivants, R 123-23 du Code de l'Urbanisme,
- au décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- à l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs codifié par les articles L1511-1 à L1511-5 du Code des Transports.

Après avis de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP), une concertation publique sur le projet global de l'avenue du Parisis, section Est et section Ouest, s'est tenue du 15 février au 30 mars 2012 puis, compte tenu des élections, du 15 septembre au 30 novembre 2012. Le site internet dédié à ce projet a reçu 16 000 visites. 3 réunions publiques ont eu lieu sur la première période à Sarcelles, Arnouville et Garges-lès-Gonesse, et 4 réunions publiques durant la seconde période à Soisy-sous-Montmorency, Montmorency, Groslay et Deuil-la Barre. 1800 personnes environ ont assisté à ces réunions. Le climat lors de ces réunions a été plus passionné et tendu lors de la deuxième période donc sur le territoire de la section ouest du projet. Les avis recueillis lors de cette concertation étaient contre le projet à plus de 50 % émanant d'auteurs principalement localisés sur la partie Ouest du projet.

Trois communes traversées par la partie Est du projet ont émis des délibérations favorables au projet.

Compte tenu du résultat de la concertation, le Conseil Départemental a décidé la mise à l'enquête de la seule section Est du projet. La partie Ouest et la mise en place d'un transport en commun en site propre (TCSP) demandent un complément d'études et de concertation.

### *3- Pièce C : notice explicative*

Ce document présente les grandes lignes du projet, ses principaux objectifs déjà annoncés ci-dessus et portant sur le principe d'effectuer une liaison est-ouest dans le département dont les réseaux sont majoritairement orientés vers Paris, afin de favoriser le dynamisme économique et participer au désenclavement des centres villes. Donc poursuivre le double objectif de répondre à un besoin global de mobilité et de concevoir un projet d'urbanisme pour le territoire.

Le projet, long de 5 500 m, est découpé en 8 sections sur la section courante entre les principaux carrefours auxquels s'ajoute la section 9 correspondant à la voie décrochée réservée aux circulations douces sur 1 200 m. Les sections 2 à 4 sont les tronçons de voirie réaménagés sur 1 700 m, les autres étant des portions de voirie nouvelle sur 3 800 m.

Le principe de la voie nouvelle comprend 2 voies de circulation dans les 2 sens séparées par un terre-plein central, longées par des trottoirs de 1.50 m de large ou des voies vertes de 3,00 m de large et d'une voie dédiée aux circulations douces pour les piétons et les cycles.

Le réaménagement de voirie consistera, d'une part, en un élargissement de la voirie existante sur la RD 316 composée actuellement de 2 fois 2 voies qui sera portée à 2 fois 3 voies de 3 m de large séparées par un terre-plein central de type boulevard urbain sur 610 m de longueur et d'autre part, en ajoutant des voies pour les circulations douces le long de la RD125 qui conservera 2 fois 2 voies comme actuellement.

Les onze carrefours, les 6 existants réaménagés et les 5 nouveaux, seront exploités par feux et ainsi donneront à l'avenue du Parisis son caractère de type « avenue urbaine » incitant à une circulation à vitesse mesurée.

Cette nouvelle artère prévoit une gestion des eaux pluviales par un assainissement gravitaire et la création de bassins de rétention pour le stockage, la régulation, la dépollution ou l'écrêtage. Cette disposition nécessite aussi l'agrandissement du bassin du Parc d'Arnouville tant pour un volume de stockage supplémentaire que pour compenser le volume perdu par les remblais projetés en zone inondable.

Il est également prévu la renaturation de la rivière « Le Petit Rosne » sur Garges-lès-Gonesse et Arnouville en dérivant une partie de son linéaire sur environ 370 m et en ouvrant une partie canalisée. Des ouvrages de rétablissement des écoulements sous la RD 84 sont également envisagés. Enfin le Bassin de la Huguée et la confluence avec la rivière « le Croult » seront aussi réaménagés.

En fonction du site et de l'urbanisation le long du nouveau tracé, des protections acoustiques accompagneront le projet soit directement à la source par l'implantation d'écrans ou de merlons, soit par la mise en œuvre d'isolations de façades. Il est ainsi prévu 2 écrans acoustiques, 3 merlons et une protection de façade réglementaire sur 35 bâtiments.

Un programme d'aménagements paysagers est prévu divisé en quatre secteurs, à l'Ouest, le premier composé d'un double alignement d'arbres dans le secteur des ZAC « Entre-Deux » et « Pointe-trois-quart », le second au niveau du Parc des Prés-sous-la-ville, composé d'un double alignement d'arbres, afin d'intégrer au mieux cette dernière dans le vaste espace vert que constituent le centre sportif Nelson Mandela et le parc des Prés-sous-la-ville, puis le troisième au nord du quartier des Lochères, comprenant un double suivi d'un triple alignement d'arbres et enfin le quatrième dans le secteur de la vallée du Petit-Rosne avec un triple alignement d'arbres et de massifs en creux de récolte des eaux pluviales et des trottoirs plantés d'arbustes.



L'ensemble du tracé forme une coulée verte qui est le moyen de tisser des liens entre les quartiers au sein de la ville en assurant des continuités douces d'est en ouest caractérisée par une bande plantée de 7 à 12 mètres tout au long de l'infrastructure où les cycles et les piétons peuvent circuler éloignés des nuisances de l'infrastructure .

Puis sont présentés dans cette notice les détails des principes d'aménagement de chaque secteur en terme de circulation, d'échange avec les quartiers traversés, de valorisation, d'urbanisation existante ou à venir, d'intégration, de convivialité et de respiration, de paysage.

Enfin sont abordés successivement la description générale des travaux, une estimation des quantités de résidus attendus (environ 192 830 m<sup>3</sup> de déblais, 40 510 m<sup>3</sup> de terre végétale et 48 900 m<sup>3</sup> de démolitions) et les conditions d'exploitation de la voirie.

#### *4- Pièce D: le plan général des travaux*

Ce plan en 2 parties représente de façon synthétique les différents aménagements prévus.

#### *5- Pièce E : les caractéristiques des ouvrages les plus importants*

Dans cette pièce sont exposées les caractéristiques techniques des ouvrages les plus importants avec

- le découpage de la voirie en 9 sections, sections 1 et 5 à 8 neuves, sections 2 à 4 réaménagées et la section 9 correspondant à la voie en décroché pour les circulations douces : vues en plans et coupes en travers.
- les ouvrages d'échanges, les 6 réaménagés et les 5 nouveaux
- l'ouvrage d'art sous la RD 316 au niveau du carrefour de la RD 316 avec la RD 125 sans explication.
- les principes d'assainissement du réseau de collecte, des bassins de rétention avec les coupes-type

#### *6-7- Pièce F : l'étude d'impact sur l'environnement*

Cette pièce comporte 2 importants fascicules de l'étude d'impact de 803 pages en format A3 et un résumé non technique comprenant encore 137 pages toujours en format A3 plus simple dans son contenu et de meilleure approche pour le « grand public ». Calée sur les aspects réglementaires du cadre de l'étude d'impact suivant l'article R.122.5 du Code de l'Environnement, elle indique successivement :

- un préambule de présentation au sein du dossier d'enquête
- la description du projet telle que déjà présentée ci-avant
- les principales solutions étudiées et comparées notamment au regard des avantages apportés aux usagers, à la cohérence soutenue par le projet avec les différentes variantes en matière d'hydraulique, d'écologie et d'acoustique
- l'état initial de l'environnement et de la santé humaine, climat, relief, géologie et géotechnique, ressource en eau, risques naturels (remontée de nappes, mouvement du sous-sol

argileux, anciennes carrières, inondations, milieu naturel avec la flore et les habitats naturels, les 3 secteurs sensibles d'intérêt écologique, les zones humides, les continuités écologiques notamment la trame verte et bleue de la plaine de France, le milieu urbain avec son cadre socio-économique, son patrimoine historique (principalement sur Arnouville) et culturel, son paysage, ses transports, la santé publique....

-l'analyse des effets positifs et négatifs du projet sur l'environnement, éviter les effets négatifs, les réduire et/ou les compenser tant pendant les travaux que dans la phase d'exploitation ; cette analyse porte essentiellement sur le climat, sur le relief bien que la majorité du projet soit au niveau du terrain naturel et que les déblais sont à considérer comme un impact important sur l'environnement pour leur évacuation ou leur stockage, sur la quantité et la qualité des eaux de surface et des eaux souterraines, sur les risques naturels, sur la flore et la faune, sur le milieu humain et l'occupation du sol avec l'impact sur les milieux agricoles, sur les emplois et l'activité économique, sur les transports, les déplacements et les circulations douces, sur les projets urbains, sur le paysage avec l'aménagement important de nouveaux espaces verts, sur l'hygiène et la santé notamment en terme de bruit et de gestion des déchets qu'ils soient de chantier pendant la phase travaux ou de déchets en phase d'exploitation.

-l'analyse des effets cumulés du projet avec 2 autres projets connus lors du dépôt de l'étude d'impact sur l'aménagement de 2 ZAC, celle des Portes de la Ville à Garges-lès-Gonesse et celle des Monts de Sarcelles et du secteur des Champs Saint-Denis à Groslay. Ces 2 projets ne jouxtant pas directement le tracé de l'Avenue du Parisis ne seront qu'en impact limité pendant les travaux. Leur desserte sera facilitée par la création de la nouvelle voie.

-la mise en compatibilité du projet avec tous les documents d'urbanisme opposables et son articulation avec les plans, schémas et programmes : les documents d'urbanisme supra-communaux, dont le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) porte déjà le projet, et communaux dont la mise en compatibilité des quatre communes, Bonneuil-en-France, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles et Arnouville fait l'objet de la pièce I de ce dossier, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin de la Seine (SDAGE), le Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France (PDU), le Contrat de Plan Etat-Région (CPER), le Contrat Particulier Région-Val d'Oise (CPRD), les Contrats de Développement Territorial (CDT) avec celui du Val-de-France/Gonesse/Bonneuil-en-France et celui du Pôle Métropolitain du Bourget « Pôle d'excellence aéronautique », les documents de gestion et de conservation des milieux naturels, le Schéma Régional de Cohérence d'Ile-de-France (SRCE), les plans, schémas et programmes relatifs aux déchets, le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE).

-l'appréciation des impacts du programme qui reprend tous les volets de l'environnement en portant les commentaires en phase chantier et en phase exploitation sur les effets du projet et les mesures prises.

-l'évaluation des incidences Natura 2000 : le projet n'intercepte aucun site.

-les problématiques spécifiques à la création de l'infrastructure de transport comprenant les impacts sur le développement de l'urbanisation et une étude économique pour les coûts d'investissement et d'entretien, un bilan socio-économique pour la collectivité, les usagers et les riverains qui est détaillé dans la pièce H du dossier, les hypothèses de trafic et les mesures de protection contre le bruit.

-la présentation des méthodes et les difficultés rencontrées avec les principales sources bibliographiques utilisées, les différentes méthodes de diagnostic de l'état initial, les grands

principes d'évaluation des impacts sur l'environnement, les méthodologies des études spécifiques de l'étude d'impact.

-les noms et les qualités des auteurs de l'étude d'impact.

#### *8- Pièce G : l'appréciation sommaire des dépenses*

Cette pièce, qui comprend une estimation des études et des travaux, a été corrigée et est présentée dans le dossier additif.

#### *9- Pièce H : l'évaluation des projets de transport*

La prise en compte des incidences économiques et sociales des projets routiers est régie par des textes officiels : la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) et ses différentes modifications et décrets d'application, l'article 1511 du Code des Transports, des Circulaires permettant d'évaluer l'efficacité et l'efficience du point de vue du développement durable et d'améliorer la prise en compte de l'évaluation dans la concertation et les débats publics ou d'intégrer la prise en compte du risque.

Le cadre général de l'évaluation qui comprend une analyse stratégique montrant la situation existante, sociodémographique, économique, environnementale examine le scénario de référence d'évolution future dans son contexte social, économique avec notamment les projets de zones d'activités comme le Dôme-Aréna ou la ZAC de l'Entre-Deux et de la Pointe-Trois-Quart de Sarcelles ou l'aménagement du Triangle de Gonesse. Sont décrits ensuite les objectifs hiérarchisés du territoire et l'option de référence, l'option de projet et les variantes de projet.

Une analyse qualitative et quantitative des effets des quatre options du projet permet de choisir la meilleure qui répond aux objectifs d'axe structurant pour réduire les temps de parcours, pour alléger les voiries locales, pour réaliser de nouvelles voies de circulations douces en respectant le paysage et d'améliorer le cadre de vie des usagers de la route, des transports en commun et des habitants du territoire.

Une analyse monétarisée complète l'étude et permet de trouver aussi l'option à retenir avec les économies envisagées pour la collectivité et les usagers en gain de temps de parcours ou en amélioration de qualité de l'air et d'émissions sonores.

La synthèse de l'évaluation du projet conduit au choix du projet retenu et défini dans le dossier. Quelques chiffres sont annoncés comme une diminution de 30% de trafic dans les centres-villes de Garges-lès-Gonesse et de Sarcelles et 20 % de poids lourds en moins, un gain de temps de parcours de 6 minutes, 4.7 km de pistes cyclables, 900 arbres plantés, 700 m de renaturation du Petit Rosne, 5.5 km de coulée verte....

#### *10- Pièce I: la mise en compatibilité des documents d'urbanisme*

Elle est régie par les articles L.123-14 et suivants et R.123-23 et suivants du Code de l'Urbanisme.

La mise en compatibilité d'un document d'urbanisme doit permettre la réalisation de tous les éléments du projet, notamment la réalisation de la voirie, les aménagements hydrauliques, les aménagements paysagers, la mise en œuvre des mesures compensatoires écologiques et les exhaussements et affouillements des sols nécessaires aux aménagements précédemment cités.

Compte tenu qu'une Déclaration d'Utilité Publique est requise, le projet de mise en compatibilité est soumis à enquête publique par le Préfet.

Le projet s'inscrit bien dans les objectifs du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 2013 et le dossier mentionne l'analyse de ses orientations ; le tracé est dessiné sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Donc il s'avère correspondre au SDRIF.

Comme déjà indiqué, la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme communaux est sur seulement quatre communes, Bonneuil en France, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles et Arnouville :

- pour Bonneuil-en-France : il s'agit d'ajouter
  - un paragraphe de présentation du projet dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable, PADD,
  - pour la zone A modifier l'article A2 afin d'autoriser les affouillements et les exhaussements des sols,
  - pour les zones A et UI d'ajouter une exception pour la plantation de certaines catégories d'arbres,
  - de modifier les emplacements réservés A et B,
  - d'ajouter un nouvel emplacement réservé E
  - modifier le plan de zonage intégrant les éléments ci-dessus.
- pour Arnouville, il ne s'agit que de modifier la superficie de l'emplacement réservé D sur la liste et sur le plan de zonage
- pour Garges-lès-Gonesse, il est prévu :
  - d'ajouter un paragraphe de présentation dans le PADD,
  - d'autoriser les affouillements et les exhaussements des sols dans les articles N2, UI2, UC2 et AU1 respectivement des zones N, UI, UC et AU, et pour cette dernière autoriser les infrastructures routières,
  - modifier la liste des emplacements réservés et le plan de zonage afin de réduire la superficie de l'emplacement A réservé au projet de l'Autoroute A16 et augmenter celle de l'emplacement B réservé au projet de l'Avenue du Parisis.
- pour Sarcelles, sont prévus :
  - l'ajout du paragraphe de présentation dans le PADD,
  - d'autoriser les affouillements et les exhaussements des sols dans les articles N 1-3, UI1-2, UG1-4, UC1-4, UK1-2, IAU1-3, IIAU1-3 respectivement des zones N, UI, UG, UC, UK, IAU et IIAU, modifier la liste des emplacements réservés et le plan de zonage afin d'augmenter la superficie de l'emplacement N réservé au projet de l'Avenue du Parisis.

#### *11-Pièce J : Le bilan de la concertation :*

Pour faciliter la présentation du projet à l'ensemble des acteurs concernés, riverains, élus, associations, etc., et recueillir l'avis de chacun sur ses principaux objectifs et ses grandes caractéristiques, une concertation publique s'est tenue du mois de février au mois de novembre

2012. En même temps que l'organisation de réunions publiques, un large dispositif d'information et d'expression avait été mis en place.

La concertation s'est effectuée en 2 phases, la première avec 3 réunions publiques en mars pour le secteur Est du projet et la seconde avec 4 réunions publiques en octobre et novembre pour le secteur Ouest. 1800 personnes ont assisté aux réunions principalement pour la partie ouest où les débats ont été plus difficiles. Les internautes qui se sont prononcés favorablement au projet mettaient en avant la décongestion des quartiers traversés et le bénéfice en termes de développement territorial. Par contre ceux avec avis défavorable exprimaient une dégradation environnementale, pollution de l'air, sonore et visuelle en dénonçant la construction d'une « autoroute dans la ville » avec un caractère inutile et dépensier.

Dans l'ensemble, il s'était dégagé des avis plutôt favorables des élus et du public lors de la première phase de concertation pour le secteur Est du projet et beaucoup plus réticents, circonspects, voire opposés lors de la seconde phase du secteur Ouest

*11-Pièce K : L'avis de l'Autorité environnementale avec une notice d'information d'absence de cet avis :*

L'Autorité environnementale du Préfet de Région a été saisie le 24 mars 2015 par le Conseil Départemental pour avis sur ce dossier. Aucun avis n'ayant été formellement produit dans les deux mois, conformément à l'article R.122-7 du Code de l'Environnement, une note d'information est insérée au dossier pour signaler l'absence d'observations sur ce dossier.

## 12-ANNEXES

*Annexe 1-vue générale en plan Est*

*Annexe 1-vue générale en plan Ouest*

*Annexe 2-étude globale hydraulique et d'assainissement*

Le projet a plusieurs impacts concernant la ressource en eau, en particulier l'imperméabilisation des surfaces avec comme conséquence un accroissement des débits de ruissellement, le trafic qui peut entraîner un risque de pollution des eaux souterraines et superficielles, un « effet barrière » qui fractionne les terrains et les écoulements de part et d'autre du projet. Situé à proximité des cours d'eau du Croult et du Petit Rosne, le risque inondation doit être étudié très attentivement avec comme impératif de limiter le débit au niveau du collecteur de la Morée en aval.

Ainsi sont étudiés d'une part la gestion des eaux pluviales pour la problématique des eaux de la voirie et le fonctionnement hydraulique des cours d'eau, et d'autre part les propositions de mesures permettant le rétablissement des écoulements des cours d'eau et la compensation des zones de remblaiement de la zone inondable.

Une analyse multicritères avec une vision globale des diverses thématiques « eaux et milieux naturels liés à l'eau » livre la conclusion sur la solution qui est retenue.

*Annexe 3-étude d'impact : volet air et santé*

L'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, codifié par les articles L122-1 à L122-3 du code de l'environnement, rend obligatoire les études d'impact pour « les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine ». Le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011,

modifiant les articles R122-1 à R122-16, identifie les ouvrages routiers qui rentrent dans le cadre des études d'impact.

Dans ce contexte, le présent projet routier est soumis à étude d'impact et doit notamment comporter une évaluation des impacts du projet sur l'air et la santé publique. Le volet « air et santé » vise d'abord à déterminer le tracé routier minimisant l'impact de la pollution de l'air sur la santé des populations. Ses résultats sont destinés à inspirer les choix du décideur. Puis il permet d'évaluer les risques sanitaires individuels et collectifs auxquels sont soumises les populations vivant dans le domaine du projet et les bandes d'étude pour proposer d'éventuelles mesures de lutte contre la pollution atmosphérique et informer les populations concernées.

Le contenu de l'étude est défini en fonction :

- du trafic attendu sur le projet à l'horizon d'étude retenu,
- de la densité de la population à ses abords,
- de la longueur du projet,
- de la sensibilité des lieux de vie aux abords du tracé.

Cette étude porte sur les points suivants :

- la caractérisation de l'état initial et la réalisation de mesures in-situ,
- l'estimation des émissions de polluants au niveau du domaine d'étude,
- l'estimation des concentrations dans la bande d'étude,
- l'analyse des coûts collectifs de l'impact sanitaire des pollutions et des nuisances induits pour la collectivité,
- la comparaison des variantes et de la solution retenue sur le plan de la santé via un indicateur sanitaire simplifié (IPP indice pollution – population, croisant émissions de benzène ou concentrations simplifiées et population),
- l'évaluation quantitative des risques sanitaires sur le seul tracé : identification des dangers et Valeurs Toxicologiques de Référence (VTR), évaluation de l'exposition des populations et caractérisation des risques.

Des mesures sur des sites sensibles et des modélisations suivant le trafic et les différents polluants atmosphériques sont réalisées. Les augmentations de trafic générant plus de pollution devraient être atténuées par les améliorations technologiques des moteurs. Une hausse des émissions en fonction des types de polluants (NO<sub>2</sub>, Particules fines PM<sub>2.5</sub> et PM<sub>10</sub>, Ozone, Benzène, Benzopyrène) est comprise entre 2,5 et 6,8%.

La conclusion de l'étude montre que le projet a un impact faible dont les dépassements de certaines valeurs sanitaires résultent essentiellement des concentrations ambiantes sur le secteur.

