



Avis du Collectif Vivre sans BIP sur l'Avenue du Parisis
dans le cadre de la consultation de la Région sur le SDRIF-E

Le Collectif Vivre sans BIP est un groupement associatif créé par les associations SOS Vallée de Montmorency, Les amis de la terre Val d'Oise, et Val d'Oise environnement ayant pour objet le refus le projet du BIP, ou avenue du Parisis, porté par le département du Val d'Oise.

AVIS N°1 : Pour un abandon du BIP, un projet rejeté par la majorité des élus et des habitants

Lorsqu'ils en ont été correctement informés, les habitants se sont toujours majoritairement opposés au projet routier du BIP. Ce projet prévu entre Soisy-sous-Montmorency et Garges-lès-Gonesse a fait l'objet d'une consultation publique auprès des populations concernées par le tracé en 2012. La partie Ouest du tracé entre Soisy sous Montmorency et Groslay a donné lieu à une très forte opposition des habitants. Moins bien informés, les habitants de l'Est du tracé se sont peu manifestés. Le département a donc décidé de scinder le projet en deux parties et de commencer le projet par le tronçon Est, qui a fait l'objet d'une enquête publique et d'une déclaration d'utilité publique, et est actuellement inscrit dans le SDRIF.

Depuis 2012, l'opposition des habitants n'a fait que se renforcer. Le 7 octobre 2023, un millier de personnes venues de toutes les villes du tracé ont marché contre le BIP. <https://www.leparisien.fr/val-d-oise-95/a-sarcelles-un-millier-de-marcheurs-contre-le-boulevard-du-parisis-ce-serait-un-massacre-07-10-2023-OYYVXZDCGJGGFAZF7QFIO7KMWI.php>

Le 16 décembre 2023, une centaine de personnes se sont mobilisées contre le BIP à Garges-lès-Gonesse.

https://www.lemonde.fr/planete/article/2023/12/15/dans-le-val-d-oise-des-parents-d-eleves-se-mobilisent-contre-un-projet-routier-notre-seul-but-est-de-protger-nos-enfants_6206071_3244.html

Une enquête menée en janvier-février 2024 par notre collectif a recueilli 4 000 répondants (81% d'habitants du Val d'Oise) dont 93% sont opposés au BIP (voir le détail de cette enquête ici : bit.ly/resultatsBIP).

Le projet est aussi rejeté par une majorité d'élus de tous bords. Quatre des six maires dont les villes seraient traversées y sont opposés : Montmorency, Deuil la Barre, Groslay et Sarcelles. La majorité des députés et des sénateurs du Val d'Oise se sont aussi déclarés contre le projet du BIP (M. Da Silva, Temal, Fargeot, Vannier, Barros, Bilongo et Taché ; Mme Moutchou et Rilhac).

“Non, les habitants de nos territoires ne veulent pas du projet du BIP. Le refus des effets destructeurs du BIP est d'une telle évidence qu'il transcende les clivages politiques. Ce projet

serait une aberration environnementale, architecturale, sanitaire et patrimoniale. Une autre voie est possible, qui préserve la qualité de vie des habitants, qui remette davantage de nature et non pas de voitures en ville. Plutôt qu'un projet de 1930, nous voulons un projet de 2030". Maxime Thory, maire de Montmorency à la marche du 07/10.

"Aucun habitant ne m'a jamais demandé une avenue du Parisis. Cela ne correspond au besoin de personne. Cela va enclaver la ville de Sarcelles, la dénaturer. Il y a des besoins de mobilité, mais il faut réfléchir différemment aux mobilités. Construire le monde de demain, ça ne veut pas dire bétonner le monde de demain. Il faudrait être sourds et aveugles pour ne pas se rendre compte de l'urgence climatique et du danger que l'on fait courir à nos populations à vouloir des modes de vie toujours plus polluants." Patrick Haddad, maire de Sarcelles, à la marche du 07/10.

"Ce projet est totalement anachronique sur le plan écologique et financier ! Les besoins en mobilité sont réels au sud de notre département, mais nul besoin de sacrifier près de 110 hectares d'espaces verts riches en biodiversité et de creuser une dette énorme pour cela. Le Val d'Oise doit maintenant se bouger sans ce BIP !" Dominique Da Silva, député du Val d'Oise, dans un communiqué de presse.

