

Une modélisation
en trois dimensions
du projet avec
le TCSP au centre
de la chaussée

- entre le carrefour avec la RD 301 et le carrefour des Réfuzniks. L'aménagement en latéral permet de rejoindre plus facilement le tracé désaxé.

Le profil en long est constitué des éléments suivants :

- passage en trémies ouvertes et couvertes permettant le franchissement des voies ferrées et de la rue Descartes,
- passage au terrain naturel jusqu'au Parc du Château de Dino,
- passage en trémie couverte sous le Parc du Château de Dino,
- profil au terrain naturel jusqu'au carrefour du Lac Marchais,
- tranchée en déblai entre le carrefour du Lac Marchais et le carrefour de Montmagny,
- tranchée en déblai jusqu'au carrefour de Montmagny,

- profil au terrain naturel jusqu'à l'aval du carrefour Chantereine,
- passage en trémie couverte à gabarit réduit permettant la dénivellation du sens Est-Ouest sous les carrefours Chantereine et de la RD 125,
- tracé à niveau jusqu'à la tranchée en déblai permettant le franchissement de la ligne à grande vitesse,
- tronçon à niveau jusqu'au carrefour du Christ.

Les carrefours sont tous aménagés en configuration giratoire avec des schémas circulaires, oblongs ou de type « place urbaine ». Les carrefours étant à niveau et recevant l'intégralité du trafic, seront tous équipés de feux tricolores.

2.4 - Comparatif des 4 solutions proposées

L'objectif recherché par le Conseil général est de réaliser un projet présentant une insertion dans l'environnement optimale, tout en maîtrisant les coûts d'aménagement.

Le trafic

Un dimensionnement de deux files de circulation par sens a été retenu pour permettre un délestage significatif du réseau local au sein des communes traversées.

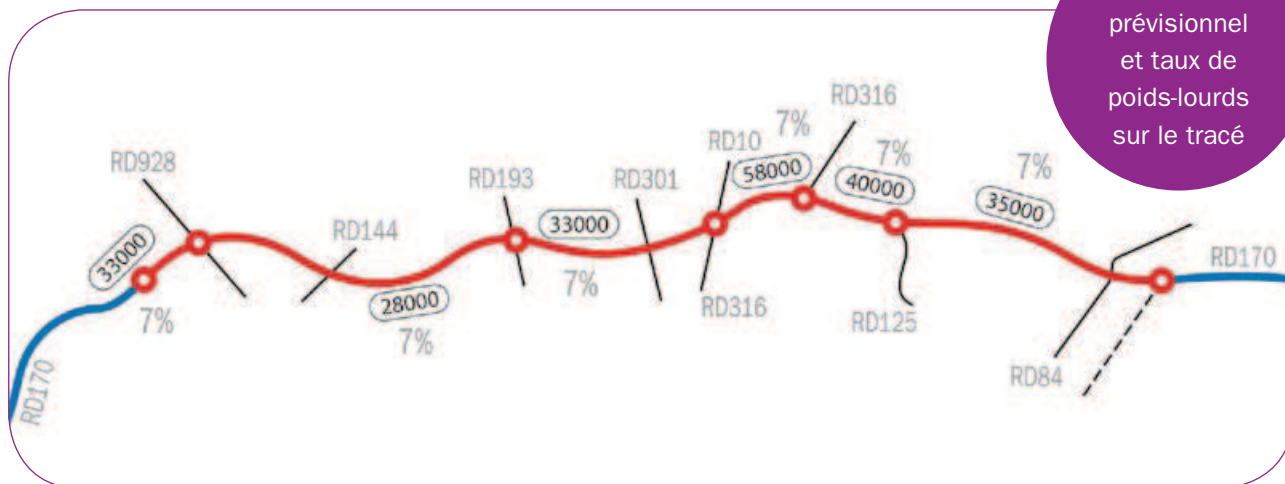
Selon ses caractéristiques, le nouvel axe supportera un trafic routier entre 28 000 et 40 000 véhicules par jour sur les nouvelles sections, et de 58 000 véhicules par jour sur la section commune avec la RD 316 à Sarcelles. La part des poids lourds sera de l'ordre de 7 % du trafic total, sur l'ensemble de l'itinéraire.

Les temps de parcours

Les études de trafic et les simulations réalisées ont permis d'estimer les temps de parcours de chaque section selon les différentes solutions envisagées.