#### *Annexe 4-intégration urbaine et paysagère*

Le document propose une promenade le long du projet de l'avenue afin de rendre compte de l'intégration urbaine et paysagère dans les différentes communes qu'elle traverse.

Quatre grands secteurs paysagers sont identifiés : l'entrée de Sarcelles, le secteur des Prés-sous-la-ville, les abords du quartier des Lochères et la vallée du Petit Rosne. A l'aide de dessins, de plans et de photos, le document présente plusieurs haltes qui correspondent à des lieux sensibles en développant le traitement des protections acoustiques, les mesures

compensatoires, l'hydrologie ou encore par exemple le détail de la vue des abords du château d'Arnouville.

#### *Annexe 5-plan qualité chantier*

Le document a pour objet de définir les stipulations environnementales liées aux chantiers pour garantir les conditions de sécurité à l'égard des usagers de la voirie et des riverains, de réduire le plus possible les nuisances des chantiers, améliorer leur aspect et leur propreté et en assurer un suivi de la gestion de leurs déchets. A cette fin, sont présentées les recommandations pour les installations, la gestion, les déchets et les caractéristiques d'un plan qualité chantier en cours de travaux.

#### **1.22 Le dossier additif**

Il comprend, d'une part, les modifications de la pièce G du dossier sur l'appréciation sommaire des dépenses et de la pièce I concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et d'autre part, des annexes supplémentaires, principalement des copies de courriers.

##### *-Pièce G : Appréciation sommaire des dépenses :*

Après avis en juillet 2015 de la Direction Générale des Finances Publiques sur l'estimation sommaire des acquisitions foncières nécessaires au projet, l'appréciation des dépenses a pu être affinée et se décompose de la façon suivante en euros HT :

Etudes	2 550 000 €
Acquisitions foncières	3 600 000 €
Travaux	136 650 000 €
Aléas	2 900 000 €
Total	145 700 000 €

##### *-Pièce I Mise en compatibilité des documents d'urbanisme :*

Quatre communes étaient initialement concernées : Garges-lès-Gonesse, Arnouville, Sarcelles et Bonneuil-en-France. La ville d'Arnouville a indiqué lors de la réunion tenue le 20 mai 2015 que son PLU serait arrêté le 27 mai 2015 et intégrerait l'ajustement de la superficie de l'emplacement réservé D au bénéfice du Département. Le dossier additif ne comprend donc plus que la mise en conformité des documents d'urbanisme de trois communes avec les ajustements suivants:

- pour Garges-lès-Gonesse, le projet impacte la limite sud de l'emplacement réservé B situé au droit du quartier de la Dame Blanche. Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés seront à modifier.
- pour Sarcelles, la modification du PLU et du PADD porte sur l'emplacement réservé N destiné à l'avenue du Parisis dont certaines limites sont à déplacer et dont la superficie est à modifier.
- pour Bonneuil-en-France, une erreur est corrigée dans la superficie d'un emplacement réservé.

*-Annexes :*

Sont annexées les copies de :

- l'avis de la DDT du Val d'Oise du 27 mai 2015 qui demande de veiller à l'insertion paysagère du projet, d'équilibrer les déblais et les remblais, de prendre le plus grand soin des ouvrages annexes, de prévoir des études complémentaires pour la protection des zones humides et pour les activités agricoles,
- l'avis de la Direction de l'Aménagement du Territoire du Conseil Département du Val d'Oise sur la procédure d'enquête publique et notamment les aménagements environnementaux prévus
- le compte rendu de la réunion des Personnes Publiques Associées pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme tenue le 20 mai 2015
- le courrier d'ajustement des emprises réservées du Conseil Département du Val d'Oise à la commune de Sarcelles
- le courrier d'ajustement des emprises réservées du Conseil Département du Val d'Oise à la commune de Garges-lès-Gonesse

## **CHAPITRE 2 : Organisation et déroulement de l'Enquête**

### **2.1 Organisation de l'enquête**

#### ***2.1.1: Relations avec la Préfecture du Val d'Oise***

Après avoir été désigné commissaire enquêteur par décision de la Présidente du Tribunal Administratif de Cergy Pontoise N°E150000043/95 du 22 mai 2015, reçue par courrier le 30 mai, le 1<sup>er</sup> juin j'ai appelé Madame Brigitte Hingrat du Pôle études et aménagement du service de l'urbanisme et de l'aménagement durable à la Direction Départementale des Territoires de la Préfecture du Val d'Oise chargée de la procédure de l'enquête publique. Madame Hingrat a pu me rappeler le 2 juin pour définir les grandes lignes du contexte de ce dossier et la volonté du Conseil Départemental du Val d'Oise que la Préfecture puisse prendre au plus vite un arrêté d'ouverture d'enquête, celle-ci étant projetée se tenir en septembre 2015. Ce souhait était de pouvoir faire l'annonce et un début de publicité avant la période estivale afin d'en assurer la plus grande information possible.

Aussi, un calendrier de la période d'ouverture d'enquête et des permanences a rapidement été ébauché en contactant les 5 communes concernées par le projet en respectant les jours et heures d'ouverture des mairies. Il a été retenu un nombre conséquent de permanences en privilégiant des possibilités de rencontre en fin de journée et un samedi où la commune de Sarcelles ouvrira spécialement sa mairie.

Le 11 juin, j'ai pu rencontrer Madame Hingrat à la Préfecture pour préciser le calendrier de l'enquête, recevoir le dossier provisoire soumis à enquête, paraphé et signé les registres d'observations qui seraient mis à disposition du public pendant l'enquête. Il m'a aussi été communiqué le projet de compte-rendu de la réunion qui s'était tenue le 20 mai 2015 pour



recueillir les avis des communes sur la mise en compatibilité des POS/PLU des communes de Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Arnouville et Bonneuil-en-France.

Après s'être assuré des disponibilités du commissaire suppléant, Monsieur Gérard Allaire, l'enquête a été prévue se tenir du mardi 1<sup>er</sup> septembre au vendredi 2 octobre 2015 et les permanences pourraient avoir lieu les :

- mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- samedi 5 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie de Sarcelles, Hôtel de Ville,
- mercredi 9 septembre 2015 de 15h30 à 18h30 à la Mairie de Bonneuil-en-France,
- vendredi 11 septembre 2015 de 14h00 à 17h00 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse,
- lundi 14 septembre 2015 de 16h00 à 19h00 à la Mairie de Groslay,
- lundi 21 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- mardi 29 septembre 2015 de 8h45 à 11h45 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse,
- vendredi 2 octobre 2015 de 14h00 à 17h00 à la Mairie de Sarcelles, Centre Administratif

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique a donc été pris le 16 juin 2015 (copie jointe en annexe).

Le 14 août, Madame Hingrat m'a informé que les dossiers d'enquête publique avaient été déposés le 14 août 2015 dans les 5 communes, Sarcelles ayant reçu 2 dossiers puisque le public pouvait les consulter soit en mairie, soit au centre administratif.

Le 24 août j'ai prévenu Madame Hingrat que je viendrai le 26 août à la Préfecture prendre possession du dossier additif déposé par le Conseil Départemental ainsi que des kakémonos mis à ma disposition pour les permanences. Je lui ai indiqué que j'irai signer et parapher le registre mis à la disposition du public au centre administratif de Sarcelles.

## **2.12 : Relations avec le Conseil Départemental du Val d'Oise**

Les 4 et 8 juin j'ai pu m'entretenir avec Monsieur Cédric Hardy, Chef de projet de l'Avenue du Parisis à la Direction des Routes du Conseil Départemental du Val d'Oise, représentant le Maître d'Ouvrage du projet. Il a esquissé la présentation du dossier, a particulièrement insisté sur le calage du calendrier de l'enquête et surtout sur l'information anticipée du public compte tenu de la période estivale et des vacances. Le Conseil Départemental souhaitait que l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête soit pris à la mi-juin de façon à disposer les affiches d'annonce sur les panneaux administratifs des communes et sur le site du projet au plus tard dans les premiers jours de juillet. Il a aussi été convenu de prévoir une réunion dès le retour du commissaire suppléant.

Le 16 juin, dans les bureaux du Conseil Départemental, une réunion de présentation du dossier a donc pu se tenir. Assistaient à cette réunion Monsieur Didier Juvence, Directeur des routes au Conseil Départemental du Val d'Oise, Monsieur Cédric Hardy, chef de projet, Monsieur Gérard Allaire, commissaire suppléant et Philippe Millard, commissaire titulaire. Ont été évoqués successivement l'histoire du projet, son tracé, ses caractéristiques, ses mesures d'accompagnement et son large volet de compensation écologique et hydraulique, tous les aspects de l'impact sur l'environnement, le bilan de la concertation publique effectuée en 2012, le phasage chantier et son coût. Puis ont été abordés les points sensibles du déroulé de l'enquête et notamment la diffusion de l'information. Les affiches seront disposées en nombre

important tout le long du projet sur des emplacements largement visibles en plus des panneaux administratifs des communes.

Lors de cette réunion, j'ai indiqué que le dossier très complet et très volumineux, 1602 pages en format A3 et 87 en format A4, était difficilement consultable pour le grand public. Peu avant le début de l'enquête, il est venu s'ajouter un dossier additif de 48 pages en format A3 et des plans des PLU des communes concernées par leur mise en conformité. Même le résumé non technique de l'étude d'impact riche de 137 pages demanderait beaucoup d'attention pour sa lecture. En conséquence le Conseil Départemental a proposé d'éditer une plaquette de synthèse du projet simple et pratique. En parallèle une réunion publique a été proposée par le Conseil Départemental qui puisse se tenir juste avant le début de l'enquête, probablement le 31 août, sous réserve de l'approbation de la tutelle des services et des élus ainsi que la mise à disposition d'une salle. J'ai validé ces propositions qui ont permis d'accentuer l'accès à l'information du projet et au déroulé de l'enquête qui a suivi.

Le 3 juillet, Monsieur Cédric Hardy et Monsieur Robin Amirat de la Direction des Routes ont organisé une visite complète du site du projet aux commissaires enquêteurs avec de nombreux arrêts sur tous les points névralgiques du tracé de la nouvelle voie entre Groslay et Bonneuil-en-France. Il a pu être aussi constaté lors de cette visite la présence de très nombreuses affiches de l'annonce de l'enquête et rencontré 2 agents du Conseil départemental qui continuaient à procéder à cet affichage.

J'ai demandé aussi à ce que le Conseil Départemental entre en contact avec les communes pour qu'elles puissent renforcer la communication de l'information de l'ouverture de l'enquête en suggérant les journaux locaux, leur site internet, les panneaux lumineux si elles en disposaient ou tout autre moyen approprié.

Le 16 juillet, le Conseil Départemental a indiqué par mail que la réunion publique d'information ne se tiendrait pas et a précisé les mesures prises pour la communication en plus de l'affichage réglementaire déjà réalisé à savoir :

- document sous format A5 d'information de tenue de l'enquête publique distribué dans tous les foyers des 5 communes concernées avec boîtage fin août 2015
- article sur le site internet Valdoise.fr – mis en ligne le jour même (copie en annexe)
- article sur les sites internet des collectivités ou dans le journal de la ville ou sur les PMV – sous leur contrôle et en fonction de leur souhait.
- dépliant d'information qui sera disponible aux accueils des mairies et durant les permanences du commissaire enquêteur distribué le 31 août 2015
- kakemonos mis en œuvre au moment des permanences, un pour expliquer le processus de l'enquête publique, un autre pour présenter le projet, et le troisième pour le tracé.
- affiches d'informations sur le projet reprenant les visuels des kakemonos à mettre en œuvre à proximité du dossier d'enquête consultable par les administrés en fonction des espaces disponibles des communes.

D'autre part, à ma demande il m'a été confirmé la reproduction d'un exemplaire supplémentaire du dossier d'enquête pour la commune de Sarcelles compte tenu de 2 emplacements pour l'enquête et les permanences (mairie et centre administratif).

Le 11 août Monsieur Cédric Hardy m'a communiqué par mail l'additif au dossier d'enquête publique intégrant les remarques formulées depuis le dépôt du dossier à la Préfecture le 18/03/2015 et décrit ci-dessus au chapitre 1.

Le 13 août, toujours par mail, Monsieur Cédric m'a transmis la copie des documents d'information envoyés aux mairies ce même jour :

- un document sous format A5 d'information déposé dans les boîtes aux lettres de tous les foyers des 5 communes traversées par le projet aux alentours du 25 / 26 août 2015,
- un dépliant à 3 volets transmis à l'accueil des mairies entre le 24 et le 28 août 2015 avec des exemplaires supplémentaires à ma disposition,
- des panneaux de communication déposés entre le 24 et le 28 août 2015 et également reproduits sur des kakemonos pliants à ma disposition et installés durant mes permanences.

Le 13 août également, Monsieur Cédric Hardy m'a transmis la copie des certificats d'affichage de l'arrête préfectoral et de l'avis d'enquête public des 5 communes traversées par le projet.

Le 24 août par téléphone, Monsieur Robin Amirat du Conseil Départemental m'a indiqué que les différents types de documents d'information seraient communiqués dans les mairies dans les 2 jours suivants et que je pouvais disposer des kakémonos.

Pendant toute la durée de l'enquête le Conseil Départemental a suivi son déroulé notamment pendant les permanences. Ainsi le 1<sup>er</sup> septembre, jour d'ouverture de l'enquête, Messieurs Cédric Hardy, Robin Amirat et Marvin Pougnet sont venus lors de ma première permanence à Arnouville. Ils ont pu constater la présence du Maire d'Arnouville, Monsieur Michel Aumas, venu me rencontrer, puis la visite d'Arnouvillois et Arnouvilloises.

Le 5 septembre pendant la permanence de Sarcelles, c'est Monsieur Marvin Pougnet qui s'est déplacé et qui a pu constater la présence d'Arnouvillois et de Sarcellois.

Le 9 septembre pendant la permanence de Bonneuil-en-France, Monsieur Cédric Hardy a croisé Monsieur Jean-Luc Herkat, Maire de Bonneuil-en-France et Madame Elisabeth Joly Conseillère municipale.

Le 11 septembre pendant la permanence de Garges-lès-Gonesse est venue Madame Valérie Fresneda, Directrice du Grand Paris Est au Conseil Départemental du Val d'Oise.

Le 14 septembre, Monsieur Cédric Hardy m'a rencontré pendant la permanence de Groslay.

Le 21 septembre, à la permanence d'Arnouville, j'ai fait remarquer à Monsieur Robin Amirat que, suite à ma nouvelle visite sur le tracé de l'avenue le 20 septembre, les affiches d'annonce de l'enquête le long des RD 301 et partiellement sur la RD 316 avaient disparu. Il s'est engagé à les remplacer.

Le 29 septembre, Monsieur Marvin Pougnet s'est rendu à la permanence de Garges-lès-Gonesse.

Le 2 octobre, en fin de la permanence de Sarcelles, Madame Valérie Fresneda et Monsieur Cédric Hardy ont pu faire un premier point de la tenue de cette enquête et du contenu général des observations hormis celles déposées dans les derniers jours dans les autres mairies.

Le 8 octobre le procès-verbal de synthèse de l'enquête a été remis au Conseil Départemental représenté par Monsieur Cédric Hardy en présence de Monsieur Robin Amirat et de Monsieur Marvin Pougnet. Il a été longuement commenté en séance.

Le 23 octobre il m'a été communiqué les observations en réponse à ce procès-verbal dont la copie est en annexe du présent rapport.

## 2.2 Déroulement des procédures

L'arrêté N°2015-12452 du Préfet du Val d'Oise prescrivant, sur le territoire des communes d'Arnouville, de Bonneuil-en-France, de Garges-lès-Gonesse, de Groslay et de Sarcelles, l'ouverture d'une enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique, au profit du Département du Val d'Oise, du projet de réalisation de l'Avenue du Parisis, section Est, entre la RD301 à Groslay et la RD 84a à Bonneuil-en-France et à la mise en compatibilité des POS/PLU des communes d'Arnouville, de Bonneuil-en-France, de Garges-lès-Gonesse et de Sarcelles se déroulerait du mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 au vendredi 2 octobre 2015 inclus (copie en annexe).

### La publicité officielle :

Les publications des avis d'ouverture d'enquête publique sont parues dans:

- La Gazette du Val d'Oise du mercredi 24 juin 2015 ;
- Le Parisien (édition du Val d'Oise) du mercredi 24 juin 2015 ;
- La Gazette du Val d'Oise du mercredi 12 août 2015
- Le Parisien (édition du Val d'Oise) du mercredi 12 août 2015
- La Gazette du Val d'Oise du mercredi 2 septembre 2015
- Le Parisien (édition du Val d'Oise) du mercredi 2 septembre 2015

Les copies de ces documents sont jointes en annexes. On peut constater que le Conseil Départemental a souhaité informer le public avec une annonce supplémentaire avant les congés d'été.

L'affichage de l'annonce d'ouverture d'enquête a été effectué sur les panneaux administratifs des cinq communes traversés comme le témoignent les certificats d'affichage signés par les maires ou l'un de leurs adjoints le 30 juin à Groslay, le 10 juillet à Arnouville, le 15 juillet à Sarcelles, le 5 août à Garges-lès-Gonesse et le 10 août à Bonneuil-en-France. Les copies de ces certificats sont en annexes de ce rapport. Il a aussi été effectué sur les lieux de réalisation du projet de la future avenue. Il a pu être constaté la disparition de certaines affiches et rapidement remplacées par le Conseil Départemental.

### Publicité complémentaire

Pendant la durée de l'enquête, les sites internet du Conseil Départemental du Val d'Oise et des communes de Bonneuil-en-France et Arnouville ont comporté un message d'information sur les caractéristiques de l'enquête, objet, durée et permanences du commissaire enquêteur. De même pour le site internet de la Communauté d'Agglomération du Val de France qui regroupe les communes de Sarcelles, de Villiers-le-Bel, d'Arnouville, de Garges-lès-Gonesse, de Gonesse et de Bonneuil-en-France soit près de 166 000 habitants.

Des dépliants ont été distribués aux cinq communes concernées pour mise à disposition à l'accueil de leur mairie et à l'accueil du Centre Administratif de Sarcelles. Il m'en a aussi été communiqué pour les permanences.

Par ailleurs, des flyers en format A5 ont été déposés dans les boîtes à lettres des 42 646 foyers des cinq communes entre le 24 et le 27 août.

### Les documents à la disposition du public :

Ils étaient à la disposition du public pendant la durée de l'enquête dans les cinq mairies où l'enquête publique se tenait, vérifiés par le commissaire enquêteur. Ils comprenaient :

- le dossier d'enquête tel que décrit au paragraphe 1.2 ci-dessus
- la note concernant l'avis de l'Autorité environnementale
- l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique et ses modalités
- le registre d'enquête

#### Permanences :

Je me suis tenu à la disposition de toute personne intéressée par cette enquête, conformément à l'arrêté de Monsieur le Préfet du Val d'Oise N°2015-12452 les:

- mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- samedi 5 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie de Sarcelles, Hôtel de Ville,
- mercredi 9 septembre 2015 de 15h30 à 18h30 à la Mairie de Bonneuil-en-France,
- vendredi 11 septembre 2015 de 14h00 à 17h30 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse,
- lundi 14 septembre 2015 de 16h00 à 19h00 à la Mairie de Groslay,
- lundi 21 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- mardi 29 septembre 2015 de 8h45 à 11h45 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse,
- vendredi 2 octobre 2015 de 14h00 à 17h00 à la Mairie de Sarcelles, Centre Administratif

Il a été régulièrement vérifié que le dossier était complet.

Il n'y a eu aucun incident à signaler au cours de ces permanences.

Les registres d'enquête publique de Groslay, Sarcelles Hôtel de Ville et Sarcelles Centre Administratif ont été clos et signés le vendredi 2 octobre 2015 à 17 h15 au Centre Administratif de Sarcelles en présence de Madame Annie Perronet, Adjointe au Maire de Sarcelles Monsieur Hervé Lacrouts, Directeur de l'Aménagement de Sarcelles, de Madame Valérie Fresneda et Monsieur Cédric Hardy du Conseil Départemental. Les registres des autres communes ont été retirés des autres sites d'enquête et communiqués au commissaire enquêteur qui les a clos et signés le lundi 5 octobre lors de son passage dans les mairies.

#### Clôture de l'enquête publique :

Conformément à l'article 20 du décret n° 85.453 du 23 avril 1985, la mairie de Sarcelles m'a transmis dans le délai prévu le registre d'enquête du Centre Administratif et celui de Sarcelles Hôtel de Ville. Le registre de Groslay m'a également été remis que j'ai pu clore aussitôt. J'ai pu prendre possession et clore les trois autres registres d'enquête mis à disposition dans les mairies d'Arnouville, Bonneuil-en-France, Garges-lès-Gonesse le 5 octobre 2015.

#### Procès-verbal de synthèse de l'enquête et mémoire en réponse:

Le procès-verbal de synthèse de l'enquête a été remis au Conseil Départemental représenté par Monsieur Cédric Hardy en présence de Monsieur Robin Amirat et de Monsieur Marvin Pougnet le 8 octobre 2015. Il a été commenté en séance.

Les observations du Conseil Général sur ce procès-verbal de synthèse ont été transmises au commissaire enquêteur par mail et par un courrier en date du 23 octobre 2015.

Le document est annexé au rapport.