"Les emprises du BIP sont parmi les derniers espaces naturels qu'il faut à tout prix préserver pour conserver notre qualité de vie et notre patrimoine naturel. Le trafic automobile appelle le trafic automobile, et un tel projet va écarter les habitants des transports en commun et des mobilités douces. La dette du département est de 768 millions d'euros. Alors je ne saurais trop conseiller au département du Val d'Oise de faire l'économie de ce chantier. Pourquoi des élus [...] qui ne feraient pas ce projet chez eux veulent nous imposer une telle purge ? Nous sommes en droit de nous interroger sur leurs intérêts. Nous sommes prêts à rendre la tâche impossible à ceux qui veulent nous nuire." Patrick Cancouët, maire de Groslay, à la marche du 07/10.

"D'ici à 2030 on se bat pour sortir des véhicules thermiques, et ce n'est pas en ayant le BIP sur notre territoire que cela va s'améliorer. Le RER D fonctionne mal, il faut se battre pour ça. Les habitants nous demandent des transports en commun qui fonctionnent bien. Ici il fait plus frais qu'à Paris car nous avons encore des espaces verts. Nous disons non à ce projet routier." Carlos Martens Bilongo, député du Val d'Oise, à la marche du 07/10.

Retrouvez ici les interventions des élus en vidéo :

https://drive.google.com/drive/folders/1vk7QADE4UTifpotWoMG8MTm_lxT4gdgO?usp=sharing

Le projet du BIP, que ce soit son tronçon Est ou Ouest, est contesté par une large majorité d'habitants et d'élus. Il doit donc être abandonné par le conseil départemental et le tronçon Est doit être retiré du SDRIF.

AVIS N°2 : Pour un abandon du BIP, un projet inutile, trop coûteux et qui créerait des bouchons

Les arguments avancés par le département pour réaliser le projet du BIP Est étaient ou sont les suivants :

- Desservir Europacity et le Dôme de Sarcelles. Or ces infrastructures ont été abandonnées. Aucune activité économique sur cet axe ne justifie dès lors la construction d'une voie rapide telle que le BIP Est.
- Faciliter les trajets domicile - travail, notamment jusqu'à la plateforme aéroportuaire de Roissy. Or une minorité d'actifs y travaillent, et ils peuvent déjà y accéder via le tronçon existant entre Bonneuil-en-France et l'A1.

- Décongestionner les centre-villes. Des points de congestion très localisés et limités existent aux heures de pointe, comme les abords de la gare de Garges lès Gonesse ou la RD 208 à Arnouville. Mais des solutions écologiquement et économiquement raisonnables existent pour les résorber.

Aucune étude précise n'a été fournie par le département pour étayer ces arguments. De plus, au lieu de fluidifier le trafic, la construction de cette voie rapide engorgerait les communes :

- en sectionnant en deux la ville de Sarcelles notamment, interrompant les axes routiers actuels internes aux communes ;
- par l'afflux de véhicules souhaitant rejoindre le BIP Est, qui viendrait saturer les rues des communes traversées par le projet routier.
- en générant un afflux de voitures ingérable à Groslay, qui se situe à l'extrémité du tronçon ;
- en créant un trafic induit comme le démontrent de nombreuses études ainsi que l'ADEME et le CEREMA. Dans un rapport¹, le CEREMA (anciennement Setra) indique que le trafic induit résulte du fait que les automobilistes profitent de l'effet d'aubaine qu'offre une nouvelle infrastructure pour se déplacer plus souvent et plus loin, voire à plus long terme pour localiser leur emploi ou leur logement à une distance plus importante. Ce trafic induit vient ainsi rapidement engorger les nouveaux axes routiers comme le souligne l'ADEME : "la création de voies de circulation supplémentaires génère invariablement une augmentation du trafic"² et "les études de cas étudiées ont montré que les avantages d'une réduction de congestion de trafic et du temps de trajet n'ont pas été observés, car la nouvelle capacité du réseau routier est rattrapée par la croissance du trafic induit"³.

Le BIP Est est aussi défendu au prétexte de doter ce segment de territoire d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en site propre. Or il serait inutile car il s'arrêterait à l'entrée de Groslay, qui n'est pas un pôle d'emploi, et ne passerait par aucune gare du réseau ferré, à l'exception de celle du Champ de courses (ligne H), ce qui ne permettrait pas d'améliorer l'intermodalité.

De plus, le projet du BIP serait beaucoup trop coûteux : minimum 1 milliard d'euros au total estiment certains maires (500 millions en 2015), et environ 500 millions d'euros pour le tronçon Est selon certains élus départementaux.

La déclaration d'utilité publique du tronçon Est a été annulée trois fois par les tribunaux pour manque d'information financière sur le projet. Le Conseil d'Etat doit définitivement statuer dans les prochains mois.