Les temps de parcours sur l'itinéraire dans le sens Ouest-Est, en période de pointe du matin, varient entre 17 minutes et 25 minutes, en fonction de la solution envisagée, pour un temps de parcours actuel de l'ordre de 45 à 54 minutes :

- les caractéristiques optimisées du profil en long et des points d'échanges de la solution 1 lui permettent de présenter un temps de parcours satisfaisant, soit 20 minutes ;
- les solutions 2 et 3, dont les aménagements sont presque identiques, sauf pour l'insertion du TCSP, présentent les mêmes temps de parcours (17 minutes, avec les mêmes répartitions sur les différentes sections) ;
- en revanche, la quatrième solution génère un rallongement du temps de parcours de 8 minutes sur l'ensemble du tracé par rapport aux solutions 2 et 3, dont 6 minutes sur la section 3, RD 301-Christ. Cette solution est donc plus avantageuse économiquement, mais présente une performance nettement inférieure aux trois autres, qui sont plus coûteuses, notamment pour la traversée de Sarcelles.



Trafic moyen prévisionnel et taux de poids-lourds sur le tracé

Les coûts et le financement

Les estimations financières, réalisées en mai 2011, des différentes solutions envisagées pour l'aménagement de l'Avenue du Parisis sont détaillées ci-après. Ces estimations intègrent la réalisation de la plateforme TCSP de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), mais ne comprennent pas l'acquisition du matériel roulant ni les équipements propres à un réseau de transport en commun.

Le montant du projet varie entre 413 et 561 millions d'euros, selon les différentes solutions envisagées. La solution 4, estimée à 413,1 millions d'euros, est la plus avantageuse économiquement.

Pour le financement de l'opération le Conseil général sollicitera ses partenaires habituels : la Région, l'État, le STIF...

Coûts des différentes solutions de tracé

Solution	Ouest du tracé		Est du tracé	Montant total TTC
	Section RD 109 - RD 928	Section RD 928 - RD 301	Section RD 301 - RD 84	
Solution 1	92,3 M€	190,3 M€	215,7 M€	498,3 M€
Solution 2	85 M€	234,3 M€	227,9 M€	547,2 M€
Solution 3	80,6 M€	252,2 M€	228,6 M€	561,4 M€
Solution 4	62,5 M€	190,3 M€	160,3 M€	413,1 M€

Temps de parcours pour les différentes solutions, entre Soisy-sous-Montmorency et Bonneuil-en-France, en heure de pointe du matin, dans le sens Ouest-Est

Solution	Ouest du tracé		Est du tracé	Total
	Section RD 109 - RD 928	Section RD 928 - RD 301	Section RD 301 - RD 84	
Solution 1	1 min	8 min	11 min	20 min
Solution 2	1 min	7 min	9 min	17 min
Solution 3	1 min	7 min	9 min	17 min
Solution 4	2 min	8 min	15 min	25 min

Synthèse – analyse multicritère des 4 solutions

Le tableau (page suivante) présente une analyse multicritère des quatre solutions étudiées, en termes d'intégration environnementale, de fonctionnement du TCSP, de la fluidité des circulations et les temps de parcours ainsi que du coût estimatif.

		Solution 1	Solution 2
Section RD 109 - RD 928	Intégration environnementale	Section en déblai, limitation des impacts	Section en déblai, limitation des impacts
	Fluidité / temps de parcours	Temps de parcours estimé à 1 minute Carrefour Kellermann dénivelé présentant une meilleure capacité	Temps de parcours estimé à 1 minute Carrefour Kellermann non dénivelé : faible réserve de capacité, risque de saturation aux heures de pointe
	Fonctionnement du TCSP	Alternance TCSP axial et latéral : Compromis entre intégration urbaine et accessibilité	TCSP axial : plus lisible mais moins accessible pour les usagers
	Coût estimatif	92,3 M€ TTC passage sous les voies ferrées réduit (sans TCSP) mais dénivellation du carrefour Kellermann	85 M€ TTC passage sous les voies ferrées et dénivellation carrefour Leclerc avec TCSP
Section RD 928 - RD 301	Intégration environnementale	Section au niveau du terrain naturel (sauf au droit de la tranchée couverte) : + de mesures d'intégration environnementale à prendre	Section globalement en déblai, limitation des impacts
	Fluidité / temps de parcours	Temps de parcours estimé à 8 minutes (plus de carrefours à niveau que les solutions 2 et 3)	Temps de parcours estimé à 7 minutes
	Fonctionnement du TCSP	Alternance TCSP axial et latéral : Compromis entre intégration urbaine et accessibilité	TCSP axial : plus lisible mais moins accessible pour les usagers
	Coût estimatif	190,3 M€ TTC profil en long au maximum rasant, la majorité des rétablissements sont à niveau	234,3 M€ TTC profil en long en déblai, nombreux rétablissements en passages supérieurs
Section RD 301 - RD 84	Intégration environnementale	Section globalement au niveau du terrain naturel : + de mesures d'intégration environnementale à prendre	Section globalement au niveau du terrain naturel : + de mesures d'intégration environnementale à prendre
	Fluidité / temps de parcours	Temps de parcours estimé à 11 minutes (carrefours moins capacitaires que pour les solutions 2 et 3)	Temps de parcours estimé à 9 minutes
	Fonctionnement du TCSP	Alternance TCSP axial et latéral : Compromis entre intégration urbaine et accessibilité	TCSP axial : plus lisible mais moins accessible pour les usagers
	Coût estimatif	215,7 M€ TTC Différence de traitement des carrefours (moins capacitaires que pour les solutions 2 et 3)	227,9 M€ TTC
Synthèse	Intégration environnementale	Longueur d'aménagement en déblai moyenne	Maximisation de la longueur d'aménagement en déblai (favorisation de l'intégration urbaine, mais augmentation des coûts)
	Fluidité / temps de parcours	Temps de parcours moyen (20 minutes)	Temps de parcours faible (17 minutes)
	Fonctionnement du TCSP	Compromis entre intégration urbaine et accessibilité TCSP	TCSP plus lisible mais moins accessible par les usagers
	Coût estimatif	498,3 M€ TTC	547,2 M€ TTC