### **2.3. Examen des procédures**

A la lumière des paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté de Monsieur le Préfet du Val d'Oise prescrivant l'ouverture de cette enquête, il paraît que les procédures, notamment s'agissant de la publicité de cette enquête, aient été respectées.

Par ailleurs, l'ensemble du dossier très volumineux semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

Il n'est, bien entendu, pas de la responsabilité du commissaire enquêteur de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Le commissaire enquêteur ne peut dire le droit mais peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

C'est le cas en ce qui concerne l'enquête, objet du présent rapport.

## **CHAPITRE 3 : Observations et analyse**

### **3.1 Observations émises par le public :**

#### **3.10 Généralités**

L'enquête publique concernant ce dossier n'a pas suscité une très grande contribution du public comme on aurait pu le supposer. Elle n'a fait l'objet que d'un intérêt mesuré si l'on considère son incidence sur les conditions de vie des habitants d'un centre urbain que l'on peut juger très dense. Le nombre de questions et d'observations du public reste modéré eu égard au nombre d'habitants des cinq communes supérieur à 120 000.

Le constat des observations écrites sur les registres est :

Registre d'Arnouville	13 observations	6 notes annexées
Registre de Bonneuil-en-France	1 observation	1 note annexée
Registre de Garges-lès-Gonesse	3 observations	1 note annexée
Registre de Groslay	6 observations	1 pétition annexée
Registre de la Maire de Sarcelles	1 observation	1 note annexée
Registre du Centre Administratif de Sarcelles	6 observations	
<b>Total</b>	<b>30 observations</b>	<b>10 notes annexées</b>

Par ailleurs **10 lettres** ou notes ont été communiquées.

**Soit un total de 50 contributions.**

Les observations ne concernent que l'utilité publique du projet et ses effets sous différents aspects. La mise en compatibilité des POS/PLU des communes n'a fait l'objet d'aucune remarque.

Globalement les observations recueillies par écrit sont plutôt défavorables au projet : ce constat est très fréquent sur ce type d'enquête, les opposants se manifestent davantage, s'expriment beaucoup plus et déposent des observations écrites. De même, l'expression a surtout été, d'une part, de celles de quelques riverains qui ont fait part de leurs inquiétudes, voire de leur opposition au projet et, d'autre part, de celles d'associations de défense de l'environnement. Cependant il est à noter qu'un nombre conséquent de personnes sont venues non seulement prendre connaissance du dossier mais ont acquiescé sans vouloir noter leur point de vue qui paraissait en faveur du projet.

Il est aussi à relever qu'une proportion substantielle des avis défavorables émane de résidents ou d'associations de la section Ouest de l'avenue du Parisis. Par contre la très grande majorité des élus de la section Est émet un avis très favorable au projet et l'a fait savoir par écrit lors de délibérations, Conseil de la Communauté d'Agglomération du Val de France et Conseil Municipal de Villiers le Bel, ou par lettres ou notes des Maires de Bonneuil-en-France, d'Arnouville ou de l'Adjointe au Maire de Sarcelles.

Compte tenu de la quantité assez élevée de sujets relevés dans les observations recueillies pendant l'enquête, que ce soit sur les registres ou que ce soit par notes annexées aux registres ou lettres transmises directement au commissaire enquêteur, leur présentation est effectuée par thème. Les thèmes principaux retenus sont :

- l'organisation de l'enquête,
- l'utilité publique du projet,
- la compatibilité avec les documents d'urbanisme,
- le désenclavement et le désengorgement des centres villes,
- l'incidence sur la circulation et la sécurité routière,
- l'impact sur l'environnement et la qualité de vie,
- le développement économique,
- le coût de la réalisation,
- les aménagements et les alternatives du projet.

Pour simplifier la lecture du rapport, il est mentionné au fur à mesure de la présentation des thèmes une synthèse des observations du public, puis un résumé des contributeurs et enfin les réponses ou commentaires formulés par le Conseil Départemental.

### ***3.11- Sur l'organisation de l'enquête et la présentation du dossier***

Les observations portent principalement sur le morcellement de présentation du projet qui ne concerne que la section Est, sans TCSP, et sur l'absence de nouvelle concertation du public pour ce dossier qui diffère du projet présenté lors de celle organisée en 2012. Il est aussi considéré une approche un peu difficile de ce volumineux dossier présenté au public pendant l'enquête.

-Monsieur Francis Pithois sur le registre d'Arnouville, se plaint du manque d'information sur le projet, constate ne pas avoir reçu le flyer distribué dans les boîtes à lettres et aurait souhaité

une nouvelle concertation publique sur ce nouveau projet alors qu'elle devrait avoir lieu sur la partie Ouest.

-Madame Laurence Berlin sur le registre d'Arnouville regrette aussi de ne pas avoir reçu le flyer d'information.

-Madame Josiane Berlin, maman de Madame Laurence Berlin, se pose la question de l'utilité de l'enquête alors qu'il lui paraît que les travaux ont commencé près du rond-point du Christ avec des « rehaussements de terre ». En fait, ces travaux concernent la réalisation d'une canalisation d'adduction d'eau potable qui n'ont pas de relation avec le dossier.

-N. (signature illisible) sur le registre du centre administratif de Sarcelles trouve aberrant de soumettre au public un tel dossier aussi volumineux. Il manque une véritable synthèse claire et précise.

-Messieurs Didier Lefèbvre et Vincent Gayraud, au nom du Collectif Vivre sans BIP, ont déposé une note qui est annexée en pièce n°3 du registre d'Arnouville. Constitué de quatorze organisations (A l'Ecoute de la Nature, Association Défense des Habitants de l'Est du Val d'Oise, Association de Défense de la Côte de Deuil, Association des Jardiniers de la Côte de Deuil, Bouge la ville ! Deuil la Barre, Bouge la ville ! Groslay, décidé-e-s Montmagny, Les Amis de la Terre-Val d'Oise, Mieux se Déplacer à bicyclette-Vallée de Montmorency, Oxygène de Soisy, Sarcelles Environnement, Toutlemondeilestbio-Arnouville, SOS Vallée de Montmorency, Val d'Oise Environnement), ce collectif demande l'arrêt du projet de l'avenue du Parisis au profit du développement de moyens de transports respectueux de l'environnement. La note expose les principaux motifs cités dans les différents thèmes ci-après qui conduisent le collectif à émettre un avis négatif sur le projet et son abandon. Il est estimé que le projet présenté à l'enquête est très différent de celui de la concertation publique de 2012 qui ne porte que sur la partie Est et aurait dû faire l'objet d'une nouvelle concertation compte tenu de ses nouveaux objectifs et des impacts différents qu'il engendre. L'absence de TCSP en fait un pur projet routier. Sont ensuite regrettés dans le dossier le manque d'indication précise sur l'impact des projets cumulés, l'absence d'avis de la Région et la présentation inexacte d'un avis très positif de la population lors de la concertation de 2012.

-Madame Chantal Grolier, conseillère municipale de Sarcelles, aurait souhaité une réunion publique et à minima la mise à disposition d'un plan lisible sur internet. Elle cherche aussi la concertation avec les habitants exposés et les sarcellois du « grand ensemble ».

-Madame Martine Augé de Deuil la Barre est contre le projet et estime que cette enquête n'est pas valable car lors de la concertation il y avait un TCSP qui ne figure plus décrit dans le dossier à l'enquête.

-L'Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité Val d'Oise, ARDIÉS 95, dans une lettre, souscrit au principe de cette enquête sur le seul secteur Est de l'avenue du Parisis, qui permet une nouvelle avancée de la jonction entre les autoroutes A1 et A15 et s'affranchit ainsi à la fois de l'opposition importante constatée sur le secteur Ouest et du coût de l'ensemble du projet trop élevé pour les finances départementales actuelles.

-Madame Barranco, habitante de Groslay sur le registre de Groslay, surprise de découvrir par l'enquête publique, l'implantation de l'avenue du Parisis à 200 m de chez elle alors que les services de la ville ne lui avaient pas indiqué lors de sa visite au moment de l'acquisition de son logement.



- Le CD 95 précise que le projet n'a pas subi de modifications majeures depuis la concertation de 2012 et qu'il a pris en compte les demandes exprimées lors de celle-ci en s'appuyant sur de nombreuses réunions de finalisation avec les communes et le Conseil Régional. Il reste strictement dans son champ de compétence en présentant un projet de voirie pour les déplacements en véhicules motorisés (voitures, motos, bus) et pour les modes actifs. Il crée aussi les conditions pour l'aménagement à terme d'un TCSP pour les transports collectifs en aménageant un espace réservé tout en rappelant que cette réalisation est de la compétence du STIF qui soumettra en temps utile son projet à enquête publique. Il ajoute que l'Avenue du Parisis section Est pourrait permettre d'aboutir à des études de restructuration des réseaux de bus du secteur.

### **3.12-- Sur l'utilité publique du projet.**

Comme relaté dans les généralités ci-dessus, les avis sont très partagés sur l'utilité publique de ce projet, pour les uns, obsolète, contraire aux préconisations des pouvoirs publics pour limiter l'usage des véhicules motorisés, néfaste pour son impact sur l'environnement, et pour les autres, au contraire, nécessaire pour le développement de cette partie de territoire défavorisée et mal équipée. On retrouve ici le même partage d'avis que lors de la concertation de 2012, favorable, exprimé principalement par les élus du secteur Est et défavorable, exprimé notamment par les associations de défense de l'environnement davantage installées sur le secteur Ouest de l'avenue du Parisis.

-Monsieur Gérard Pringot sur le registre de la mairie de Sarcelles, résidant depuis 1959 dans la commune, s'est toujours opposé aux projets routiers traversant sa commune. Il estime que l'utilité publique du projet n'est pas avérée et doute de la réalisation des équipements prévus en se souvenant du projet avorté du circuit de Formule 1 de Sarcelles –Ecouen. Il sollicite aussi des explications sur la situation qui serait créée par l'abandon ou le long différé de la réalisation de la section Ouest de l'Avenue du Parisis.

-Monsieur Pierre Pupin de Deuil la Barre sur le registre de Groslay juge que le besoin de cette avenue n'est pas avéré du fait que les habitants des communes traversées sont faiblement motorisés au vu de leurs conditions d'existence assez précaires.

-Messieurs Patrick Cancouët et Lucien Corinthe sur le registre de Groslay, avec une pétition de 18 feuilles signées chacune par 11 personnes donc de 198 personnes résidant majoritairement à Groslay, annexée au registre, sont contre le projet, jugé « absurde, dont le tracé de 1937 n'a jamais vu le jour tant les conséquences environnementales et humaines auraient été désastreuses ».

-Le collectif Vivre sans BIP note aussi que l'utilité du projet au vu de nombreuses considérations (développées dans les différents thèmes ci-après) est très limitée.

-Monsieur Bernard Loup, Président de Val d'Oise Environnement, exprime un avis défavorable dans une note remise à la dernière permanence de Sarcelles. Il estime que ce projet vieux de plus un demi-siècle ne tient pas compte des déplacements dans le Val d'Oise en fonction des infrastructures existantes et que « *le Conseil Départemental s'entête à poursuivre ce projet devenu obsolète* ».

-Par délibération du 24 septembre 2015, le Conseil de la Communauté d'Agglomération du Val de France soutient le projet et son attachement à sa réalisation représentant « *un équipement attendu depuis longtemps par nos populations* ». Dans les mêmes termes, le Conseil municipal de Villiers-le-Bel a délibéré le 18 septembre 2015.

-Monsieur Jean-Luc Herkat, Maire de Bonneuil-en-France, sur une note annexée au registre de sa commune, émet un avis favorable au projet et indique que, dans sa grande majorité, les élus et la population avaient indiqué, lors de la concertation publique, que ce projet répondait à leur attente qui améliorerait les déplacements et favoriserait l'accès à l'emploi.

-Monsieur Jacques Langlade dans une note communiquée lors de la dernière permanence de Sarcelles souscrit au projet en protestant contre les affirmations des opposants qui indiquent que les valdoisiens sont peu nombreux à travailler sur la zone aéroportuaire de Roissy alors qu'ils seraient beaucoup plus nombreux s'ils avaient les moyens de transport pour s'y rendre. De même pour le projet du Dôme de Sarcelles où l'avenue du Parisis est nécessaire pour son fonctionnement.

-Dans une note adressée et commentée pendant la dernière permanence de Sarcelles, la CCID 95, Chambre de Commerce et d'Industrie Val d'Oise Paris Ile de France, soutient le projet qui s'inscrit dans une dynamique territoriale et économique au service des habitants et des salariés favorisant l'accessibilité entre les différentes polarités économiques Rives de Seine, Roissy et Val de France. La CCID demande même l'accélération de la réalisation de la section Ouest de l'avenue du Parisis pour bénéficier enfin d'une liaison routière transversale est-ouest et répondre de facto à l'augmentation du trafic générée par les nombreux équipements projetés.

-Monsieur Damien Robert, Directeur de l'Etablissement Public Plaine de France, dans une note déposée et commentée par Madame Doan Lebel lors de la dernière permanence de Sarcelles, estime que « *la section Est de l'avenue du Parisis est une des propositions majeures pour le développement de Val de France et du Grand Roissy et qu'elle s'inscrit dans les orientations d'aménagement local et régional. Au-delà de l'infrastructure de transport, elle contribue aux démarches de développement du Grand Roissy* ».

-L'Association ARDIÉS 95 approuve la réalisation de ce cinquième tronçon comme une nouvelle avancée de l'Avenue du Parisis en vue de son achèvement ; ses connexions avec le réseau ferré régional existant ou à terme avec la ligne M17 du Grand Paris Express ou du Barreau de Gonesse permettront une amélioration de l'accessibilité à l'emploi pour des populations handicapées par l'absence de moyens de transport.

- o Le CD 95 sur ces observations du public complète en indiquant que la section Ouest n'a pas été abandonnée mais l'opération globale de l'avenue du Parisis, qui n'est plus un boulevard aux caractéristiques autoroutières, a été phasée différemment et cela afin de répondre dans les meilleurs délais aux besoins et à la volonté de réalisation du projet exprimée pour le secteur Est. Cette avenue permettra de relier efficacement et directement les pôles d'emplois de Paris-CDG et les secteurs d'habitat du Val d'Oise et répondre efficacement aux études de trafic notamment celles exploitées à la suite de l'Enquête Globale de Transport réalisée en 2010 (DRIEA-STIF-IAU) ainsi que pour les déplacements domicile-travail (Insee). L'éventuelle réalisation différée ou l'abandon de la section Ouest n'aurait pas d'impact sur le fonctionnement et sur les effets attendus de la section Est.

### **3.13--Sur la compatibilité avec les documents d'urbanisme**

Peu d'observations sur cet aspect qui relève plus de l'avis de spécialistes. Il est remarqué seulement que le projet ne serait pas conforme à certains articles du SDRIF concernant les caractéristiques de l'avenue notamment qui, lorsqu'elle est accompagnée d'un TCSP, ne

devrait comporter que deux fois une voie de circulation au lieu de deux fois deux voies. Quelques points techniques sont aussi signalés.

-Le collectif Vivre sans BIP affirme que le projet serait incompatible avec le SDRIF sur 2 points : le premier concerne les cartes 3 b et 3c du fascicule des cartes de destination générale où l'avenue serait considérée comme *réseau de transports collectifs* ; le deuxième fait référence à la phrase de la page 95 du fascicule 5 sur les propositions pour la mise en œuvre qui mentionne : « *Les TCSP le Bourget-Villepinte, l'Avenue du Parisis, Aulnay-Tremblay, Cergy-Pontoise-Roissy et Marne-la-Vallée-Roissy amélioreront l'accessibilité. Toutefois, en conformité avec les préconisations du dispositif de partage multimodal de la voirie appliqué aux avenues métropolitaines, la capacité dédiée à la voiture devra se limiter à deux fois une voie de circulation sur l'ensemble du tracé* ».

Le collectif conteste aussi que certains terrains sur Garges-lès-Gonesse puissent à la fois être sensés servir de zones de compensation environnementales et de zones à urbaniser dans les quartiers proches de la Dame Blanche Nord et de la ZI de la Muette « *ce qui paraît bien hypothétique* ».

-Monsieur Bernard Loup voit également un caractère illégal à la présentation de ce projet par rapport au SDRIF sur les deux aspects d'infrastructure à deux fois une fois lorsqu'elle est accompagnée de transport collectif et que le projet présenté ne comporte pas cet accompagnement sans même en assurer une description mais en laisse seulement la possibilité.

-Par note remise lors de la permanence de Sarcelles, Madame Annie Peronnet, Adjointe au Député-Maire de Sarcelles, a précisé, qu'une modification simplifiée du PLU de la ville serait présentée pour approbation lors du Conseil Municipal du 8 octobre 2015. Elle comporterait les dispositions de l'avenant du CDT Val de France, Gonesse et Bonneuil-en-France sans impact avec la mise à jour nécessaire au projet de l'avenue du Parisis. Lors de l'éventuelle déclaration d'utilité publique de l'avenue du Parisis, en accord avec les services de l'Etat et du Conseil Départemental du Val d'Oise, les deux procédures étant conduites en même temps, les pièces du PLU modifiées par ces deux procédures seront fusionnées pour ne former qu'un document d'urbanisme unique.

- A l'examen de ces avis, le CD 95 rappelle que l'avenue du Parisis, inscrite au SDRIF comme « *avenues et boulevards urbains, construits autour d'une voirie multimodale requalifiée* » et que sur ces axes métropolitains, « *la réalisation d'un TCSP peut être intégrée, là où la coexistence des fonctions le rend nécessaire* ». Et ajoute qu'il est précisé que « *le partage multimodal de la voirie y est une des composantes essentielles du modèle urbain, compact et intense, voulu par le SDRIF. Il permet de favoriser au sein même des villes et des territoires l'interface entre les modes de déplacements et les fonctions urbaines* ». Enfin, « *la promotion des modes actifs s'insère bien évidemment dans ces politiques renouvelées de conception, d'aménagement et de requalification de l'espace public de voirie* ». Le fascicule N°5 « *Propositions pour une mise en œuvre – annexe* » du SDRIF mentionne effectivement « *Toutefois, en conformité avec les préconisations du dispositif de partage multimodal de la voirie appliqué aux avenues métropolitaines, la capacité dédiée à la voiture devra se limiter à deux fois une voie de circulation sur l'ensemble du tracé.* » Le CD 95 soutient que le projet soumis à l'enquête publique est tout à fait conforme à terme avec ces dispositions du fascicule N°5 en notant qu'elles n'ont pas de portée juridique et que les orientations qu'il renferme ne constituent que de simples conseils pour l'urbanisation

et l'aménagement des territoires. Quelques précisions du Maître d'Ouvrage sur les compensations environnementales de Garges-lès-Gonesse seront reprises dans le rapport au chapitre 3.3, observations du commissaire enquêteur, relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

### **3.14- Sur le désenclavement et le désengorgement des centres villes**

Les avis sur ce thème sont partagés mais on peut noter ici un avis plutôt positif de l'ensemble des observateurs. Cet aspect n'est pas « violemment » contesté et le projet répond assez bien aux aspirations des élus et des populations directement concernés.

-Monsieur Francis Pithois sur le registre d'Arnouville, redoute de graves conséquences environnementales sur cette « pseudo-autoroute » qui drainerait du trafic routier supplémentaire et à terme ne soulagerait pas la circulation dans les voies communales. M. Pithois, avec avis défavorable, rappelle que, malgré un certain nombre d'avis contraires ou négatifs comme celui prononcé à la suite de l'enquête publique de révision du SCOT du SIEVO comportant le projet, ou ceux exprimés lors de la concertation de 2012, ou les aménagements environnementaux d'accompagnement, ce projet est jugé irresponsable comme « une continuité de la fuite en avant du tout routier, qui ne peut pas qu'inciter l'utilisation de la voiture et donc ne pourra pas réduire le trafic plutôt que de privilégier les transports en commun propres. Il craint la saturation avec un détournement du trafic vers cette avenue.

-Le collectif Vivre sans BIP estime que l'enclavement des communes traversées par le projet est très relatif, dans la bonne moyenne des communes de la banlieue parisienne, eu égard au réseau viaire existant et à la bonne desserte en transports en commun.

-Monsieur Jean-Luc Herkat, Maire de Bonneuil-en-France, insiste sur le caractère urbain de cette infrastructure en créant une véritable liaison est/ouest qui fait tant défaut et qui permettra de relier les quartiers et désenclaver les communes.

-Monsieur Laurent Sautier, habitant de Groslay, sur le registre de Groslay, est favorable au projet que cela permettra de désenclaver la ville de Groslay.

-Monsieur Alain Fontaine et son épouse, habitants d'Arnouville, sur le registre d'Arnouville, sont favorables au projet qui évitera la circulation des camions et autres en centre-ville.

-Monsieur Pascal Doll sur le registre d'Arnouville, favorable au projet, souhaite une réalisation rapide de la nouvelle infrastructure pour désengorger le CD 208 qui traverse sa ville.

-Monsieur Michel Aumas, Maire d'Arnouville, dans une lettre adressée au commissaire enquêteur par laquelle il confirme l'accord total des élus de sa commune pour la réalisation de l'avenue du Parisis, pense que la réalisation de ce projet délesterait l'avenue de la République, les rues Paul Vaillant Couturier et Pierre Curie ainsi que l'avenue Charles Vaillant d'une circulation de plus de 22 000 véhicules/jour.