Au lieu de poursuivre un modèle de mobilité dépassé centré sur le "tout voiture", avec un projet routier datant d'avant-guerre (1939), il est urgent d'investir dans une mobilité d'avenir, décarbonée et correspondant réellement aux besoins des usagers.

Répondre aux besoins de transport sur l'Est du Val d'Oise supposerait plutôt d'améliorer les transports collectifs vers Paris et la petite couronne (93 et 92), pôles d'emplois les plus importants pour les actifs de ces communes. On pense à l'augmentation et l'amélioration des lignes de bus et de RER. Mais aussi à la mise en service du tronçon du tram-train T11 de Sartrouville-Argenteuil jusqu'à Épinay-sur-Seine, car il permettrait de desservir en rocade des populations actives situées sur le tracé du BIP, et présente une dizaine de connexions avec des radiales vers les pôles d'emplois en cœur d'agglomération (dont Saint-Denis, mais surtout Paris). Cette ligne, programmée pendant des années au titre du Plan de Mobilisation et utilisant des voies existantes, serait moins chère à réaliser que le BIP.

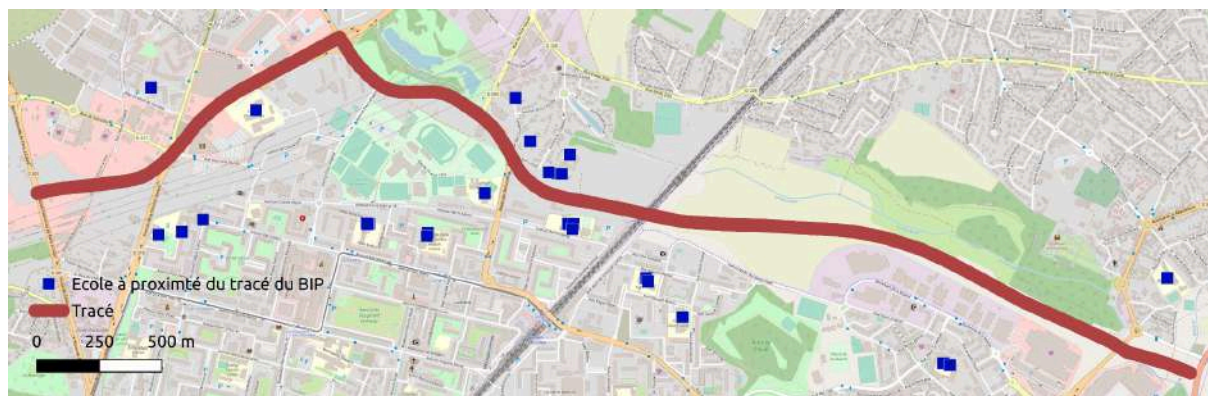
1. <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1122171.pdf>

2. <https://agirpourlatransition.ademe.fr/particuliers/bureau/deplacements/modifier-traffic-routier-necessite-ameliorer-qualite-lair>
3. <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-38266-rapport-ademe-mesures-traffic-routier-ai-r-exterieur.pdf>

AVIS N°3 - Pour un abandon du BIP, une catastrophe pour la santé, en particulier celle de 7000 enfants

Avec un trafic au minimum de 30 à 60 000 véhicules/jour (sans compter le trafic induit), le BIP Est impacterait fortement la santé de 124 000 Franciliens, habitants des quatre villes situées le long du tracé.

Il menacerait aussi la santé et les capacités d'apprentissage d'environ 7 000 enfants, de la crèche au lycée, une trentaine d'établissements d'accueil ou scolaires étant situés le long du tracé du BIP Est. Ces enfants - dont les écoles sont déjà en dépassement des seuils atmosphériques¹ et sonores (zone C du PEB) préconisés par l'OMS - seraient exposés quotidiennement à une forte pollution sonore et atmosphérique additionnelle, incompatibles avec un bon état de santé et de bonnes conditions d'apprentissage.



Carte des écoles situées à proximité du tracé du BIP Est

“Le lien entre l'importance du trafic routier et la mauvaise qualité de notre air est aujourd'hui clairement établi” et “la création de voies de circulation supplémentaires génère invariablement une augmentation du trafic et, en conséquence, des émissions associées”, indique l'ADEME². Et « la situation [de la pollution atmosphérique] ne pourra évoluer sans une baisse significative du trafic routier dans son ensemble. »

L'augmentation du nombre de voitures électriques dans les décennies à venir ne résoudra pas le problème. En effet, selon l'ADEME, « es études récentes ne montrent pas un écart significatif d'émissions totales de particules entre les véhicules électriques à forte autonomie et les véhicules thermiques neufs actuels »³. « Si les véhicules électriques, grâce au freinage régénératif, émettent moins de particules de frein que les véhicules thermiques, elles émettent plus de particules provenant du contact pneu-chaussée et de la remise en suspension, du fait de la plus grande taille de leur pneumatique. »