Compromis entre performances et coûts

Solution chère mais performante

Solution 3

Section en déblai, limitation des impacts

Temps de parcours estimé à 1 minute

Carrefour Kellermann non dénivelé : faible réserve de capacité, risque de saturation aux heures de pointe

Alternance TCSP axial et latéral :

Compromis entre intégration urbaine et accessibilité

80,6 M€ TTC

passage sous les voies ferrées avec TCSP

Solution 4

Section en déblai, limitation des impacts

Temps de parcours estimé à 1 minute

Carrefour Kellermann non dénivelé : faible réserve de capacité, risque de saturation aux heures de pointe

Alternance TCSP axial et latéral :

Compromis entre intégration urbaine et accessibilité

62,5 M€ TTC

passage sous les voies ferrées réduit (sans TCSP) et carrefour Kellermann à niveau

Section globalement en déblai, limitation des impacts

Temps de parcours estimé à 7 minutes

Alternance TCSP axial et latéral :

Compromis entre intégration urbaine et accessibilité

252,2 M€ TTC

profil en long en déblai, nombreux rétablissements en passages supérieurs

Section au niveau du terrain naturel

(sauf au droit de la tranchée couverte) : + de mesures d'intégration environnementale à prendre

Temps de parcours estimé à 8 minutes

(plus de carrefours à niveau que les solutions 2 et 3)

Alternance TCSP axial et latéral :

Compromis entre intégration urbaine et accessibilité

190,3 M€ TTC

profil en long au maximum rasant, presque tous les rétablissements sont à niveau

Section globalement au niveau du terrain naturel :
+ de mesures d'intégration environnementale à prendre

Temps de parcours estimé à 9 minutes

Alternance TCSP axial et latéral :

Compromis entre intégration urbaine et accessibilité

228,6 M€ TTC

Section globalement au niveau du terrain naturel :
+ de mesures d'intégration environnementale à prendre

Temps de parcours estimé à 15 minutes

(carrefours moins capacitaires que pour les solutions 1, 2 et 3)

Alternance TCSP axial et latéral :

Compromis entre intégration urbaine et accessibilité

160,3 M€ TTC

Différence de traitement des carrefours (moins capacitaire que pour les solutions 2 et 3)

Maximisation de la longueur d'aménagement en déblai (favorisation de l'intégration urbaine, mais augmentation des coûts)

Temps de parcours faible (17 minutes)

Compromis entre intégration urbaine et accessibilité TCSP

561,4 M€ TTC

Minimisation de la longueur d'aménagement en déblai

Temps de parcours élevé (25 minutes)

Compromis entre intégration urbaine et accessibilité TCSP

413,1 M€ TTC

Solution chère mais performante

Solution la moins chère mais la moins performante



La concertation

Moment privilégié d'information et d'échange, la concertation publique a pour but de présenter le projet à l'ensemble des acteurs concernés (riverains, élus, associations...) et de recueillir l'avis de chacun sur ses principaux objectifs et ses grandes caractéristiques. Pour faciliter la participation du plus grand nombre, un large dispositif d'information et d'expression est mis en place pendant plusieurs mois, de février à novembre 2012.