-La Communauté d'Agglomération Val de France et la commune de Villiers-le-Bel dans leurs délibérations respectives insistent aussi sur ce projet comme étant essentiel pour désenclaver le territoire.

-Monsieur Jacques Langlade souscrit au projet parce que le territoire en a besoin pour désenclaver les villes et les quartiers.

-L'EPA Plaine de France indique que les centres des villes concernées seront dégagées des nuisances occasionnées par le trafic important et que la réalisation de cette avenue pourrait permettre d'y créer les aménagements de site propre de transport en commun proposés par le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF). Cela permettrait aussi de désenclaver des secteurs accueillant une population faiblement motorisée en favorisant l'usage des modes alternatifs à la voiture avec dans un premier temps les aménagements pour les circulations douces et plus tard des sites propres en transports en commun.

- o Le CD95 reprend les arguments de défense de son projet en soulignant que les communes concernées par l'aménagement de l'avenue du Parisis ne disposent pas d'axe structurant d'orientation Est-Ouest qui permet de relier efficacement ces pôles d'emplois et d'habitat. A l'échelle locale, il note que le centre-ville historique de Sarcelles est actuellement coupé des quartiers situés au sud de la ville, et notamment du quartier de gare. L'aménagement de l'avenue du Parisis avec des traversées à niveau permettra de relier les quartiers. La réalisation de l'Avenue du Parisis permettra donc le désenclavement des centres villes et améliorera l'accessibilité vers le pôle de Paris-CDG.

Il soutient par ailleurs que cette nouvelle artère conduira à une baisse conjuguée de 30% de trafic global et de 20% de trafic poids-lourds dans les centres villes de Garges-Lès-Gonesse et de Sarcelles (au niveau du pôle gare).

### **3.15- Sur l'incidence sur la circulation et la sécurité routière**

Les observateurs du secteur Est émettent globalement un avis positif sur ce thème qui leur apportera un progrès pour les déplacements tout en améliorant la tranquillité et la sécurité des centres villes. Les opposants se manifestent surtout en craignant un afflux supplémentaire de véhicules pouvant rapidement saturer cette nouvelle artère.

-Monsieur Laurent Sautier, habitant de Groslay, sur le registre de Groslay, est favorable au projet, préférant circuler sur une voie rapide en dehors des agglomérations beaucoup moins dangereuse.

-Monsieur Alain Fontaine et son épouse, habitants d'Arnouville, sur le registre d'Arnouville, sont favorables au projet qui évitera la circulation des camions et autres en centre-ville.

-Monsieur Michel Aumas, Maire d'Arnouville, estime que la nouvelle infrastructure évitera 3 km de bouchons le matin sur une des artères traversant la commune en apportant la sécurité notamment aux abords des écoles et redonnera le calme aux riverains de ces voies.

-La commune de Villiers-le-Bel et la Communauté d'Agglomération Val de France relèvent que cette infrastructure doit être une priorité pour faciliter les déplacements des habitants.

-N. sur le registre d'Arnouville est favorable au projet s'il permet de desservir l'aéroport avec un gain de temps sensible accompagné d'une offre de transport.

-Madame Annie Peronnet, Adjointe au Maire de Sarcelles, sur le registre de Sarcelles, souscrit au projet en indiquant que cette voie est nécessaire aux besoins de circulation de l'Est du Val d'Oise.

-Monsieur Nicolas Prudhomme, de Saint-Brice, étudiant en urbanisme, est très favorable au projet qui va faciliter grandement l'accès à Roissy. Il craint toutefois que le nombre de carrefours ralentisse beaucoup la fluidité du trafic.

-Monsieur Daniel Nénin, Vice-président de l'ASSARS, Association Sarcelloise de Sauvegarde et d'Environnement des Rivières et des Sites dans une note remise à la dernière permanence de Sarcelles, souligne que le projet présente un certain nombre de points positifs tels la meilleure possibilité de se rendre sur le pôle Roissy et qui aura sa pleine utilité lorsqu'il reliera jusqu'à A15.

-Monsieur Francis Pithois pense que le projet ne peut pas qu'inciter à l'utilisation de la voiture et donc ne pourra pas réduire le trafic plutôt que de privilégier les transports en commun propres. Il craint la saturation avec un détournement du trafic vers cette avenue.

-Monsieur Gérard Pringot sur le registre de la mairie de Sarcelles, résidant depuis 1959 dans la commune, s'est toujours opposé aux projets routiers traversant sa commune.

-Monsieur Pierre Pupin de Deuil la Barre, sur le registre de Groslay, estime que l'avenue sera saturée dès sa mise en service avec les nuisances qui pourraient l'accompagner compte tenu d'un flux de 50 000 véhicules/jour qui empruntent la D170 à l'est de l'A1.

-Le collectif Vivre sans BIP regrette qu'aucune étude de trafic ne vienne étayer le besoin de circulation est-ouest alors que les déplacements quotidiens domicile/travail des habitants des communes traversées par le projet présentés par des études lors de la concertation de 2012 ne montraient que des valeurs assez faibles, 3500 dans le sens ouest/est et moins de 1000 en sens inverse. Il est aussi fait mention d'un faible taux de motorisation des populations locales qui utilisent beaucoup les transports en commun lesquels seraient beaucoup plus adaptés de développer pour desservir Roissy.

--Monsieur Ghislain Gagny, sur le registre de Groslay, opposé au projet pour plusieurs raisons en particulier sur son utilité et en le qualifiant d' « usine à gaz » qui « avec ses ronds-points et ses feux tricolores n'amélioreraient en rien l'accès à Roissy ».

-Monsieur Dominique Dufumier, pour le groupe local Europe Ecologie Les Verts Val d'Oise dans une contribution annexée au registre d'Arnouville, conteste le projet en mentionnant que les objectifs de diminution de la circulation automobile et de promotion des transports en commun portés par le SDRIF et le PDU d'Ile de France ne sont pas en phase avec cette présentation d'une 2 fois 2 voies sans TCSP et rappelle que le dernier PDU doit conduire à une baisse de 2% de la circulation. Les infrastructures existantes répondent déjà largement aux déplacements Est-Ouest. Le risque est que l'avenue « aspire » des personnes qui utilisaient avant d'autres moyens de transport et que cette nouvelle avenue soit bouchée entraînant une nouvelle fois des délestages vers les centres villes.

-Monsieur Bernard Loup ajoute, en plus de la contribution de Vivre sans BIP, que l'impact sur les communes riveraines de la RD 301 n'est pas pris en compte et que les nouveaux flux de trafic sur cette départementale déjà très chargée viendront se diffuser dans le réseau local avec les gênes conséquentes pour les habitants de Groslay, Deuil la Barre ou de Montmorency.

- o Sur la fluidité de la circulation, le CD95 affirme en réponse aux observations du public que l'Avenue du Parisis constituera un nouvel axe structurant et délestant les centres urbains de Sarcelles-Lochères, de Garges-Lès-Gonesse et d'Arnouville. Ce projet permettra ainsi aux lignes de transport de commun de retrouver une vitesse commerciale attractive dans ces secteurs où la demande de déplacement est importante. La sécurité en général et la sécurité routière en particulier en seront donc améliorées. De plus, l'ensemble des carrefours de l'Avenue seront à niveau et gérés par feux tricolores avec îlots centraux facilitant ainsi les traversées des modes actifs tout en assurant une bonne visibilité à l'ensemble des usagers.

Les études de trafic réalisées montrent :

- des gains de temps de parcours sur les liaisons Ouest-Est et vice versa,
- des baisses de trafic de 37 % sur la RD125, de 21 % sur la RD208, de 5 % sur la RD370 et de 9 % sur la RD970,
- que le trafic supplémentaire induit par la réalisation de l'avenue du Parisis sur la partie Ouest sera principalement supporté par la RD301 Nord dont la capacité serait suffisante et le CD 95 estime que la diffusion du flux de véhicules au sein des tissus urbains des communes traversées sera faible.

### **3.16- Sur l'impact sur l'environnement et la qualité de vie**

Ce thème est celui ayant été le plus mis en exergue. Les avis sont largement négatifs et il est surtout redouté d'importantes nuisances pour la pollution de l'air avec le développement du trafic et de nouveaux préjudices sonores pour ces quartiers déjà très exposés par le trafic aérien des aéroports très proches. Il est aussi souvent reproché que sur la partie Est du projet, l'espace vert très apprécié, connu dans la région sous le qualificatif ferme Lemoine, soit coupé par cette nouvelle route qui va nuire au paysage et à la faune. Il est aussi craint que ce projet ne prenne pas assez en compte les répercussions qu'il pourrait générer sur les zones humides et sur le risque inondations.

-Monsieur Francis Pithois sur le registre d'Arnouville, redoute de graves conséquences environnementales sur cette « *pseudo-autoroute* ». Il complète : « *c'est prendre les habitants pour des naïfs* » en ce qui concerne les mesures envisagées pour la sauvegarde des activités agricoles, la trame verte... ou la renaturation de Petit Rosne qui sont « *donc incompatibles avec une avenue du Parisis* ».

-Madame Laurence Berlin, sur le registre d'Arnouville, est opposée à ce projet dans un « *secteur où il y a beaucoup de sources d'eau* », indiquant avoir vécu d'importantes inondations et se pose la question de ce qui pourrait être fait si celles-ci devenaient régulières. Subissant déjà la pollution et les nuisances sonores des aéroports du Bourget et de Roissy, l'ajout de circulation augmentera ces nuisances. Elle demande plus d'espaces verts et pose la question de savoir ce qui sera fait pour lutter contre les nuisances. Madame Laurence Berlin ajoute que ce projet « *type autoroutier* » dégradera l'environnement et les espaces naturels. Elle se réfère aux prévisions du GIEC, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, qui consécutivement au dérèglement climatique, pourraient provoquer des catastrophes naturelles et notamment aggraver les inondations. Le projet verrait l'extinction de certaines espèces vulnérables et accentuerait la pollution atmosphérique et la conséquence sur les maladies.

-Madame Josiane Berlin craint l'accentuation des nuisances, pollution atmosphérique, bruit alors qu'elle subit la proximité des aéroports de Roissy et du Bourget et insiste aussi sur le « *massacre de la nature avec de moins en moins de terrain pour absorber les pluies* ». Madame Berlin est opposée au projet en l'état.

-Monsieur N. (signature illisible) sur le registre du centre administratif de Sarcelles demande que, si le projet se réalisait, toute garantie soit donnée pour la « *conservation du vallon du Petit Rosne, espace vert et de respiration si précieux, d'autant que l'importance du nombre de jeunes enfants de ce secteur de banlieue défavorisée a besoin d'espaces de respiration* ».

-Monsieur Manuel Costa, sur le registre d'Arnouville, juge que le projet va détruire un espace naturel d'ailleurs exploité par deux fermes très appréciées. Ce sera de nouvelles nuisances de bruit et de pollution de l'air.

-Monsieur Pierre Pupin de Deuil la Barre, sur le registre de Groslay, qualifie ce projet d'« handicap supplémentaire » pour les engagements nationaux pris pour la réduction des gaz à effet de serre.

-La pétition, signée par 198 personnes, présentée par Messieurs Patrick Cancouët et Lucien Corinthe, indique que ce serait un accroissement des nuisances sonores (en plus de celles des avions) et de la pollution atmosphérique sans compter l'accroissement de la circulation locale du fait de l'effet de coupure des réseaux secondaires, une pollution visuelle et la destruction de zones naturelles. Il y est aussi remarqué le risque d'altération de l'hydrogéologie sur la colline de Montmorency et de ses conséquences sur le secteur Ouest de l'avenue du Parisis.

-Pour le collectif Vivre sans BIP, l'impact environnemental du projet porterait, d'une part, sur une émission supplémentaire de 3.5% de CO<sub>2</sub>, tandis que « *les GIEC demandent aux pays industrialisés de réduire de 75% leur émission d'ici 2050 pour limiter la hausse des températures à 2°C* », et d'autre part, sur une augmentation de 3 à 7% des émissions de polluants. Il est aussi évoqué de nouvelles nuisances sonores, une atteinte au paysage à proximité de la ferme Lemoine avec une coupure en deux de son espace naturel sans compter la répercussion sur l'écosystème des zones humides de la partie la plus à l'est de la zone traversée par la nouvelle infrastructure.

-L'Association Club Connaître et Protéger la Nature dont le siège est à Deuil la Barre regrette que le seul secteur Est soit traité dans le dossier qui conduit à minimiser l'ampleur du corridor écologique pour les chiroptères, notamment de l'espèce vespertilion. Une analyse globale aurait pu rendre nécessaire des mesures compensatoires plus précises. Les relevés chiroptères sont estimés insuffisants même sur le tracé Est et rendent l'étude d'impact trop minimaliste et non représentative.

L'Association lui paraît aussi que plusieurs corridors écologiques n'ont pas été pris en compte dont le Nord-Sud pour les papillons migrateurs. Elle craint que la construction de l'avenue à 2 fois 2 voies n'amène de fortes mortalités lors des migrations et demande que la figure 122 de la page 254 de l'étude d'impact comporte une flèche rouge Nord-Sud confirmant l'intérêt écologique du point 9 secteur 3 passant aussi dans cette zone mais qui rendrait le projet incompatible avec les directives européennes oiseaux et habitats traduites en législation environnement française. Elle craint aussi que l'impact environnemental à ce point 9 du secteur 3 soit totalement omis entraînant la destruction d'une zone humide.

--Monsieur Ghislain Gagny rejette aussi ce projet de nouvel axe générateur de nouveau trafic donc de pollution alors qu'ils sont déjà suffisamment impacts par les nuisances aériennes que « *leurs élus ne les défendent pas du tout* ».

-Monsieur Bernard Roze, ancien conseiller municipal de Deuil-la-Barre de 2005 à 2014, déclare inopportun la « *re-sortie* » de ce projet en pleine crise du diesel et avant la COP 21 de décembre 2015. Cela va pénaliser les riverains d'un habitat collectif dense déjà touchés par les nuisances aériennes.

-Monsieur Fabien Alonso, sur le registre d'Arnouville, craint une nouvelle source de pollution de l'air qui s'aggravera avec une intensification de la circulation lorsque cette route reliera les autoroutes A1 et A15. Sans oublier les nuisances sonores et « *la présence de cette route à deux fois deux voies, traversant les champs, qui dénaturera définitivement le paysage actuel.* »



- Europe Ecologie Les Verts Val d'Oise estime que l'avenue contribuera à augmenter les pollutions atmosphériques et les gaz à effet de serre, plus de nuisances sonores et fragmentera le corridor biologique devant relier la forêt de Montmorency à Garges-lès-Gonesse et la zone humide du Petit Rosne attenante à la ferme Lemoine tous deux inscrits au SRCE d'Île de France comme devant être préservés.

-Monsieur Bernard Loup attire l'attention sur la gestion et l'entretien de l'espace dédié au TCSP qui risquent de devenir problématiques tant l'éventuelle mise en service semble lointaine.

-Monsieur Herkat, Maire de Bonneuil-en-France, ajoute que ce projet mettra en valeur la coulée verte et bleue entre la forêt d'Ecouen et le Parc de la Courneuve et assurera une meilleure qualité de vie en supprimant un trafic routier au cœur des villes avec des infrastructures insuffisantes.

-Monsieur Michel Aumas, Maire d'Arnouville, estime que la nouvelle infrastructure redonnera le calme aux riverains des voies supportant actuellement un lourd trafic et ajoute que les aménagements paysagers sur des terrains laissés en friche contribueront à l'amélioration du cadre de vie. Il signale aussi que le projet a bien intégré toutes les observations de sa ville sur les aménagements prévus pour éviter les risques d'inondations au rond-point du Christ.

- Madame Christine Legré et Monsieur André Lemoine (ferme Lemoine), sur le registre d'Arnouville, se demandent quelles seront les mesures prises pour se protéger du bruit et de l'impact visuel du passage des voitures. Ils ajoutent : « *il semble nécessaire de tout mettre en œuvre pour la sauvegarde de la vallée et de la ferme qui existe depuis 1930.* »

-N. sur le registre d'Arnouville, insiste pour que l'avenue du Parisis s'intègre plus dans le paysage ce qui est possible compte tenu des zones traversées pour qu'elle ne soit pas une simple route pour automobilistes qui conduirait à un échec.

-Monsieur Yohan Muller de Deuil la Barre a acheté récemment son logement et cette avenue qui sera à proximité va lui générer du bruit. Il craint pour la moins-value de son bien.

--Monsieur Daniel Nénin, Vice-président de l'ASSARS, préconise la conservation de la vallée du Petit Rosne pour préserver sa biodiversité, son poumon vert et agricole. La plaine des Condos et de Sarcelles doit garder ses caractéristiques croisées de Ferme pédagogique et de coulée verte. Cette vallée est aussi à sauvegarder pour lutter contre les inondations. Cette plaine/vallée doit rester une terre hydraulique et une zone de plaisir simple.

-Monsieur Jacques Langlade affirme que le territoire a besoin de cette infrastructure pour lutter contre les nuisances de la circulation automobile en centre-ville.

- En liminaire sur ce thème de l'impact sur l'environnement, le CD 95 défend son projet en insistant sur les éléments suivants :
- cette avenue se présente comme une réelle couture des tissus urbains traversés au profit des habitants avec une emprise des voies routières inférieure à l'emprise des espaces verts et des voies douces projetées sans dénivellation pour faciliter les échanges entre les deux rives du projet quel que soit le mode de transport envisagé,
- l'intégration paysagère est prévue avec un double (quelquefois triple) alignement d'arbres de haute tige,

- le projet, qui traverse la vallée du Petit Rosne, en passant au sud de la Ferme Lemoine, secteur très sensible dans ce territoire défavorisé, se verra doté d'un triple alignement d'arbres d'essence locale dont les pieds seront plantés de massifs en creux pour récolter les eaux pluviales des trottoirs. La végétalisation sera adaptée à l'environnement existant pour s'y noyer parfaitement.

Il est confirmé que les dispositions prises seront assurées pour la préservation du paysage qui est particulièrement remarquable dans la vallée du Petit Rosne avec des cheminements très agréables pour les promeneurs.

« Les émissions sonores ont fait l'objet d'études très approfondies » reprend le Conseil Départemental qui sont souvent associées à un projet de paysage comme les merlons ou alors les écrans acoustiques ou des traitements de façades dans des zones très sensibles où les merlons ne peuvent être constitués.

Pour les interrogations concernant le risque inondations et le risque de pollution des nappes, générés par la réalisation du projet, les compensations, l'agrandissement et la construction de bassins de rétention à fonctionnement gravitaire contiennent ces risques affirme le Conseil Départemental. Sur la partie Ouest de cette section, le projet en remblais limite considérablement le risque d'altération de l'hydrogéologie et n'a pas d'impact tant sur l'aspect quantitatif que qualitatif des écoulements souterrains sur la colline de Montmorency.

Le Maître d'Ouvrage soutient que l'impact sur la qualité de l'air reste mineur avec une hausse très modérée sur les secteurs les plus touchés de 1% pour les concentrations en dioxyde d'azote mais il ressort qu'avec une baisse du trafic des centres villes une diminution notable des émanations serait constatée. Il renvoie aussi à l'importante étude de la pièce H du dossier pour les émissions supplémentaires de CO<sub>2</sub> ou de polluants. Le détail de la réponse concernant cette question peut être consultée à la pièce annexe à ce rapport dans le procès-verbal de synthèse annoté par le Conseil Départemental.

Sur les observations concernant la protection de certaines espèces dont les chiroptères et la conservation des corridors écologiques, les responsables du projet donnent à nouveau des précisions sur toutes les études menées pour connaître leur état et leur sauvegarde. Il a été toutefois constaté la disparition d'un certain nombre de friches arbustives. L'identification des zones subsistantes a bien été prise en compte et des mesures compensatoires sont prévues. Il a été convenablement précisé l'enjeu du corridor écologique reliant la forêt de Montmorency à Garges-lès-Gonesse avec la zone humide du Petit Rosne attenante à la ferme Lemoine qui serait ainsi préservé, voire amélioré par la renaturation du Petit Rosne. Quelques explications supplémentaires figurent dans le procès-verbal de synthèse annoté par le CD95 annexé au présent rapport.

### ***3.17-Sur le développement économique.***

Un différend important entre les avis positifs et négatifs porte sur les deux projets-phare du CDT Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France que sont le Dôme de Sarcelles et les équipements du Triangle de Gonesse suivant qu'ils seront ou non réalisés. Cette nouvelle voie étant obligatoire pour que ces projets fonctionnent est donc largement débattue. Mais d'autres

aménagements et équipements sont programmés qui seront facilités par des déplacements plus aisés.

-Monsieur Jean-Luc Herkat, Maire de Bonneuil-en-France, émet un avis favorable au projet en indiquant qu'il répond à un besoin vital pour le territoire, attendu depuis très longtemps, indispensable à la réalisation des grands projets prévus au Contrat de Développement Territorial, CDT (approuvé le 27 février 2014), notamment le Dôme de Sarcelles et le Triangle de Gonesse.

-Monsieur Gérard Bonhomet, Maire adjoint de Garges-lès-Gonesse, après avoir affirmé être totalement favorable au projet, a notamment développé l'intérêt majeur pour le développement de la Zone Industrielle de la Muette qui reprendra son essor avec une autre façade sur cette nouvelle artère.