La pollution atmosphérique est responsable d'un décès sur dix en Ile-de-France⁴. Les enfants sont les premières victimes des effets des polluants dans l'air⁵. Selon des études épidémiologiques⁶, la proximité aux grands axes routiers provoque différents effets sanitaires chez l'enfant :

- une exacerbation ou l'apparition de l'asthme chez l'enfant et de troubles de la fonction pulmonaire ;
- l'apparition de pathologies cardiovasculaires (infarctus aigu du myocarde...);
- la survenue de leucémies chez l'enfant ;
- une diminution de l'espérance de vie ;
- un retard cognitif et le développement de maladies neurodégénératives⁷

La pollution sonore est la seconde cause de morbidité environnementale derrière la pollution atmosphérique selon Bruitparif⁸. Elle augmente les maladies cardiovasculaires, le diabète, l'obésité, provoque des troubles du sommeil ainsi que des perturbations de la santé mentale et des systèmes immunitaire et endocrinien. En milieu scolaire, le bruit des transports est associé à des problèmes d'apprentissage et de performance scolaire. Il affecte la compréhension de la parole, la mémoire, provoque des problèmes d'attention ainsi qu'une difficulté à lire (2 mois dans l'apprentissage de la lecture).

La pollution sonore du BIP Est s'additionnerait à celle des survols aériens de Roissy, qui dépasse déjà les seuils recommandés par l'OMS. Le tracé passe en effet dans la zone C du Plan d'exposition au bruit.

Le projet routier du BIP Est serait donc une catastrophe sanitaire, et doit pour cette raison être abandonné.

1. <https://carte-des-ecoles.respire-asso.org/>
2. <https://agirpoulatransition.ademe.fr/particuliers/bureau/deplacements/modifier-traffic-routier-necessite-ameliorer-qualite-lair>
3. <https://presse.ademe.fr/2022/04/plus-de-la-moitie-des-particules-fines-emises-par-les-vehicules-routiers-recents-ne-proviennent-plus-de-lechappement.html>
4. <https://www.francebleu.fr/infos/environnement/ile-de-france-la-pollution-de-l-air-responsable-d-un-deces-sur-dix-1644419210>
5. <https://reporterre.net/Les-enfants-premieres-victimes-de-la-pollution-de-l-air>
6. <https://sante.gouv.fr/sante-et-environnement/air-exterieur/qualite-de-l-air-exterieur-10984/article/qualite-de-l-air-sources-de-pollution-et-effets-sur-la-sante>
7. <https://www.gouvernement.fr/risques/pollution-de-l-air>
8. <https://www.bruitparif.fr/pages/Actualites/2019-02-09%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20C3%8Ele-de-France/2019-02-09%20-%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20Ile-de-France.pdf>

AVIS N°4 : Pour un abandon du BIP, une catastrophe pour le climat, en contradiction avec le ZEN

L'augmentation du trafic provoquée par l'afflux de trafic induit sur le BIP Est¹, suite à l'ouverture d'une nouvelle opportunité de déplacement, accroîtrait les émissions de gaz à effet de serre, en contradiction avec l'objectif ZEN du SDRIF-E. En effet, le passage progressif à la voiture électrique ne suffira pas et une réduction du trafic routier est nécessaire au profit de transports collectifs ou de mobilités actives pour atteindre nos objectifs climatiques².

Le transport routier représente 93 % des émissions du secteur des transports, premier émetteur national (31 %) de gaz à effet de serre. La Stratégie Nationale Bas Carbone prévoit pour le secteur des transports une réduction de 28 % des émissions de CO2 en 2030 par rapport à 2015, et une décarbonation complète en 2050. Elle invite, tout comme le GIEC, à favoriser le report vers les modes de transport les moins émetteurs (transports en commun, train, vélo...).

Pour respecter l'objectif ZEN, la région ne doit pas prévoir de nouveaux projets routiers dans le SDRIF mais développer les transports en commun. Pour répondre aux besoins de transport sur l'Est du Val d'Oise, cela supposerait d'améliorer les transports collectifs vers Paris et la petite couronne (93 et 92), pôles d'emplois les plus importants pour les actifs de ces communes. On pense à l'augmentation et l'amélioration des lignes de bus et de RER. Mais aussi à la mise en service du tronçon du tram-train T11 de Sartrouville-Argenteuil jusqu'à Épinay-sur-Seine, car il permettrait de desservir en rocade des populations actives situées sur le tracé du BIP, et présente une dizaine de connexions avec des radiales vers les pôles d'emplois en cœur d'agglomération (dont Saint-Denis, mais surtout Paris).