3.1 -

Le choix de la concertation avec garant

Le Conseil général du Val d'Oise a saisi une première fois la Commission nationale du débat public (CNDP) sur le projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis en 2006.

L'organisation d'une concertation a alors été recommandée par l'instance administrative. Des réunions ont été organisées pour les élus de toutes les communes concernées. Elles ont permis au Conseil général de présenter les études de faisabilité, de faire évoluer le projet en tenant compte des préoccupations des élus.

Après sa présentation sous sa forme actuelle fin 2010 aux collectivités concernées, le Conseil général a de nouveau saisi la CNDP, en décembre 2011, qui a recommandé la tenue d'une concertation publique élargie sous l'égide d'un garant.

La nomination d'un garant, personnalité indépendante chargée de veiller au bon déroulement de l'opération, est une assurance pour les citoyens. Son rôle est d'apporter toutes les garanties de

sincérité et de transparence de l'information mise à disposition du public et lors des réunions publiques. Il observe et analyse le déroulement de l'opération, facilite les échanges entre les différents participants, intervient à tout moment pour favoriser l'expression des citoyens et la qualité des réponses attendues.

En revanche, il n'est pas l'organisateur de la concertation et il ne se prononce pas sur le fond du projet ni sur son opportunité.

François Nau a été désigné comme garant de la concertation sur l'Avenue du Parisis. Ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire, il a travaillé pour l'État et pour une collectivité locale dans les domaines de la construction publique, de la voirie et du transport, de l'eau et de l'environnement.

La concertation fera l'objet d'un compte-rendu du maître d'ouvrage et d'un bilan du garant, remis à la CNDP et rendus publics.



Quel est le rôle de la CNDP ?

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante. Son rôle est de déterminer les modalités de participation du public, et de veiller à leur respect, dans le processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national. Les projets en question présentent des enjeux socio-économiques importants ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire (en savoir plus : www.debatpublic.fr).

3.2 - Les modalités de participation

Durant toute la période de concertation, le Conseil général du Val d'Oise met en place un dispositif complet d'information et de participation ouvert à tous les Valdoisiens.

Les réunions publiques

Les Valdoisiens peuvent participer à plusieurs réunions publiques, ouvertes à tous, organisées de mars à novembre 2012. Les deux périodes électorales – les élections présidentielles, les dimanches 22 avril et 6 mai, puis les élections législatives, les dimanches 10 et 17 juin ne permettent pas, en effet, à la concertation de se dérouler en un temps unique.

D'ici à la fin mars, des réunions publiques auront donc lieu à :

Sarcelles, jeudi 8 mars à 20h30

Conservatoire de musique, 2 avenue Paul Langevin

Arnouville, mercredi 14 mars à 20h

(réunion sur l'environnement et l'intermodalité), Espace C. Aznavour - Salle Garvarentz, Avenue Paul Vaillant Couturier (Place Charles de Gaulle).

Garges-lès-Gonesse, mardi 27 mars à 20h

Espace associatif des Doucettes, rue du Tiers Pot.

A la rentrée, des réunions sont prévues à Soisy-sous-Montmorency, Deuil-la-Barre, Montmorency et Groslay.

Les outils de la concertation

De nombreux outils d'information et d'expression sont à votre disposition pour permettre à chacun de bien comprendre le projet et recueillir les avis.

Le dossier de concertation

Il présente l'intégralité du projet et est consultable sur le site internet du Conseil général du Val d'Oise.

Le site internet www.valdoise.fr

Les Valdoisiens peuvent y consulter tous les documents d'information déjà publiés, le calendrier et le programme des réunions ainsi que leurs comptes-rendus. Ils peuvent également y déposer leurs questions, commentaires et suggestions, grâce au formulaire d'expression en ligne. Les avis déposés seront pris en compte au même titre que les avis écrits sur les registres d'expression mis à disposition du public en mairies. Ils ne donnent pas lieu à la publication ou à la transmission de réponses individuelles mais seront exploités globalement.

Des registres d'expression

Ils sont mis à votre disposition dans les mairies, afin de recueillir toutes suggestions et remarques.

La Lettre d'information

Elle sera téléchargeable sur le site du Conseil général du Val d'Oise.

L'exposition

Des panneaux présentant les grandes caractéristiques du projet et ses objectifs, seront exposés lors des réunions publiques et consultables dans les villes du tracé.

Notes

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Conseil général du Val d'Oise
Hôtel du Département
2, avenue du Parc
95032 Cergy-Pontoise cedex

tél. 01 34 25 30 30
fax. 01 34 25 33 00
www.valdoise.fr
information@valdoise.fr