-La Communauté d'Agglomération Val de France et la commune de Villiers-le-Bel notent dans leurs délibérations respectives que cette nouvelle infrastructure est la « colonne vertébrale du développement prévu dans le Contrat de Développement Territorial Val de France/Gonesse/Bonneuil-en-France » et que son caractère urbain est une priorité pour le développement économique.

-Madame Annie Peronnet, Adjointe au Maire de Sarcelles, met l'accent sur la nécessité de cette voie pour les projets de développement économique avec l'exemple du Dôme de Sarcelles.

-Mesdames Sandrine Peronnet et Anne-Marie Bergeaud, élues de Sarcelles, soulignent que le projet permettra à la ville de Sarcelles de pouvoir être ville olympique en 2024 avec la création du Dôme et d'être attractive pour l'emploi.

-Monsieur Eric Paillot, de la Compagnie de Phalsbourg, souscrit au projet qui, en améliorant les échanges routiers, va désenclaver la ville de Sarcelles et vitaliser les zones d'aménagement commercial entre Centre et Flanades, le quartier My Place et la ZAC Entre Deux.

Monsieur Jacques Langlade estime que cette liaison Est-Ouest sera un facteur de développement économique et d'implantation d'équipements comme le Dôme et EuropaCity.

-L'EPA Plaine de France, comme le CDT Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France, identifie cette avenue comme la « colonne vertébrale » Est-Ouest du territoire sur laquelle s'organisent des pôles adossés à des opérations structurantes et connectés entre eux par le réseau de transport. Il rappelle les projets phares du CDT, le Triangle de Gonesse et le Dôme de Sarcelles. L'établissement public met aussi en avant la requalification de la zone d'activités de la Muette, les aménagements multi sites du secteur Entre-Deux et Pointe-Trois Quarts à l'entrée de Sarcelles.

-Le collectif Vivre sans BIP pense qu'il n'est pas avéré que les grands projets du CDT Val de France/Gonesse/Bonneuil pour lesquels l'avenue du Parisis est *une future dorsale d'urbanisation* sur le secteur Est du Val d'Oise soient réalisés, surtout pour le Dôme Aréna de Sarcelles. Il est affirmé que « l'avenue du Parisis ne servira en aucun cas le développement économique de la zone ».

-Monsieur Fabien Alonso pense que « *cet axe routier mettra en péril les activités des fermes Lemoine malgré les dispositions d'aménagement présentées qui ne trompent personne.* »

-Europe Ecologie Les Verts Val d'Oise doute de l'objectif économique car il repose essentiellement sur le projet du Dôme de Sarcelles qui demeure hypothétique à ce jour.

- Le CD 95 en réponse à ces contributions du public rappelle que l'avenue du Parisis permet directement ou indirectement la réalisation future des projets du CDT Val de France, Dôme de Sarcelles et Triangle de Gonesse et favorise l'accessibilité à des projets à l'échelle du Grand Roissy qui constitue une priorité nationale confirmée lors des deux derniers comités interministériels du Grand Paris. Elle constituera un axe structurant du réseau local en améliorant la desserte des activités existantes et favorisera l'implantation d'entreprises et autorisera la requalification de la ZI de la Muette ainsi que celle des centres villes soulagée d'un trafic de transit.

### **3.18- Sur le coût de la réalisation.**

Il est surtout observé dans ce thème les difficultés de budgéter ce projet dans une période de crise économique où les finances publiques sont limitées.

-La pétition signée par 198 personnes et présentée par Messieurs Patrick Cancouët et Lucien Corinthe fait mention d'un budget dépassant le demi-milliard d'euros qui serait financé par l'augmentation des impôts locaux ; ce serait une infrastructure superflue dans cette partie du département « vascularisée » par de grands axes routiers déjà mal exploités faute de financement.

-Le collectif Vivre sans BIP estime que le coût de cette nouvelle voie serait très préjudiciable dans le budget du département déjà lourdement endetté. Il regrette le manque de clarté et de cohérence sur les coûts et avantages pour la collectivité.

-Monsieur Ghislain Gagny, sur le registre de Groslay, met l'accent sur la pression fiscale qui ferait de Montmorency la cinquième ville de France et Deuil la Barre la vingtième pour le montant le plus important d'impôts locaux. Il ajoute « *selon le Président du Conseil Départemental, le financement serait à 50 % pour le département et à 50% pour la CAVAM, Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency* ».

-La CCID 95 demande une mobilisation financière exceptionnelle des acteurs publics. Elle s'étonne de ne pas trouver une contribution dans le contrat de plan Etat –Région 2015-2020. Elle demande de plus d'anticiper la budgétisation de modalités d'accompagnement du commerce des centres villes qui devra être redynamisé.

-L'association ARDIÉS 95 regrette que le secteur Est de cette avenue ne soit pas inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le morcellement de l'enquête publique et le report dans un avenir incertain de celle pour le secteur Ouest sont sans doute à l'origine de cette absence.

- L'évaluation économique et sociale du projet a démontré un gain socio-économique pour la collectivité de 360 000 000 € soutient le CD 95, avec une baisse de 30% de trafic dans les centres villes de Garges-Lès-Gonesse et de Sarcelles (au niveau du pôle gare) dont une baisse de 20% de trafic poids-lourds avec un gain de temps de parcours de 6 minutes entre la RD301 et la RD84 et un accès facilité à 165 000 emplois (horizon 2030). Le CD 95 n'exclut pas de recourir à des co-financements mais à ce stade, il n'est pas prévu de participation financière de la communauté d'agglomération de la vallée de Montmorency.

### **3.19- Sur les aménagements et les alternatives du projet**

L'alternative principale souvent citée est l'abandon pur et simple du projet au profit de l'amélioration des transports en commun, voire d'aménagements pour les circulations douces. Quelques mesures plus ponctuelles de complément ou d'amélioration du projet sont proposées. Les commentaires du Département sur ces observations sont indiqués au fur et à mesure des sujets abordés.

Pour l'alternative par l'amélioration des transports en commun :

-Monsieur Francis Pithois propose un certain nombre d'aménagements dans les réseaux routiers et de transports en commun qui pourraient remplacer ce projet comme la suppression du carrefour de la Croix verte, la réalisation du barreau de Gonesse pour la liaison entre les lignes B et D du RER ou des prolongements du tramway T5.

-Le collectif Vivre sans BIP demande l'arrêt du projet de l'avenue du Parisis au profit du développement de moyens de transports respectueux de l'environnement.

-Monsieur Ghislain Gagny dit aussi que, au lieu de faire circuler les voitures, une amélioration des transports en commun, qui ne fonctionnent pas bien, serait nécessaire.

-Monsieur Bernard Roze, « radicalement contre le projet », demande de développer les transports en commun et les circulations douces en alternative à la circulation automobile : il privilégierait le prolongement du tramway T5 vers Le Bourget et un TCSP desservant les centres de Sarcelles et empruntant l'une des voies du BIP actuel.

- Monsieur Fabien Alonso soutient le principe qu'en milieu urbain et d'habitat, le développement des transports en commun doit être prioritaire à tout nouvel axe routier et rappelle pour étayer sa position les déclarations du Secrétaire d'Etat chargé des Transports pour lutter contre le changement climatique.

- Europe Ecologie Les Verts Val d'Oise souhaite que le projet soit abandonné et qu' « au moins une partie des sommes qui lui sont consacrées servent à abonder des projets de transports en commun non polluants. »

- De façon plus globale sur ces observations, le Maître d'Ouvrage précise à nouveau que les projets de transports en commun étudiés par le STIF ne permettront pas de répondre à eux seuls à l'augmentation de la demande de déplacements à l'Est du Val d'Oise mais que les réseaux existants dans les centres villes devraient retrouver des vitesses commerciales attractives. Le TCSP est bien prévu sur l'ensemble du tracé de l'avenue prolongé par le BIP Est.

-En cas d'aboutissement du projet, M. Pringot demande impérieusement l'enfouissement du projet alors que la ville est déjà coupée par le faisceau de lignes haute-tension.

- A cette observation le CD 95 indique que cela provoquerait une coupure sur le territoire générant des investissements très importants alors que le projet s'inscrit dans une requalification des routes départementales existantes.

-Madame Katie Voyau, sur le registre de Garges-lès-Gonesse, demande que le tracé du projet au droit de la ferme Lemoine soit déplacé vers le sud, plus près du bâti existant, afin de ne pas couper en deux l'espace vert naturel qui le dénaturera tout en réduisant le pâturage. Elle souhaiterait conserver un accès piétons dans l'espace vert depuis Garges-lès-Gonesse à hauteur du Fort de Stains pour continuer à pouvoir le traverser vers la ferme, du sud vers le nord.

- Le Département indique que lors de la concertation de 2012, la Ville de Garges-lès-Gonesse a exprimé le souhait de décaler le tracé de l'Avenue du Parisis vers le Nord, au niveau de la ZI de la Muette (entre la ferme Lemoine / Fort de Stains et la RD84) afin de prévoir la requalification de la ZI de la Muette. De plus, suite à la concertation de 2012, le carrefour d'entrée de Garges-lès-Gonesse a été déplacé vers l'Est pour laisser place à la coulée verte Nord-Sud au niveau du Fort de Stains. Ce carrefour, plus réduit que celui proposé lors de la concertation de 2012, offre des traversées à niveau et sécurisées pour les modes doux entre la Dame Blanche au Sud et la Vallée du Petit Rosne au Nord.

Puis le Département ajoute que la zone située au Nord de l'Avenue du Parisis est vouée à rester une zone naturelle et agricole tandis que l'espace au Sud, entre l'Avenue et le quartier de la Dame Blanche, permet de repenser les limites du quartier en adéquation avec le projet ANRU de la Dame Blanche (hors emprise prévue pour les compensations écologiques du secteur 2). L'accès piétons Sud-Nord sera étudié par le Conseil Départemental.

-Madame Isabelle Lemoine, sur le registre de Garges-lès-Gonesse, souhaite un passage piétons supplémentaire coupant l'avenue du Parisis orienté Nord-Sud dans le prolongement du Chemin des Condos sensiblement à mi-chemin entre les carrefours « Entrée de Garges » et « ZI de la Muette » qui permettrait un accès plus facile aux clients de Garges-lès-Gonesse d'accéder à la Ferme Lemoine (identique à la demande de Madame Katie Voyau ci-dessus). Madame Lemoine demande également une protection par clôture de la rive nord de l'avenue du Parisis longeant le terrain exploité pour l'élevage.

- Le Département s'est engagé à étudier ces demandes.

-Madame Christine Legré et Monsieur André Lemoine suggèrent de ne faire qu'une route à 2 fois une voie comme la rocade entre Garges et Dugny.

- D'après le Département, les modélisations ont montré que seul le scénario à 2 fois 2 voies permettait de décongestionner les centres villes et assurer une fluidité d'un trafic croissant au regard des nombreux projets sur le Grand Roissy, dans l'attente de l'arrivée d'un TCSP.

-Monsieur Pascal Kouvtanovitch, Président du Conseil Syndical de la résidence Malesherbes à Sarcelles très proche de l'intersection des RD 125 et RD 316 élargies souhaite quelques aménagements pour le fonctionnement de la résidence : porter le projet de mur clôture d'1.50 m à 3.00m de hauteur, à la suite de la fermeture de l'accès actuel prévoir le déplacement du portail électrique actuel et de la loge gardien sur le nouvel accès, prévoir des sécurités pour les passages piétons, harmoniser les protections phoniques de l'ensemble des bâtiments de la résidence et un ensemble de mesures administratives suite au changement d'adresse de la résidence.

- Les demandes continueront d'être examinées par le CD 95 en phase opérationnelle

-Madame Chantal Grolier souhaite « *un accès ouvert entre Paul Langevin et la RD316 pour l'avenue Charles Péguy dangereusement saturée et constamment sillonnée par les ambulances* ».

- Le CD 95 précise que la Communauté d'Agglomération Val de France réalise actuellement la deuxième tranche d'une liaison nouvelle entre la RD316 et la rue Paul Langevin. Cette voie se dénomme la rue Raymond Rochon.

## **3.2 Avis de l'Autorité environnementale**

Comme indiqué dans la présentation du dossier, l'Autorité environnementale ne s'est pas prononcée sur ce projet dont l'impact environnemental n'est pourtant pas anodin. On peut le regretter.

## **3.3 Observations émises par le commissaire enquêteur**

### ***3.31-sur la forme***

L'enquête publique concernant ce dossier n'a pas soulevé un très grand intérêt des habitants d'un territoire à caractéristiques urbaines denses. Le projet a pourtant une incidence sur les conditions de vie des 120 000 habitants des communes traversées. Le nombre de questions et d'observations du public reste modéré comme on a pu le noter dans le paragraphe 3.10 ci-dessus sur les généralités des observations du public. Les observateurs ne se sont manifestés, à de rares exceptions près, que pour l'utilité publique du projet avec tous ses effets sur le cadre de vie et sur l'environnement. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui relèvent plus de l'attention de techniciens n'a eu que très peu de commentaires.

La longue concertation de 2012 où l'audience avait été plus soutenue sur ce secteur Est du projet est probablement l'une des raisons de la faible participation des habitants des communes traversées.

Le dossier d'enquête est très volumineux, 1650 pages en format A3, 87 pages en format A4 plus 6 grands plans, complet et bien présenté. On peut noter des paragraphes redondants, notamment la présentation du projet, toutefois nécessaires pour ceux qui ne s'intéresseraient qu'à certains aspects du dossier. Mais il s'adresse plus à des spécialistes qu'au grand public qui, la majeure partie du temps, refuse de le regarder. C'est le commissaire enquêteur qui en explique les grandes lignes. Cependant les notes synthétiques et les supports complémentaires de communication confectionnés par le Conseil Départemental ont permis d'être plus pédagogiques pour le plus grand nombre.

Le projet présenté à la concertation publique de 2012 portait sur l'ensemble de cette liaison entre Soisy-sous-Montmorency et Bonneuil-en-France et sur son accompagnement par un TCSP. On peut effectivement regretter, comme l'ont signalé quelques observateurs, que le projet soumis à l'enquête soit tronqué en deux parties sensiblement égales et qu'il n'apporte pas quelques précisions sur l'emplacement ou le point des études menées pour l'implantation du TCSP. Il est vrai que la section Est ne présente pas de difficultés majeures voire d'intégration et que sa réalisation pourrait se réaliser dans un délai raisonnable sans études complémentaires plus complexes. Ce qui n'est pas le cas pour le secteur Ouest qui doit franchir une topographie moins simple et un tissu urbain plus sensible. Quoi qu'il en soit, le lissage des investissements est nécessaire surtout dans le contexte économique actuel.

### ***3.32 -sur le fond***

L'enquête publique portait sur deux obligations du projet: elle était préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de réalisation du projet et était accompagnée de la mise en conformité des POS/PLU des communes traversées.

C'est la DUP qui évidemment a retenu toute l'attention. La mise en conformité des documents d'urbanisme locaux est une formalité d'accompagnement pour autoriser la réalisation du projet et ne soulève pas de commentaires importants. Cependant la compatibilité avec le SDRIF a fait l'objet de contestation et une analyse fine a dû en être effectuée.

### **3.321 L'utilité publique du projet :**

Ce projet est-il d'utilité publique en présentant un intérêt général pour la collectivité ? Les moyens de communications de la région parisienne se sont construits radialement vers Paris, qu'il s'agisse des transports en commun ou du système viaire. Pour les transports en commun le Grand Paris Express va corriger le principe en construisant des rocades d'interception principalement en petite couronne. Pour la voirie, le Boulevard Périphérique de Paris des années 60 puis l'autoroute A86 construit par phases de 1968 à 2011 ont permis là aussi de délester les trafics en rocade. La Francilienne plus éloignée reliant les villes nouvelles à 25 km environ de Paris n'est toujours pas bouclée. Pour les liaisons intermédiaires, dans le Val d'Oise, la décision de commencer le BIP entre l'A15 à Argenteuil et l'A1 à Gonesse a été prise en 1993 avec la construction du premier tronçon de la partie Ouest puis, plus récemment, par phases la partie la plus à l'Est. La partie centrale restant à réaliser peut donc paraître nécessaire pour assurer une continuité sur cette liaison. Sa transformation en avenue définissant une infrastructure à caractère urbain plus qu'une voie rapide doit permettre de mieux s'intégrer dans le tissu urbain dense qu'elle devra traverser.

**Mais rappelons que le dossier présenté à l'enquête publique ne concerne que la section Est sur lequel la réflexion doit seulement être portée.**

- Le transport privé ou les transports en commun, l'avenue multimodale ?

Sur les caractéristiques de cette nouvelle voie, il peut être tenu un éclairage supplémentaire sur le partage multimodal de la voirie qui a été présenté. Pour pouvoir répondre au défi environnemental visant à anticiper les mutations climatiques et énergétiques, il est évident que compte tenu des techniques actuelles, les transports collectifs constituent une alternative aux modes individuels motorisés et présentent l'avantage d'être plus vertueux en termes d'émissions de polluants, de gaz à effet de serre, de nuisances sonores et ont la capacité de transporter plus d'usagers.

Si la priorité est donnée aux projets de transports collectifs, l'organisation et le fonctionnement du réseau routier demeure un enjeu pour l'aménagement du territoire francilien et doit répondre à la diversité des besoins des franciliens. L'automobile reste un mode de transport privilégié dans de nombreux cas et pour beaucoup d'usagers, souvent symbole de liberté, pour les achats, le trajet domicile-travail, le transport des enfants ou simplement les loisirs. Toutefois, son usage doit être optimisé en tenant compte des caractéristiques du réseau afin de déterminer les capacités offertes pour permettre une utilisation par les différents modes de transport.

Il faut aussi souligner que malgré les efforts entrepris pour favoriser les modes alternatifs pour les transports des marchandises comme le rail et le fleuve en Ile de France, il demeure encore 88% du trafic par route et que quotidiennement plus de 420 000 véhicules utilitaires empruntent le réseau viaire. En terme d'activités, cela représente plus 400 000 emplois soit environ 10 % de la population active. Les zones aéroportuaires du Bourget et surtout de Roissy font parties des principaux leviers de l'économie francilienne et nationale où sont projetées à court terme d'importants développements nécessitant des accès plus aisés pour leur attrait et leur fonctionnement. Les comités interministériels des 14 avril et 15 octobre 2015 sur le Nouveau Grand Paris ont rappelé la nécessité de valoriser le Grand Roissy. Dans sa Mesure



17, le Comité du 14 avril indique que « *le potentiel du Grand Roissy doit être valorisé avec plus de cohérence et de visibilité en faisant profiter les riverains du Grand Roissy du développement et des créations d'emplois* ». Le Comité du 15 octobre cite des statistiques : l'Ile de France représente 6 millions d'emplois, accueille 47 millions de touristes avec 47 millions de déplacements quotidiens dont 8.5 millions en transports en commun ce qui en fait la plus forte région économique d'Europe.

Il convient de défendre l'idée du partage multimodal de la voirie préconisée par le SDRIF comme composante essentielle du modèle urbain, dense et compacte, et d'en distinguer les différents concepts:

- avenue et boulevard métropolitain : il s'agit principalement du réseau à caractère structurant comme celui du projet de l'avenue du Parisis dont l'évolution de l'axe peut s'accompagner d'une requalification urbaine. Il peut-être le support d'un TCSP, lorsque cela est nécessaire, et/ou aménagé de façon à favoriser l'usage des modes de liaisons douces (piétons, vélos..).

- avenue multimodale apaisée qui concerne les autoroutes et voies urbaines situées en zone dense urbaine ont vocation à devenir des avenues multimodales apaisées en limitant la vitesse qui conduit ainsi à réguler le trafic, renforcer la sécurité routière, fiabiliser les temps de parcours, réduire les nuisances (pollution, sonores) et à accueillir des modes alternatifs et des transports collectifs.

- voie réservée multimodale : cela consiste à dédier une voie à un ou plusieurs types de véhicules sur le réseau d'autoroutes et voies rapides à caractère magistral. Il peut s'agir de transports collectifs, taxis, co-voiturage, etc.

Il faut aussi rappeler que la mise en œuvre effective du partage multimodal de la voirie est du ressort des maîtres d'ouvrage et gestionnaires de la voirie et dépend des conclusions des études engagées ou à mener sur chacun de ces axes.

Le projet correspond bien aux particularités d'une avenue métropolitaine qui est accompagné de voies dédiées aux circulations douces, une coulée verte et des mesures d'accompagnement d'intégration paysagère et environnementale comme la plantation de 800 arbres ou la renaturation du Petit Rosne. Il va permettre de souder les quartiers et les communes, faciliter les déplacements.

#### ➤ L'amélioration de la circulation et l'accompagnement environnemental

Cette nouvelle infrastructure doit être parfaitement accompagnée de toutes les dispositions possibles pour ne pas dénaturer le site et minimiser de façon drastique les nuisances qu'il va générer par rapport à la situation actuelle qui est un espace libre souvent en friche. Les riverains de cet espace seront naturellement impactés d'autant qu'ils sont pour certains habitués depuis très longtemps à ce calme relatif. Par contre ceux des centres villes au contraire seront grandement soulagés. C'est tout l'intérêt général qui est en jeu.

La réalisation supplémentaire d'un transport en commun en site propre le long de cette nouvelle artère serait aussi propice à rapprocher les quartiers des communes traversées en facilitant les déplacements de ses habitants. Il pourrait alors légèrement soulager le trafic routier.