1. Dans un rapport (<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1122171.pdf>), le CEREMA (anciennement Setra) indique que le trafic induit résulte du fait que les automobilistes profitent de l'effet d'aubaine qu'offre une nouvelle infrastructure pour se déplacer plus souvent et plus loin, voire à plus long terme pour localiser leur emploi ou leur logement à une distance plus importante.
2. <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/transitions-ecologiques/la-deferlante-de-voitures-electriques-ne-suffira-pas-a-atteindre-les-objectifs-climat-selon-une-ong-918280.html>

AVIS N°5 : Pour un abandon du BIP, en contradiction avec la trajectoire Zéro artificialisation nette et la préservation de la biodiversité et l'adaptation au changement climatique.

Le projet routier du BIP Est conduirait à l'artificialisation d'un poumon vert à proximité d'une zone urbaine dense, pourtant nécessaire à la qualité de vie des habitants de quartiers majoritairement populaires. Il provoquerait la destruction de jardins partagés à Sarcelles, du bois des Condos et de la Ferme Lemoine avec ses larges prairies, située sur les communes de Garges et Arnouville qui est un lieu de promenade très apprécié des Gargeois.

Cette artificialisation serait en contradiction avec l'objectif ZAN du SDRIF-E. Pour tenter de s'exempter de cette contrainte, le conseil départemental a voté une délibération en vue du SDRIF-E, demandant à la région de ne pas décompter cette artificialisation dans le ZAN. Comment le justifier?

Les espaces naturels préservés depuis plusieurs décennies pour la réalisation du boulevard du Parisis constituent une trame verte, essentielle à la biodiversité, mais aussi un îlot de fraîcheur préservant les habitants du territoire lors des canicules qui sont amenées à se multiplier dans les années à venir. Les parcelles concernées par le BIP Est constituent aussi une trame bleue avec la présence du petit Rosne.

L'importance de cette trame verte et bleue est soulignée par le projet de l'Institut Paris Région du "Parc naturel urbain des Trois Vallées". Ce dernier se situe en partie sur et dans la continuité des terrains réservés pour le BIP Est, et qui permettrait une mise en valeur de continuités paysagères, écologiques et de mobilités actives sur l'ensemble des vallées du Croult, du Petit-Rosne et de la Vieille-Mer depuis leur source dans le Val d'Oise jusqu'à leur confluence avec la Seine en Seine Saint-Denis, soit 1200 hectares, irrigué par 44 km de cheminements au bénéfice des 500 000 habitants du territoire. En contradiction avec le projet de l'IPR, le BIP Est viendrait dénaturer et polluer le Petit-Rosne, qui coule à l'endroit où serait construite la voie rapide, et rompre ces continuités écologiques et paysagères.

<https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/projets-pilotes-pour-une-metropole-nature/>

L'existence d'une centaine d'hectares d'espace naturel sur le tracé réservé pour le boulevard du Parisis, de Soisy à Garges, à proximité des habitations, est une formidable opportunité pour la qualité de vie des habitants, l'adaptation au changement climatique et la biodiversité (trame verte, bleue et noire). De nombreux acteurs sur le territoire souhaitent qu'un projet alternatif au BIP préservant les espaces naturels puisse voir le jour. Ce souhait est partagé par des maires et des élus de tous bords. La région pourrait être motrice dans l'étude d'un projet de territoire englobant le Parc naturel urbain des Trois Vallées, les espaces préservés sur le tracé du BIP et ceux de la butte Pinson en cours de réhabilitation par l'Agence des espaces verts d'Ile-de-France. (<https://www.iledefrance-nature.fr/wp-content/uploads/2020/12/PLAQUETTE-PINSON.pdf>).



Trames vertes et bleues - Cartographie de l'Institut Paris région.

En conclusion, le Collectif Vivre sans BIP et les associations qui le composent demandent le retrait du SDRIF du tronçon Est du BIP, et l'abandon de ce projet routier dans son ensemble. Vieux de 85 ans, il ne correspond plus au modèle de mobilité souhaitable et désiré au 21ème siècle. Il est en outre indispensable de ne pas ajouter de nuisances supplémentaires à celles subies par les populations du Val d'Oise avec l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle. La mobilité d'avenir doit s'orienter vers un modèle décarboné, réduisant le trafic routier source de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre, tout en préservant les espaces verts existant au bénéfice de la biodiversité, du climat et des Franciliens.