La section Est de cette nouvelle artère présente des caractéristiques autorisant une circulation à vitesse modérée avec de nombreux carrefours qui permettent à la fois le franchissement à intervalles rapprochés et sécurisés et aussi les dessertes locales. Il présente un intérêt général tant pour l'amélioration de la circulation en ce qui concerne le transit que pour la desserte en

offrant un accès plus aisé aux populations locales. Cette nouvelle infrastructure pourra délester le trafic des centres villes existant (estimé à 30% de moins à la traversée des centres de Sarcelles et de Garges-lès-Gonesse) où les dimensions des voies n'ont pas pu prendre en compte l'intensité de celui constaté aujourd'hui. On peut y espérer plus de tranquillité pour les résidents et surtout une sécurité accrue d'autant que certaines voies de transit desservent de nombreux établissements scolaires et des quartiers à très forte densité d'habitat.

Par ailleurs on peut penser que cette nouvelle voie fera gagner un temps appréciable pour le temps de parcours avec un meilleur confort d'utilisation et une sécurité accrue sur une voie plus dédiée à la circulation en dehors de l'habitat dense, des équipements publics et des commerces. L'accès aux plateformes aéroportuaires devrait ainsi être facilité ce qui est de très bon augure au vu du développement projeté de ces zones et rappelé régulièrement par les gouvernements successifs.

Il faut aussi rappeler que ce projet, vieux de plus de 80 ans, est inscrit dans les documents d'urbanisme. Plus récemment il a été intégré aux Contrats de Développement Territoriaux comme « épine dorsale » de voies de communication pour desservir les futurs grands aménagements de cette partie de territoire francilien, boostée par la proximité des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle ou du Bourget. La plupart des terrains réservés au passage de cette nouvelle artère sont déjà la propriété de la collectivité et ont été ainsi « gelés ». Le recours à l'expropriation, opération toujours délicate, souvent conflictuelle et surtout à l'origine de traumatismes pour les personnes concernées, serait ici très contenu. La collectivité indique avoir la propriété de plus de 75% des terrains nécessaires.

Il peut être aussi constaté que la section Est de ce projet ne devrait pas générer de gêne sur une très grande partie de son tracé qui est relativement éloigné des habitations si on excepte surtout la Résidence Malesherbes de Sarcelles. On peut malgré tout relativiser l'impact sur cet ensemble implantée au carrefour des RD 316 et RD 125 subissant donc l'intensité du trafic. Il peut être espéré un apaisement avec la réalisation du projet où le carrefour devrait assurer une meilleure fluidité de la circulation des véhicules et un renfort de la protection contre le bruit par des protections de façades des bâtiments de la résidence.

#### ➤ Quelques réticences et interrogations

Si ce tronçon paraît effectivement d'intérêt général, il doit être soulevé les commentaires suivants :

-a : l'intégration environnementale devra être particulièrement soignée afin de préserver au mieux les quelques rares espaces naturels disponibles aujourd'hui et notamment cet ensemble conséquent de la prairie de la ferme Lemoine où un consensus d'usage a été maintenu pour l'exploitation agricole sur un terrain appartenant à la collectivité. Interrogé à nouveau sur cette question par le commissaire enquêteur, le Département a rappelé que le projet de l'Avenue du Parisis n'est pas pensé comme une infrastructure de type voie rapide de grande échelle mais au contraire est présentée comme une réelle couture des tissus urbains traversés au profit des habitants. Par exemple, l'emprise des voies routières est inférieure à l'emprise des espaces verts et des voies douces projetées et lorsque cela est techniquement réalisable, il n'y a pas de dénivellation pour faciliter les échanges entre les deux rives du projet. Pour son intégration paysagère, une réelle strate arborée est déroulée tout au long de l'Avenue, avec un double, voire un triple alignement d'arbres de haute tige. Afin d'assurer la reprise et la bonne écologie de ce projet, seules les espèces autochtones sont préconisées (ni des hybrides ni des cultivars).

Depuis Arnouville où le grand espace vert de la vallée du Petit Rosne en contrebas est le plus visible, le CG95 prévoit que les massifs plantés et les rangées d'arbres seront largement

perceptibles et domineront la perception des véhicules et de la route, cachés par les haies basses. Ainsi serait préservé à long terme le statut naturel et agricole de la vallée du Petit Rosne qui serait renforcé par l'aménagement de promenades de découverte.

-b : la protection des riverains contre les nuisances générées par ce nouvel axe, même déjà largement étudiée dans le dossier d'enquête, devra être prioritaire dans toutes les composantes de détails du dossier d'exécution surtout en termes de nuisances sonores. Il est certain que la circulation sur l'avenue engendrera un niveau de bruit supérieur à celui existant. L'impact peut se répercuter sur des distances importantes variables en fonction de la direction et de la force du vent. Certes les mesures préventives décrites dans le dossier sont déjà significatives mais il serait nécessaire dans le dossier d'exécution d'entreprendre des analyses encore plus fines des dispositifs à mettre en œuvre. Il ne faut pas non plus espérer avoir un gain par les plantations d'arbres d'alignement dont l'espèce n'est pas précisée. La croissance plus ou moins lente et la perte du feuillage en hiver (dans le cas de plantations de feuillus ce qui est très souvent le cas en alignement) ne répondront pas totalement à l'objectif recherché. On peut aussi un peu relativiser l'impact sur le bruit dans les logements quand ils sont déjà, pour une grande partie d'entre eux, dans la zone concernée par le PEB et donc avec équipements spéciaux de lutte contre les nuisances sonores.

Suite à de nouvelles demandes de précisions du commissaire enquêteur, le Conseil Départemental a ajouté que le projet acoustique et le projet de paysage ont été pensés ensemble enfin d'assurer l'efficacité phonique et la qualité paysagère de l'opération. Toutes les éventuelles nuisances sonores ont été étudiées et font l'objet, pour chaque site concerné, d'un projet acoustique associé à un projet particulier d'intégration paysagère (cf. étude d'impact et annexe paysage).

-c : lors de la mise en service des différentes phases de cette nouvelle voirie, il y aura lieu de mesurer l'impact du nouveau trafic se déversant sur les voiries locales et notamment sur la RD301 dans les sens de circulation Est-Ouest. Il faut rappeler que depuis la mise en service en 2003 de la section comprise entre l'autoroute A15 et la RD 109 à Soisy-sous-Montmorency, le trafic est passé de 18 000 véhicules par jour à plus de 34.000 sur l'avenue Kellermann à Soisy, essentiellement de la circulation de transit. Quels aménagements seront à réaliser pour éviter des bouchons et des saturations du réseau local d'extrémité ? A ces interrogations le Département affirme que les études ont montré que le trafic induit serait principalement supporté par la RD301 Nord dont la capacité serait suffisante mais ne générerait pas une augmentation de trafic au niveau global. Il s'agirait d'une "redistribution" des trafics vers l'Avenue du Parisis au profit des voiries locales. Un ajustement de la programmation des feux au niveau des carrefours avec la RD301 serait mis en œuvre pour écouler les trafics futurs sur la RD311, la RD193E à Groslay et sur la RD125 à Montmorency.

-d : le fonctionnement des carrefours du Christ sur l'avenue du Parisis et celui existant du Rond-Point du Christ d'Arnouville sont très proches, de l'ordre de 100 m entre leurs centres respectifs. Questionné sur leur fonctionnement qui pourrait apparaître très vite difficile, d'autant que le giratoire à l'Est à l'intersection avec la RD 84 a se trouve aussi assez voisin, le Département a expliqué que, suite aux études de dimensionnement et de gestion des temps de feux proposés, les carrefours ne satureront pas et que la longueur maximale de ces éventuelles files d'attente seront inférieures à 35 mètres, longueur bien en deçà de l'inter-distance entre ce carrefour et les carrefours voisins.

-e : l'avenue doit permettre le passage d'un TCSP dont aucune description n'est même abordée dans ce dossier qui annonce répondre au SDRIF. Si la collectivité maintient ce postulat dans la présentation de son dossier, il aurait été convenable d'en expliquer davantage les grandes lignes et d'en prévoir précisément les réserves nécessaires. La préparation de la plateforme d'accueil de ce TCSP pourrait être aménagée concomitamment aux travaux de réalisation des travaux de construction de l'avenue. Ainsi les travaux pour sa mise en place minimiseraient non seulement les difficultés sur la circulation des véhicules et celle réservée aux circulations douces mais aussi limiteraient l'impact sur les aménagements environnementaux principalement les plantations. La reprise de travaux sur une voirie nouvelle quelque temps après sa mise en service est toujours très mal vécue par les riverains et les usagers. Ce phasage est aussi un surplus inévitable de dépenses souvent interprété comme un gaspillage d'argent public.

Sur ces réflexions le Département a précisé que, sur une emprise supplémentaire de 12 m de large le long de l'avenue, il y aurait d'Ouest en Est le tracé possible du TCSP en position latérale (Sud) jusqu'au carrefour d'entrée de Sarcelles, puis se décrocherait vers le Sud pour traverser la ZAC entre deux jusqu'au carrefour Paul Langevin, à nouveau en position latérale (Sud) jusqu'au carrefour de la ZI de la Muette puis serait envisagée en position centrale (10% de l'ensemble du linéaire total) pour la jonction avec le BIP Est où les emprises sont réservées en position centrale. Le Département poursuit en indiquant que lorsque la réalisation du TCSP se ferait en position latérale, l'impact pour l'usager sur l'avenue du Parisis serait quasi nulle car l'emprise de 12 m de large serait suffisante pour le passage des engins de terrassement et des camions. Pour la réalisation en section centrale, avant les travaux, l'étude d'une exploitation sous chantier fine et collaborative avec les collectivités traversées serait effectuée avec notamment des relevés de comptages, des études d'itinéraires de substitution, des adaptations d'horaires de travail du chantier pour éviter les heures de pointes, etc

#### ➤ L'impact financier

Le Maître d'Ouvrage annonce une estimation des dépenses voisine de 146 Millions d'Euros. La durée des travaux est prévue sur 6 ans ce qui pourrait permettre, suivant un lissage basique, un investissement annuel proche de l'ordre de 25 Millions d'Euros. Si on compare au budget 2015 du Conseil Départemental du Val d'Oise de 1,27 Milliards d'Euros avec plus de 270 millions d'investissements, ce projet, qui pourrait être subventionné à hauteur de 50%, va représenter une part conséquente voisine de 5% sur cette seule partie investissement mais pas disproportionnée. Si on ne considère que les retombées économiques que vont apporter au département la réalisation de cette nouvelle artère, le retour sur investissement brut tel que présenté dans l'étude semble intéressant même si ce projet représente naturellement une charge pour sa construction puis son entretien et son exploitation. Bien que toujours d'approche plus subjective et en prenant en compte des indicateurs sociaux économiques souvent contestables, il paraît beaucoup plus favorable d'une part en gain de temps réservé aux usagers avec le corollaire de moindre consommation de carburant ou d'entretien des véhicules ainsi que la moindre émission de gaz à effet de serre ou de polluants avec le gain sur la santé. La conséquence sur la très probable amélioration de la sécurité reste toutefois difficile à quantifier sous cet aspect économique mais, comme l'étude d'impact le mentionne, serait très appréciable. Et globalement le projet devrait apporter un impact financier très positif à moyen terme pour l'ensemble de la société, la collectivité publique, le contribuable et l'usager.

### 3.322 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet doit effectivement être en compatibilité avec les documents d'urbanisme supracommunaux tels que le SDRIF ou les SCOT s'ils existent mais aussi en compatibilité avec les plans locaux d'urbanisme des communes qui devront alors être modifiés suivant les articles L.123-14 et suivants et R.123 -23 et suivants du Code de l'Urbanisme. Les SCOT qui auraient pu être concernés par le projet, CAVAM (uniquement pour Groslay pour ce dossier sur le seul secteur Est du tracé) et SIEVO ont été dissous et donc aucun SCOT n'est opposable.

Il ne reste qu'à analyser le SDRIF et les Plans locaux d'urbanisme des communes traversées.

- Le SDRIF

Il a été contesté la compatibilité du projet avec le SDRIF.

Rappelons les fondamentaux : *le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Comme le prévoit l'article L. 141-1, «Ce schéma détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.»*

*Le SDRIF assure la cohérence des politiques publiques sectorielles des différents acteurs compétents et l'articulation des échelles temporelles et spatiales de l'aménagement.*

*Le SDRIF offre un cadre, fixe des limites, impose des orientations et laisse aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, la responsabilité de la traduction de ces grandes orientations au niveau local. Il n'a pas vocation à se substituer aux servitudes de natures diverses qui pourraient s'imposer localement et qui devront être prises en compte par les collectivités.*

Le SDRIF est composé de 6 fascicules et de 2 cartes. Les seuls de portée normative sont les fascicules 2, Défis, projet spatial et objectifs et 3, carte de destination générale des territoires avec les cartes 3b et 3c. Les annexes sont non opposables et sans portée réglementaire.

*Le fascicule 3 précise que les aménagements de voiries du réseau principal et les nouveaux franchissements doivent intégrer la circulation des transports collectifs ainsi que l'insertion de modes actifs et la continuité de leurs itinéraires, en fonction des études de trafic.*

*Les itinéraires pour les modes actifs seront développés à l'occasion des opérations d'aménagement. Ils doivent notamment relier, pour la mobilité quotidienne, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, les établissements scolaires. En outre, ils doivent permettre et favoriser l'accès aux espaces ouverts et équipements de loisirs.*

*Dans le cadre d'un développement durable et solidaire de la métropole francilienne et des bassins de vie qui la constituent, ainsi qu'en cohérence avec ses objectifs de «compacité» urbaine et de mixité des fonctions, le réseau de transport francilien doit permettre la mobilité quotidienne des personnes fondée sur un développement massif du recours aux transports collectifs et aux modes actifs (marche et vélo). Le réseau doit gagner en fluidité et en fiabilité*

*si nécessaire au détriment de la vitesse et permettre un meilleur fonctionnement des circulations mais aussi un meilleur partage multimodal de la voirie.*

*Il doit également mieux s'intégrer dans la ville en renforçant les liens urbanisme-transport et en atténuant les coupures que constituent souvent les grandes infrastructures.*

*Les infrastructures en cause sont celles:*

- *du réseau routier à caractère magistral d'autoroutes et de voies rapides;*
- *du réseau routier principal dit «réseau principal» ;*
- *des nouveaux franchissements.*

Le dossier rappelle la longue concertation préalable à la prise en compte des ajustements demandés par les collectivités avec le respect règlementaire de l'article L1214-2 du Code des Transports visant à développer les transports collectifs et les moyens de déplacement les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche, puis la contribution à l'urbanisation de l'Est du département, en développant notamment les pôles secondaires d'emplois, le détournement du trafic automobile des centres villes pour pouvoir requalifier les espaces publics, la préservation de la trame verte et de la trame bleue et la création d'une liaison efficace entre plusieurs communes périphériques de l'agglomération. Tous ces ajustements repris dans le dossier répondent aux objectifs du SDRIF.

Le fascicule 5, qui figure en annexe, présente les politiques publiques partenariales et contractuelles nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF et explicite le processus de suivi et d'évaluation de cette mise en œuvre. C'est donc l'ensemble des dispositifs mobilisés qui sont mis en résonance pour garantir la mise en œuvre de la stratégie d'aménagement et de développement régional. Un chapitre de ce fascicule aborde la logique des territoires d'intérêt métropolitain. Présenté en annexe, ce fascicule 5 ne peut être opposé.

.Au vu de toutes ces considérations, il peut être admis que le projet de l'avenue est compatible avec le concept de relier et structurer l'espace urbain en y adjoignant un tracé parallèle pour les circulations douces et en réservant l'espace pour un transport collectif du type TCSP.

Pour mémoire le nouveau SDRIF, baptisé "Ile-de-France 2030", a été approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre, publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel et que les collectivités locales disposent de trois ans à compter de la publication de ce décret pour mettre leurs documents locaux d'urbanisme en compatibilité avec le SDRIF.

- Les documents d'urbanisme des communes

La description des modifications des documents d'urbanisme communaux des quatre communes, Bonneuil en France, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles et Arnouville a été décrite au chapitre de la présentation du dossier principal. Pour mémoire le PLU de Groslay intégrait les caractéristiques du projet et aucune modification n'est à effectuer. Suite à la réunion tenue le 20 mai 2015 initiée par le Conseil départemental à laquelle assistaient les représentants des communes d'Arnouville, Garges-lès-Gonesse et Sarcelles, de la Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency et des services de l'Etat, le dossier additif joint au dossier principal a permis de prendre en compte les ajustements demandés dans le compte rendu de cette réunion joint en pièce annexe de ce dossier additif.

Comme constaté les modifications sont peu importantes du fait que les plans d'urbanisme des communes comprenaient tous la réservation des emplacements nécessaires à la réalisation de ce projet, certains depuis de très nombreuses années.

Aussi, compte tenu, d'une part, du consensus entre les différentes parties prenantes sur les modifications à apporter aux POS/PLU des communes et du faible impact apporté par le projet, et, d'autre part, par le manque d'observation du public, il n'y a pas de commentaire à apporter à cette mise en compatibilité sauf trois remarques concernant les communes d'Arnouville, de Garges-lès-Gonesse et de Sarcelles :

- Pour Arnouville il est indiqué dans le dossier additif qu'il n'y avait plus lieu de se prononcer au niveau de cette enquête dans la mesure où le conseil municipal avait arrêté par une délibération du 27 mai 2015 son PLU intégrant les modifications pour la mise en compatibilité. Or le PLU, qui se substituera au POS révisé le 28 juin 2006, est arrêté mais n'est pas approuvé puisque l'enquête publique concernant sa mise en œuvre se tient du 12 octobre au 17 novembre 2015. En toute rigueur, le POS devrait donc être mis en compatibilité dans le laps de temps éventuel compris entre la décision du Préfet pour la DUP et la mise en compatibilité des POS/PLU et celle concernant le PLU nouvellement approuvé.

- Pour Garges-lès-Gonesse après une observation du collectif « vivre sans BIP » qui contestait que certains terrains sur Garges-lès-Gonesse puissent à la fois être sensés servir de zones de compensation environnementales et de zones à urbaniser dans les quartiers proches de la Dame Blanche Nord et de la ZI de la Muette, le Conseil Départemental a précisé qu'en effet une zone de compensation écologique au sud de l'avenue du Parisis se situait en zone AU prioritairement en emplacement réservé intitulé « Secteur Est-Aménagement de l'Avenue du Parisis » qui intégrait la réalisation de la voirie, les aménagements hydrauliques, les aménagements paysagers, la mise en œuvre des mesures compensatoires écologiques et les exhaussements et affouillements des sols qui sont associés aux aménagements précédemment cités.

Par ailleurs, la zone AU est aussi une zone d'urbanisation future dont l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à une modification ou à une révision du Plan Local d'Urbanisme. Or à ce jour, seuls les projets d'intérêt ou d'utilité publique, l'aménagement de jardins ouvriers, les terrains de sports et de leurs constructions annexes y sont autorisés.

Aussi un changement de zone, de AU en N, est de la compétence de la commune de Garges-lès-Gonesse dans le cadre de l'actuelle révision de son PLU. Lors de la réunion des personnes publiques associées, qui s'est tenue le 13 octobre 2015, la commune a présenté cette évolution au sein de l'OAP Trame verte et bleue. Ainsi toutes les zones de compensation écologique se situent en zone N.

- Pour Sarcelles, la note remise par Madame Annie Perronet, Adjointe au Maire, lors de la dernière permanence, signale qu'une modification simplifiée du PLU de la ville serait présentée pour approbation lors du Conseil Municipal du 8 octobre 2015 mais qui ne peut pas être prise en compte dans cette enquête puisqu'elle s'est achevée le 2 octobre. Cette modification comporte les dispositions de l'avenant du CDT Val de France, Gonesse et Bonneuil-en-France qui a fait l'objet d'une révision du PLU approuvée le 12 mars 2015 portant sur la mise en œuvre des dispositions de l'article 166 de la loi ALUR et les assouplissements qu'elle permet en matière de construction de logements en zone C des PEB. Puis en parallèle, l'élaboration d'un nouveau Programme Local de l'Habitat intercommunal a été prescrite par la Communauté d'Agglomération « Val de France » qui vient préciser le contenu des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbains, programmés dans ces secteurs en précisant la typologie de logements construits. Cette nouvelle modification est sans impact avec la mise à jour nécessaire au projet de l'avenue du Parisis.

Aussi, puisque les deux procédures, modification simplifiée décrite ci-dessus et mise en compatibilité pour l'avenue du Parisis, sont conduites en même temps, la commune de Sarcelles, lors de l'éventuelle déclaration d'utilité publique de l'avenue du Parisis et en accord avec les services de l'Etat et du Conseil Départemental du Val d'Oise, procédera à la fusion des pièces du PLU modifiées pour ne former qu'un document d'urbanisme unique.

Le commissaire enquêteur



Philippe Millard



## **CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

### **sur la DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE du projet**

#### **Objet de l'enquête**

L'enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à la mise en compatibilité des POS/PLU des communes de Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Arnouville et Bonneuil-en-France pour la réalisation de la section Est de l'avenue du Parisis s'est déroulée conformément au Code de l'Urbanisme notamment ses articles L 123-16 et R 123-23 et à l'arrêté du Préfet du Val d'Oise N°2015-12452 en date du 16 juin 2015 du 1er septembre au 2 octobre 2015 inclus.

Le projet, dont le Maître d'ouvrage est le Conseil Départemental du Val d'Oise, consiste en la réalisation de la section Est de l'Avenue du Parisis, infrastructure routière de liaison de 5.5 km entre la RD301 à Groslay et la RD 84a à Bonneuil-en-France. Cette infrastructure est la phase 1 d'un programme qui permettra de relier la partie Ouest du BIP, Boulevard Intercommunal du Parisis, boulevard dont l'origine se situe à l'Autoroute A15 à Argenteuil jusqu'à l'intersection avec la RD 109 à Soisy-sous-Montmorency, achevée depuis 2003, à la partie Est du BIP en cours d'achèvement à Bonneuil-en-France entre l'intersection avec la RD 84a et la RD 370 à Gonesse. Le tronçon le plus à l'Est à partir de la RD 370 à Gonesse a été raccordé par phases à l'Autoroute A1 depuis 1995. A terme cette infrastructure assurerait donc une liaison entre l'Autoroute A15 à Argenteuil et l'Autoroute A1 à Gonesse proche de l'aéroport Roissy-Charles-de Gaulle sur environ 21 km.

Les phases 2 et 3 de ce programme concerneront la réalisation du dernier tronçon entre Groslay et Soisy-sous-Montmorency sur environ 5.5 km et la mise en œuvre d'un TCSP, Transport en Commun en Site Propre, sur l'ensemble du tracé de l'Avenue du Parisis.

Ce projet de liaison routière Est-Ouest date des années 1930, alors ARISO, puis est devenu un maillon de l'A87 avant d'être transformé en Boulevard Intercommunal du Parisis, BIP, infrastructure aux caractéristiques autoroutières à 2 fois 2 voies dont les extrémités Est et Ouest ont été réalisées. Aujourd'hui sur le tronçon central manquant, ce projet, requalifié Avenue du Parisis, correspond à des caractéristiques plus urbaines à 2 fois 2 voies, quelquefois 2 fois 3 voies sur les tronçons réaménagés sur des voies existantes, impliquant une vitesse plus limitée et avec de nombreux carrefours de niveau pour les dessertes locales. Il est accompagné de voies pour les liaisons douces, d'aménagements paysagers, de couloirs de continuité écologique et de la renaturation de la rivière le Petit Rosne.

Le dossier mis à l'enquête comporte une très importante étude d'impact sur tous les aspects de l'environnement. Il comprend aussi la mise en compatibilité des documents d'urbanisme principalement sur des modifications de superficies d'emplacements réservés correspondant aux évolutions du tracé retenu et des aménagements environnementaux qui l'accompagnent.

#### **Déroulement de l'enquête et commentaires**

Cette enquête a été ouverte du mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 au vendredi 2 octobre 2015 inclus en mairies d'Arnouville, de Bonneuil-en-France, de Garges-lès-Gonesse, de Groslay et de Sarcelles. Pour Sarcelles, en plus de la mairie, le centre administratif a aussi été retenu comme

lieu d'enquête. Huit permanences du commissaire enquêteur ont été assurées pour la réception du public les :

- mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- samedi 5 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie de Sarcelles, Hôtel de Ville,
- mercredi 9 septembre 2015 de 15h30 à 18h30 à la Mairie de Bonneuil-en-France,
- vendredi 11 septembre 2015 de 14h00 à 17h00 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse,
- lundi 14 septembre 2015 de 16h00 à 19h00 à la Mairie de Groslay,
- lundi 21 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- mardi 29 septembre 2015 de 8h45 à 11h45 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse
- vendredi 2 octobre 2015 de 14h00 à 17h00 au Centre Administratif de la Mairie de Sarcelles.

La publicité de l'enquête a été faite par annonces légales dans la Gazette du Val d'Oise et l'édition du Val d'Oise du Parisien les 24 juin, 12 août et 2 septembre 2015, par voie d'affichage sur tous les panneaux administratifs des cinq communes, sur les lieux de réalisation de la future avenue, sur les sites internet du Conseil départemental du Val d'Oise, des communes de Bonneuil-en-France et Arnouville ainsi que celui de la Communauté d'Agglomération du Val de France .

Des dépliants ont été distribués aux cinq communes concernées pour mise à disposition à l'accueil de leur mairie et à l'accueil du Centre Administratif de Sarcelles ; des flyers en format A5 ont été déposés dans les boîtes à lettres des 42 646 foyers des cinq communes entre le 24 et le 27 août. L'ensemble de la publicité a été satisfaisante.

L'enquête publique concernant ce dossier n'a pas suscité une très grande contribution du public. Elle n'a fait l'objet que d'un intérêt mesuré pour un centre urbain très dense de plus de 120 000 habitants si on ne considère que les cinq communes du secteur Est. Cinquante contributions écrites ont été formulées sur registres ou par notes et courriers. Elles sont plutôt défavorables au projet ce qui est fréquent sur ce type d'enquête où les opposants se manifestent davantage.

Il est à relever qu'une proportion substantielle des avis défavorables émane d'associations de défense de l'environnement plus localisées sur le secteur Ouest de l'avenue du Parisis et que la très grande majorité des élus du secteur Est soutient vivement le projet.

Les avis sont très partagés sur l'utilité publique de ce projet, pour les uns, obsolète, contraire aux préconisations des pouvoirs publics pour limiter l'usage des véhicules motorisés et néfaste pour son impact sur l'environnement, et pour les autres, au contraire, nécessaire pour le développement de cette partie de territoire défavorisée et mal équipée. Le désenclavement et le désengorgement des centres villes que procurerait la nouvelle infrastructure reçoivent un avis plutôt positif de l'ensemble des observateurs.

Pour la circulation, les partisans du projet principalement du secteur Est voient un progrès pour les déplacements tout en améliorant la tranquillité, la sécurité et la requalification des centres villes. Les opposants se manifestent surtout en craignant un afflux supplémentaire de véhicules pouvant rapidement saturer cette nouvelle artère en diffusant de nouvelles pollutions atmosphériques et des nuisances sonores en plus de celles du trafic aérien très notables sur ces territoires. Ils craignent aussi un surcroît de trafic à travers les communes du secteur Ouest. Le tracé de l'avenue à travers un espace réservé à l'agriculture est aussi largement contesté.

Il est encore observé par les uns les difficultés de budgéter ce projet dans une période de crise économique où les finances publiques sont limitées et par les autres que ce projet est un enjeu

important pour le développement économique de l'est du Val d'Oise générateur d'emploi aussi bien pour les communes directement traversées par le projet mais aussi pour les futures réalisations des zones aéroportuaires du Bourget et surtout de Roissy-Charles-de Gaulle.

Le procès-verbal de synthèse des observations du public et du déroulé de l'enquête a été remis au chef de projet du Conseil Général et commenté en séance en même temps qu'il était posé quelques questions complémentaires.

Dans les réponses et commentaires à ce procès-verbal, le Département a consolidé sa position en insistant sur le caractère important présenté par ce projet comme levier de l'économie locale qui sera facilité par un gain très appréciable pour les déplacements en véhicule privé vers les pôles d'activité actuels et ceux projetés sur les territoires des communes traversées. Ce sera aussi un atout pour rejoindre les zones aéroportuaires du Bourget et de Roissy, centres d'intérêt national à fort potentiel de développement rappelés régulièrement par les plus hautes instances du pays. On peut aussi remarquer que le délestage des centres villes renforcera la sécurité, diminuera les nuisances et pourrait redynamiser les cœurs de ville. In fine, les réseaux de transports en commun de ces centres pourraient aussi retrouver une meilleure régularité sur des artères plus fluides.

L'intégration environnementale de la nouvelle voie sur des terrains gelés depuis de très nombreuses années devra être très soignée. Le Maître d'ouvrage, suite aux nombreuses questions posées sur ce sujet principalement par les associations de défense, a bien pris la mesure de l'enjeu et, en s'appuyant sur la très sérieuse étude d'impact présentée dans le dossier, a pu confirmer que tous les aspects environnementaux seraient à nouveau repris et analysés dans les études d'exécution en phase opérationnelle. Il sera nécessaire de privilégier notamment l'intégration de l'avenue dans la vallée du Petit Rosne, espace naturel préservé assez rare dans un territoire peu favorisé subissant un certain nombre de contraintes notamment les nuisances des couloirs aériens.

Sur la question assez fondamentale du financement de cette opération sur la seule section Est objet du dossier soumis à l'enquête publique, on peut encore s'interroger effectivement sur la raison pour laquelle le contrat de plan Etat-Région ne l'a pas retenue et ne l'a pas jugée prioritaire. L'enjeu de l'amélioration des transports collectifs en Ile de France est en effet primordial mais on peut aussi constater que les très lourds investissements à la réalisation notamment du Grand Paris Express ne concernent que peu le département du Val d'Oise si on excepte les accès vers l'aéroport de Roissy. Aussi localement, compte tenu de la progression importante des déplacements individuels et de l'encombrement des centres villes des communes du secteur Est, compte tenu de l'attente de développement économique nécessaire à ce territoire, le Conseil Départemental porte seul le dossier en espérant obtenir le concours d'autres collectivités principalement celui de la Région qui avait participé à hauteur de 50% pour les études.

## Conclusions

**Il est bien rappelé que l'enquête publique ne porte que sur la section Est de l'avenue du Parisis et que le commissaire enquêteur ne peut émettre un avis que sur cette seule section :**

- Considérant qu'après une étude attentive et approfondie du dossier ainsi que plusieurs réunions et de très nombreux contacts avec les représentants du Conseil Général du Val d'Oise pour mieux appréhender les enjeux de l'enquête,
- Considérant que la publicité relative à cette enquête a été satisfaisante,
- Considérant qu'après avoir tenu huit permanences dans les cinq mairies du secteur concerné dans de bonnes conditions et avoir reçu, au cours de ces permanences, un nombre contenu de personnes eu égard à l'importance du tissu urbain, avoir également reçu 50 contributions formulées sur les registres d'enquête mis à la disposition du public dans les mairies ou par notes et courriers directement adressés,
- Considérant avoir, une fois l'enquête terminée, clos et récupéré les six registres d'enquête, communiqué au Maître d'Ouvrage un procès-verbal de synthèse des observations du public, du déroulé de l'enquête, de la tenue des permanences et d'une demande de précisions complémentaires et avoir reçu, en retour, les éléments de réponse qu'il a bien voulu rédiger,
- Considérant que cette nouvelle avenue permettra le désenclavement et le désorgement des centres villes de Sarcelles, de Garges-lès-Gonesse et de grandes artères à Arnouville en leur apportant plus de tranquillité, de sécurité et leur autorisant à moyen terme un meilleur fonctionnement des réseaux de transport existants, une probable requalification de leurs activités commerciales et de leur tissu urbain,
- Considérant que le tracé retenu pour la section Est de cette nouvelle infrastructure, dans sa majeure partie, ne longe que peu de bâtis réservés aux logements pouvant créer d'éventuelles nuisances à leurs résidents,
- Considérant le gain appréciable sur les temps de parcours des usagers pour traverser ce territoire par une voie dédiée à la circulation pour le transit et la desserte locale dans des conditions de circulation optimisées de confort et de sécurité,
- Considérant que la nouvelle infrastructure intégrera des espaces réservés aux circulations douces pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite accompagnée d'aménagements paysagers,
- Considérant que les dispositions sont prévues pour accueillir un transport en commun en site propre,
- Considérant que toutes les précautions seront prises pour l'intégration environnementale notamment pour la traversée de la vallée du Petit Rosne avec la renaturation de sa rivière,
- Considérant que les moyens proposés de lutte contre les nuisances sonores du trafic induit par cette artère notamment pour le tronçon créé dans un sillon actuellement apaisé sont patents et paraissent appropriés,

- Considérant que tous les thèmes environnementaux repris dans la très importante étude d'impact ont été correctement abordés et que leurs traitements s'avèrent répondre de façon satisfaisante dans toutes les composantes du projet,
- Considérant que le projet correspond aux orientations de Schéma Directeur de la Région Ile-de France, s'inscrit et s'articule avec les plans, schémas et programmes régionaux de la Région, que les documents d'urbanisme locaux seront mis en compatibilité suite à l'accord des collectivités concernées obtenu lors de la réunion de concertation du 20 mai 2015,

**J'émet un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique pour la réalisation de la section Est de l'Avenue du Parisis entre la RD 301 à Groslay et le RD 84a à Bonneuil-en-France.**

Le commissaire enquêteur



Philippe Millard

## **CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

### **sur la mise en compatibilité du POS d'ARNOUVILLE**

#### **Objet de l'enquête**

L'enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à la mise en compatibilité des POS/PLU des communes de Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Arnouville et Bonneuil-en-France pour la réalisation de la section Est de l'avenue du Parisis s'est déroulée conformément au Code de l'Urbanisme notamment ses articles L 123-16 et R 123-23 et à l'arrêté du Préfet du Val d'Oise N°2015-12452 en date du 16 juin 2015 du 1er septembre au 2 octobre 2015 inclus.

Le projet, dont le Maître d'ouvrage est le Conseil Départemental du Val d'Oise, consiste en la réalisation de la section Est de l'Avenue du Parisis, infrastructure routière de liaison de 5.5 km entre la RD301 à Groslay et la RD 84a à Bonneuil-en-France. Cette infrastructure est la phase 1 d'un programme qui permettra de relier la partie Ouest du BIP, Boulevard Intercommunal du Parisis, boulevard dont l'origine se situe à l'Autoroute A15 à Argenteuil jusqu'à l'intersection avec la RD 109 à Soisy-sous-Montmorency, achevée depuis 2003, à la partie Est du BIP en cours d'achèvement à Bonneuil-en-France entre l'intersection avec la RD 84a et la RD 370 à Gonesse. Le tronçon le plus à l'Est à partir de la RD 370 à Gonesse a été raccordé par phases à l'Autoroute A1 depuis 1995. A terme cette infrastructure assurerait donc une liaison entre l'Autoroute A15 à Argenteuil et l'Autoroute A1 à Gonesse proche de l'aéroport Roissy-Charles-de Gaulle sur environ 21 km.

Les phases 2 et 3 de ce programme concerneront la réalisation du dernier tronçon entre Groslay et Soisy-sous-Montmorency sur environ 5.5 km et la mise en œuvre d'un TCSP, Transport en Commun en Site Propre sur l'ensemble du tracé de l'Avenue du Parisis.

Ce projet de liaison routière Est-Ouest date des années 1930, alors ARISO, puis est devenu un maillon de l'A87 avant d'être transformé en Boulevard Intercommunal du Parisis, BIP, infrastructure aux caractéristiques autoroutières à 2 fois 2 voies dont les extrémités Est et Ouest ont été réalisées. Aujourd'hui sur le tronçon central manquant, ce projet, requalifié Avenue du Parisis, correspond à des caractéristiques plus urbaines à 2 fois 2 voies, quelquefois 2 fois 3 voies sur les tronçons réaménagés sur des voies existantes, impliquant une vitesse plus limitée et avec de nombreux carrefours de niveau pour les dessertes locales. Il est accompagné de voies pour les liaisons douces, d'aménagements paysagers, de couloirs de continuité écologique et de la renaturation de la rivière le Petit Rosne.

Le dossier mis à l'enquête comporte une très importante étude d'impact sur tous les aspects de l'environnement. Il comprend aussi la mise en compatibilité des documents d'urbanisme principalement sur des modifications de superficies d'emplacements réservés correspondant aux évolutions du tracé retenu et des aménagements environnementaux qui l'accompagnent.

### Déroulement de l'enquête et commentaires

Cette enquête a été ouverte du mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 au vendredi 2 octobre 2015 inclus en mairies d'Arnouville, de Bonneuil-en-France, de Garges-lès-Gonesse, de Groslay et de Sarcelles. Pour Sarcelles, en plus de la mairie, le centre administratif a aussi été retenu comme lieu d'enquête. Huit permanences du commissaire enquêteur ont été assurées pour la réception du public les :

- mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- samedi 5 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie de Sarcelles, Hôtel de Ville,
- mercredi 9 septembre 2015 de 15h30 à 18h30 à la Mairie de Bonneuil-en-France,
- vendredi 11 septembre 2015 de 14h00 à 17h00 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse,
- lundi 14 septembre 2015 de 16h00 à 19h00 à la Mairie de Groslay,
- lundi 21 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- mardi 29 septembre 2015 de 8h45 à 11h45 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse
- vendredi 2 octobre 2015 de 14h00 à 17h00 au Centre Administratif de la Mairie de Sarcelles.

La publicité de l'enquête a été faite par annonces légales dans la Gazette du Val d'Oise et l'édition du Val d'Oise du Parisien les 24 juin, 12 août et 2 septembre 2015, par voie d'affichage sur tous les panneaux administratifs des cinq communes, sur les lieux de réalisation de la future avenue, sur les sites internet du Conseil départemental du Val d'Oise, des communes de Bonneuil-en-France et Arnouville ainsi que celui de la Communauté d'Agglomération du Val de France .

Des dépliants ont été distribués aux cinq communes concernées pour mise à disposition à l'accueil de leur mairie et à l'accueil du Centre Administratif de Sarcelles et des flyers en format A5 ont été déposés dans les boîtes à lettres des 42 646 foyers des cinq communes entre le 24 et 27 août. L'ensemble de la publicité a été satisfaisante.

L'enquête publique concernant ce dossier n'a pas suscité une très grande contribution du public. Elle n'a fait l'objet que d'un intérêt mesuré pour un centre urbain très dense de plus de 120 000 habitants si on ne considère que les cinq communes du secteur Est. Cinquante contributions écrites ont été formulées sur registres ou par notes ou courriers et sont plutôt défavorables au projet ce qui est fréquent sur ce type d'enquête où les opposants se manifestent davantage.

Le procès-verbal de synthèse des observations du public et du déroulé de l'enquête a été remis au chef de projet du Conseil Départemental et commenté en séance en même temps qu'il était posé quelques questions complémentaires.

Les commentaires et réponses du Département ont permis de consolider la présentation du projet comme étant un atout essentiel pour le développement économique de cette partie de territoire en facilitant les déplacements et en libérant les centres villes des communes de ce secteur d'un trafic de transit. La sécurité et la tranquillité des cœurs de ville s'en trouveront ainsi bien améliorées laissant envisager leur requalification. Le Département a aussi confirmé l'enjeu de l'intégration environnementale du projet notamment dans la vallée du Petit Rosne, espace naturel à préserver.

Les observations recueillies ne concernent que l'utilité publique, la mise en compatibilité des POS/PLU des communes n'a fait l'objet d'aucune remarque.

La mise en compatibilité du POS d'Arnouville concerne la modification de la superficie de l'emplacement réservé D sur la liste et sur le plan de zonage qui était qualifié « voie nouvelle

Sarcelles-Gonesse » au bénéfice du département. Sa superficie évolue de 13 483 m<sup>2</sup> à 43 063 m<sup>2</sup>. Le POS de la commune va muter en PLU et le Conseil Municipal par délibération du 27 mai 2015 en a arrêté le nouveau règlement. Il a intégré cette évolution de l'emplacement réservé. Pourtant à la date de remise du présent rapport, le PLU n'est pas encore approuvé puisque l'enquête publique se déroule du 12 octobre au 17 novembre 2015.

Le Conseil Général du Val d'Oise et la Commune d'Arnouville se sont concertés sur ces dispositions qui font l'objet d'un consensus.

En conclusion,

**j'émet un avis favorable à la modification du POS d'Arnouville**  
**pour sa mise en compatibilité avec la réalisation**  
**de la section Est de l'avenue du Parisis**

Le commissaire enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Millard', written over a horizontal line.

Philippe Millard



## **CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR** **sur la mise en compatibilité du PLU de BONNEUIL-EN-FRANCE**

### **Objet de l'enquête**

L'enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à la mise en compatibilité des POS/PLU des communes de Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Arnouville et Bonneuil-en-France pour la réalisation de la section Est de l'avenue du Parisis s'est déroulée conformément au Code de l'Urbanisme notamment ses articles L 123-16 et R 123-23 et à l'arrêté du Préfet du Val d'Oise N°2015-12452 en date du 16 juin 2015 du 1er septembre au 2 octobre 2015 inclus.

Le projet, dont le Maître d'ouvrage est le Conseil Départemental du Val d'Oise, consiste en la réalisation de la section Est de l'Avenue du Parisis, infrastructure routière de liaison de 5.5 km entre la RD301 à Groslay et la RD 84a à Bonneuil-en-France. Cette infrastructure est la phase 1 d'un programme qui permettra de relier la partie Ouest du BIP, Boulevard Intercommunal du Parisis, boulevard dont l'origine se situe à l'Autoroute A15 à Argenteuil jusqu'à l'intersection avec la RD 109 à Soisy-sous-Montmorency, achevée depuis 2003, à la partie Est du BIP en cours d'achèvement à Bonneuil-en-France entre l'intersection avec la RD 84a et la RD 370 à Gonesse. Le tronçon le plus à l'Est à partir de la RD 370 à Gonesse a été raccordé par phases à l'Autoroute A1 depuis 1995. A terme cette infrastructure assurerait donc une liaison entre l'Autoroute A15 à Argenteuil et l'Autoroute A1 à Gonesse proche de l'aéroport Roissy-Charles-de Gaulle sur environ 21 km.

Les phases 2 et 3 de ce programme concerneront la réalisation du dernier tronçon entre Groslay et Soisy-sous-Montmorency sur environ 5.5 km et la mise en œuvre d'un TCSP, Transport en Commun en Site Propre sur l'ensemble du tracé de l'Avenue du Parisis.

Ce projet de liaison routière Est-Ouest date des années 1930, alors ARISO, puis est devenu un maillon de l'A87 avant d'être transformé en Boulevard Intercommunal du Parisis, BIP, infrastructure aux caractéristiques autoroutières à 2 fois 2 voies dont les extrémités Est et Ouest ont été réalisées. Aujourd'hui sur le tronçon central manquant, ce projet, requalifié Avenue du Parisis, correspond à des caractéristiques plus urbaines à 2 fois 2 voies, quelquefois 2 fois 3 voies sur les tronçons réaménagés sur des voies existantes, impliquant une vitesse plus limitée et avec de nombreux carrefours de niveau pour les dessertes locales. Il est accompagné de voies pour les liaisons douces, d'aménagements paysagers, de couloirs de continuité écologique et de la renaturation de la rivière le Petit Rosne.

Le dossier mis à l'enquête comporte une très importante étude d'impact sur tous les aspects de l'environnement. Il comprend aussi la mise en compatibilité des documents d'urbanisme principalement sur des modifications de superficies d'emplacements réservés correspondant aux évolutions du tracé retenu et des aménagements environnementaux qui l'accompagnent.

## Déroulement de l'enquête et commentaires

Cette enquête a été ouverte du mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 au vendredi 2 octobre 2015 inclus en mairies d'Arnouville, de Bonneuil-en-France, de Garges-lès-Gonesse, de Groslay et de Sarcelles. Pour Sarcelles, en plus de la mairie, le centre administratif a aussi été retenu comme lieu d'enquête. Huit permanences du commissaire enquêteur ont été assurées pour la réception du public les :

- mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- samedi 5 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie de Sarcelles, Hôtel de Ville,
- mercredi 9 septembre 2015 de 15h30 à 18h30 à la Mairie de Bonneuil-en-France,
- vendredi 11 septembre 2015 de 14h00 à 17h00 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse,
- lundi 14 septembre 2015 de 16h00 à 19h00 à la Mairie de Groslay,
- lundi 21 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- mardi 29 septembre 2015 de 8h45 à 11h45 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse
- vendredi 2 octobre 2015 de 14h00 à 17h00 au Centre Administratif de la Mairie de Sarcelles.

La publicité de l'enquête a été faite par annonces légales dans la Gazette du Val d'Oise et l'édition du Val d'Oise du Parisien les 24 juin, 12 août et 2 septembre 2015, par voie d'affichage sur tous les panneaux administratifs des cinq communes, sur les lieux de réalisation de la future avenue, sur les sites internet du Conseil départemental du Val d'Oise, des communes de Bonneuil-en-France et Arnouville ainsi que celui de la Communauté d'Agglomération du Val de France.

Des dépliants ont été distribués aux cinq communes concernées pour mise à disposition à l'accueil de leur mairie et à l'accueil du Centre Administratif de Sarcelles et des flyers en format A5 ont été déposés dans les boîtes à lettres des 42 646 foyers des cinq communes entre le 24 et 27 août. L'ensemble de la publicité a été satisfaisante.

L'enquête publique concernant ce dossier n'a pas suscité une très grande contribution du public. Elle n'a fait l'objet que d'un intérêt mesuré pour un centre urbain très dense de plus de 120 000 habitants si on ne considère que les cinq communes du secteur Est. Cinquante contributions écrites ont été formulées sur registres ou par notes ou courriers et sont plutôt défavorables au projet ce qui est fréquent sur ce type d'enquête où les opposants se manifestent davantage.

Le procès-verbal de synthèse des observations du public et du déroulé de l'enquête a été remis au chef de projet du Conseil Départemental et commenté en séance en même temps qu'il était posé quelques questions complémentaires.

Les commentaires et réponses du Département ont permis de consolider la présentation du projet comme étant un atout essentiel pour le développement économique de cette partie de territoire en facilitant les déplacements et en libérant les centres villes des communes de ce secteur d'un trafic de transit. La sécurité et la tranquillité des cœurs de ville s'en trouveront ainsi bien améliorées laissant envisager leur requalification. Le Département a aussi confirmé l'enjeu de l'intégration environnementale du projet notamment dans la vallée du Petit Rosne, espace naturel à préserver.

Les observations recueillies pendant l'enquête ne concernent que l'utilité publique, la mise en compatibilité des POS/PLU des communes n'a fait l'objet d'aucune remarque.

La réalisation du projet nécessite de modifier le PLU de Bonneuil-en-France en :

- ajoutant un paragraphe de présentation du projet dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable, PADD,
- modifiant pour la zone A, l'article A2 afin d'autoriser les affouillements et les exhaussements des sols,
- portant une exception pour la plantation de certaines catégories d'arbres dans les zones A et UI
- corrigeant les emplacements réservés a et b et en précisant que la superficie de l'emplacement a est de 86 210 m2
- adjoignant un nouvel emplacement réservé e
- intégrant les modifications ci-dessus dans le plan de zonage.

Le Conseil Général du Val d'Oise et la Commune de Bonneuil-en-France se sont concertés sur ces dispositions qui font l'objet d'un consensus.

En conclusion,

**j'émet un avis favorable à la modification du PLU de Bonneuil-en-France**  
**pour sa mise en compatibilité avec la réalisation**  
**de la section Est de l'avenue du Parisis**

Le commissaire enquêteur



Philippe Millard

## **CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR** **sur la mise en compatibilité du PLU de GARGES-LES-GONESSE**

### **Objet de l'enquête**

L'enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à la mise en compatibilité des POS/PLU des communes de Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Arnouville et Bonneuil-en-France pour la réalisation de la section Est de l'avenue du Parisis s'est déroulée conformément au Code de l'Urbanisme notamment ses articles L 123-16 et R 123-23 et à l'arrêté du Préfet du Val d'Oise N°2015-12452 en date du 16 juin 2015 du 1er septembre au 2 octobre 2015 inclus.

Le projet, dont le Maître d'ouvrage est le Conseil Départemental du Val d'Oise, consiste en la réalisation de la section Est de l'Avenue du Parisis, infrastructure routière de liaison de 5.5 km entre la RD301 à Groslay et la RD 84a à Bonneuil-en-France. Cette infrastructure est la phase 1 d'un programme qui permettra de relier la partie Ouest du BIP, Boulevard Intercommunal du Parisis, boulevard dont l'origine se situe à l'Autoroute A15 à Argenteuil jusqu'à l'intersection avec la RD 109 à Soisy-sous-Montmorency, achevée depuis 2003, à la partie Est du BIP en cours d'achèvement à Bonneuil-en-France entre l'intersection avec la RD 84a et la RD 370 à Gonesse. Le tronçon le plus à l'Est à partir de la RD 370 à Gonesse a été raccordé par phases à l'Autoroute A1 depuis 1995. A terme cette infrastructure assurerait donc une liaison entre l'Autoroute A15 à Argenteuil et l'Autoroute A1 à Gonesse proche de l'aéroport Roissy-Charles-de Gaulle sur environ 21 km.

Les phases 2 et 3 de ce programme concerneront la réalisation du dernier tronçon entre Groslay et Soisy-sous-Montmorency sur environ 5.5 km et la mise en œuvre d'un TCSP, Transport en Commun en Site Propre sur l'ensemble du tracé de l'Avenue du Parisis.

Ce projet de liaison routière Est-Ouest date des années 1930, alors ARISO, puis est devenu un maillon de l'A87 avant d'être transformé en Boulevard Intercommunal du Parisis, BIP, infrastructure aux caractéristiques autoroutières à 2 fois 2 voies dont les extrémités Est et Ouest ont été réalisées. Aujourd'hui sur le tronçon central manquant, ce projet, requalifié Avenue du Parisis, correspond à des caractéristiques plus urbaines à 2 fois 2 voies, quelquefois 2 fois 3 voies sur les tronçons réaménagés sur des voies existantes, impliquant une vitesse plus limitée et avec de nombreux carrefours de niveau pour les dessertes locales. Il est accompagné de voies pour les liaisons douces, d'aménagements paysagers, de couloirs de continuité écologique et de la renaturation de la rivière le Petit Rosne.

Le dossier mis à l'enquête comporte une très importante étude d'impact sur tous les aspects de l'environnement. Il comprend aussi la mise en compatibilité des documents d'urbanisme principalement sur des modifications de superficies d'emplacements réservés correspondant aux évolutions du tracé retenu et des aménagements environnementaux qui l'accompagnent.

### Déroulement de l'enquête et commentaires

Cette enquête a été ouverte du mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 au vendredi 2 octobre 2015 inclus en mairies d'Arnouville, de Bonneuil-en-France, de Garges-lès-Gonesse, de Groslay et de Sarcelles. Pour Sarcelles, en plus de la mairie, le centre administratif a aussi été retenu comme lieu d'enquête. Huit permanences du commissaire enquêteur ont été assurées pour la réception du public les :

- mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- samedi 5 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie de Sarcelles, Hôtel de Ville,
- mercredi 9 septembre 2015 de 15h30 à 18h30 à la Mairie de Bonneuil-en-France,
- vendredi 11 septembre 2015 de 14h00 à 17h00 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse,
- lundi 14 septembre 2015 de 16h00 à 19h00 à la Mairie de Groslay,
- lundi 21 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- mardi 29 septembre 2015 de 8h45 à 11h45 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse
- vendredi 2 octobre 2015 de 14h00 à 17h00 au Centre Administratif de la Mairie de Sarcelles.

La publicité de l'enquête a été faite par annonces légales dans la Gazette du Val d'Oise et l'édition du Val d'Oise du Parisien les 24 juin, 12 août et 2 septembre 2015, par voie d'affichage sur tous les panneaux administratifs des cinq communes, sur les lieux de réalisation de la future avenue, sur les sites internet du Conseil départemental du Val d'Oise, des communes de Bonneuil-en-France et Arnouville ainsi que celui de la Communauté d'Agglomération du Val de France .

Des dépliants ont été distribués aux cinq communes concernées pour mise à disposition à l'accueil de leur mairie et à l'accueil du Centre Administratif de Sarcelles et des flyers en format A5 ont été déposés dans les boîtes à lettres des 42 646 foyers des cinq communes entre le 24 et 27 août. L'ensemble de la publicité a été satisfaisante.

L'enquête publique concernant ce dossier n'a pas suscité une très grande contribution du public. Elle n'a fait l'objet que d'un intérêt mesuré pour un centre urbain très dense de plus de 120 000 habitants si on ne considère que les cinq communes du secteur Est. Cinquante contributions écrites ont été formulées sur registres ou par notes ou courriers et sont plutôt défavorables au projet ce qui est fréquent sur ce type d'enquête où les opposants se manifestent davantage.

Le procès-verbal de synthèse des observations du public et du déroulé de l'enquête a été remis au chef de projet du Conseil Départemental et commenté en séance en même temps qu'il était posé quelques questions complémentaires.

Les commentaires et réponses du Département ont permis de consolider la présentation du projet comme étant un atout essentiel pour le développement économique de cette partie de territoire en facilitant les déplacements et en libérant les centres villes des communes de ce secteur d'un trafic de transit. La sécurité et la tranquillité des cœurs de ville s'en trouveront ainsi bien améliorées laissant envisager leur requalification. Le Département a aussi confirmé l'enjeu de l'intégration environnementale du projet notamment dans la vallée du Petit Rosne, espace naturel à préserver.

Les observations recueillies ne concernent que l'utilité publique, la mise en compatibilité des POS/PLU des communes n'a fait l'objet d'aucune remarque.

La réalisation du projet nécessite de modifier le PLU de Garges-lès-Gonesse en :

- ajoutant un paragraphe de présentation dans le PADD,
- autorisant les affouillements et les exhaussements des sols dans les articles N2, UI2, UC2 et AU1 respectivement des zones N, UI, UC et AU,
- admettant les infrastructures routières pour la zone AU,
- réduisant la superficie de l'emplacement A réservé au projet de l'Autoroute A16,
- augmentant la superficie de l'emplacement B réservé au projet de l'Avenue du Parisis,
- modifiant le plan de zonage pour intégrer les mesures décrites ci-dessus.

Le Conseil Général du Val d'Oise et la Commune de Garges-lès-Gonesse se sont concertés sur ces dispositions qui font l'objet d'un consensus.

En conclusion,

**j'émet un avis favorable à la modification du PLU de Garges-lès-Gonesse**  
**pour sa mise en compatibilité avec la réalisation**  
**de la section Est de l'avenue du Parisis**

Le commissaire enquêteur



Philippe Millard

## **CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR** **sur la mise en compatibilité du PLU de SARCELLES**

### **Objet de l'enquête**

L'enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à la mise en compatibilité des POS/PLU des communes de Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Arnouville et Bonneuil-en-France pour la réalisation de la section Est de l'avenue du Parisis s'est déroulée conformément au Code de l'Urbanisme notamment ses articles L 123-16 et R 123-23 et à l'arrêté du Préfet du Val d'Oise N°2015-12452 en date du 16 juin 2015 du 1er septembre au 2 octobre 2015 inclus.

Le projet, dont le Maître d'ouvrage est le Conseil Départemental du Val d'Oise, consiste en la réalisation de la section Est de l'Avenue du Parisis, infrastructure routière de liaison de 5.5 km entre la RD301 à Groslay et la RD 84a à Bonneuil-en-France. Cette infrastructure est la phase 1 d'un programme qui permettra de relier la partie Ouest du BIP, Boulevard Intercommunal du Parisis, boulevard dont l'origine se situe à l'Autoroute A15 à Argenteuil jusqu'à l'intersection avec la RD 109 à Soisy-sous-Montmorency, achevée depuis 2003, à la partie Est du BIP en cours d'achèvement à Bonneuil-en-France entre l'intersection avec la RD 84a et la RD 370 à Gonesse. Le tronçon le plus à l'Est à partir de la RD 370 à Gonesse a été raccordé par phases à l'Autoroute A1 depuis 1995. A terme cette infrastructure assurerait donc une liaison entre l'Autoroute A15 à Argenteuil et l'Autoroute A1 à Gonesse proche de l'aéroport Roissy-Charles-de Gaulle sur environ 21 km.

Les phases 2 et 3 de ce programme concerneront la réalisation du dernier tronçon entre Groslay et Soisy-sous-Montmorency sur environ 5.5 km et la mise en œuvre d'un TCSP, Transport en Commun en Site Propre sur l'ensemble du tracé de l'Avenue du Parisis.

Ce projet de liaison routière Est-Ouest date des années 1930, alors ARISO, puis est devenu un maillon de l'A87 avant d'être transformé en Boulevard Intercommunal du Parisis, BIP, infrastructure aux caractéristiques autoroutières à 2 fois 2 voies dont les extrémités Est et Ouest ont été réalisées. Aujourd'hui sur le tronçon central manquant, ce projet, requalifié Avenue du Parisis, correspond à des caractéristiques plus urbaines à 2 fois 2 voies, quelquefois 2 fois 3 voies sur les tronçons réaménagés sur des voies existantes, impliquant une vitesse plus limitée et avec de nombreux carrefours de niveau pour les dessertes locales. Il est accompagné de voies pour les liaisons douces, d'aménagements paysagers, de couloirs de continuité écologique et de la renaturation de la rivière le Petit Rosne.

Le dossier mis à l'enquête comporte une très importante étude d'impact sur tous les aspects de l'environnement. Il comprend aussi la mise en compatibilité des documents d'urbanisme principalement sur des modifications de superficies d'emplacements réservés correspondant aux évolutions du tracé retenu et des aménagements environnementaux qui l'accompagnent.

### Déroulement de l'enquête et commentaires

Cette enquête a été ouverte du mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 au vendredi 2 octobre 2015 inclus en mairies d'Arnouville, de Bonneuil-en-France, de Garges-lès-Gonesse, de Groslay et de Sarcelles. Pour Sarcelles, en plus de la mairie, le centre administratif a aussi été retenu comme lieu d'enquête. Huit permanences du commissaire enquêteur ont été assurées pour la réception du public les :

- mardi 1<sup>er</sup> septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- samedi 5 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie de Sarcelles, Hôtel de Ville,
- mercredi 9 septembre 2015 de 15h30 à 18h30 à la Mairie de Bonneuil-en-France,
- vendredi 11 septembre 2015 de 14h00 à 17h00 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse,
- lundi 14 septembre 2015 de 16h00 à 19h00 à la Mairie de Groslay,
- lundi 21 septembre 2015 de 9h00 à 12h00 à la Mairie d'Arnouville,
- mardi 29 septembre 2015 de 8h45 à 11h45 à la Mairie de Garges-lès-Gonesse
- vendredi 2 octobre 2015 de 14h00 à 17h00 au Centre Administratif de la Mairie de Sarcelles.

La publicité de l'enquête a été faite par annonces légales dans la Gazette du Val d'Oise et l'édition du Val d'Oise du Parisien les 24 juin, 12 août et 2 septembre 2015, par voie d'affichage sur tous les panneaux administratifs des cinq communes, sur les lieux de réalisation de la future avenue, sur les sites internet du Conseil départemental du Val d'Oise, des communes de Bonneuil-en-France et Arnouville ainsi que celui de la Communauté d'Agglomération du Val de France .

Des dépliants ont été distribués aux cinq communes concernées pour mise à disposition à l'accueil de leur mairie et à l'accueil du Centre Administratif de Sarcelles et des flyers en format A5 ont été déposés dans les boîtes à lettres des 42 646 foyers des cinq communes entre le 24 et 27 août. L'ensemble de la publicité a été satisfaisante.

L'enquête publique concernant ce dossier n'a pas suscité une très grande contribution du public. Elle n'a fait l'objet que d'un intérêt mesuré pour un centre urbain très dense de plus de 120 000 habitants si on ne considère que les cinq communes du secteur Est. Cinquante contributions écrites ont été formulées sur registres ou par notes ou courriers et sont plutôt défavorables au projet ce qui est fréquent sur ce type d'enquête où les opposants se manifestent davantage.

Le procès-verbal de synthèse des observations du public et du déroulé de l'enquête a été remis au chef de projet du Conseil Départemental et commenté en séance en même temps qu'il était posé quelques questions complémentaires.

Les commentaires et réponses du Département ont permis de consolider la présentation du projet comme étant un atout essentiel pour le développement économique de cette partie de territoire en facilitant les déplacements et en libérant les centres villes des communes de ce secteur d'un trafic de transit. La sécurité et la tranquillité des cœurs de ville s'en trouveront ainsi bien améliorées laissant envisager leur requalification. Le Département a aussi confirmé l'enjeu de l'intégration environnementale du projet notamment dans la vallée du Petit Rosne, espace naturel à préserver.

Les observations recueillies ne concernent que l'utilité publique, la mise en compatibilité des POS/PLU des communes n'a fait l'objet d'aucune remarque.

La réalisation du projet nécessite de modifier le PLU de Sarcelles en :



- ajoutant un paragraphe de présentation dans le PADD,
- autorisant les affouillements et les exhaussements des sols dans les articles N 1-3, UI1-2, UG1-4, UC1-4, UK1-2, IAU1-3, IIAU1-3 respectivement des zones N, UI, UG, UC, UK, IAU et IIAU,
- augmentant la superficie de l'emplacement N réservé au projet de l'Avenue du Parisis,
- modifiant le plan de zonage pour intégrer l'augmentation de l'emplacement réservé N.

Le Conseil Général du Val d'Oise et la Commune de Sarcelles se sont concertés sur ces dispositions qui font l'objet d'un consensus.

Par une note remise lors de la dernière permanence, Madame Annie Perronet, Adjointe au Maire, signale qu'une modification simplifiée du PLU de la ville serait présentée pour approbation lors du Conseil Municipal du 8 octobre 2015 donc postérieurement à la clôture de l'enquête effectuée le 2 octobre 2015. Cette modification comporte les dispositions de l'avenant du CDT Val de France, Gonesse et Bonneuil-en-France qui a fait l'objet d'une révision du PLU approuvée le 12 mars 2015 portant sur la mise en œuvre des dispositions de l'article 166 de la loi ALUR et les assouplissements qu'elle permet en matière de construction de logements en zone des PEB. Puis en parallèle, l'élaboration d'un nouveau Programme Local de l'Habitat intercommunal a été prescrite par la Communauté d'agglomération « Val de France » qui vient préciser le contenu des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbains, programmés dans ces secteurs en précisant la typologie de logements construits. Cette nouvelle modification est sans impact avec la mise à jour nécessaire au projet de l'avenue du Parisis.

Mais, puisque les deux procédures, modification simplifiée décrite ci-dessus et mise en compatibilité pour l'avenue du Parisis, sont conduites en même temps, la commune de Sarcelles, lors de l'éventuelle déclaration d'utilité publique de l'avenue du Parisis et en accord avec les services de l'Etat et du Conseil Départemental du Val d'Oise, procédera à la fusion des pièces du PLU modifiées pour ne former qu'un document d'urbanisme unique.

En conclusion,

**j'émet un avis favorable à la modification du PLU de Sarcelles**  
**pour sa mise en compatibilité avec la réalisation**  
**de la section Est de l'avenue du Parisis**

Le commissaire enquêteur



Philippe Millard

