



N° 201

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 17 septembre 2024.

PROPOSITION DE LOI

visant à protéger la santé humaine et préserver l'environnement par l'abandon du projet d'aménagement routier de l'Avenue du Parisis,

(Renvoyée à la commission des affaires économiques, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

Mme Gabrielle CATHALA, M. Carlos Martens BILONGO, M. Arnaud LE GALL, M. Aurélien TACHÉ, M. Paul VANNIER, Mme Mathilde PANOT, M. Laurent ALEXANDRE, M. Gabriel AMARD, Mme Sérgolène AMIOT, Mme Farida AMRANI, M. Rodrigo ARENAS, M. Raphaël ARNAULT, Mme Christine ARRIGHI, Mme Léa BALAGE EL MARIKY, Mme Anaïs BELOUASSA-CHERIFI, M. Ugo BERNALICIS, M. Christophe BEX, M. Manuel BOMPARD, M. Arnaud BONNET, M. Idir BOUMERTIT, M. Louis BOYARD, M. Pierre-Yves CADALEN, M. Aymeric CARON, M. Sylvain CARRIÈRE, M. Bérenger CERNON, Mme Cyrielle CHATELAIN, Mme Sophia CHIKIROU, M. Hadrien CLOUET, M. Éric COQUEREL, M. Alexis CORBIÈRE, M. Jean-François COULOMME, M. Sébastien DELOGU, M. Aly DIOUARA, Mme Alma DUFOUR, Mme Karen ERODI, Mme Elsa FAUCILLON, Mme Mathilde FELD, M. Emmanuel

FERNANDES, Mme Sylvie FERRER, M. Perceval GAILLARD, Mme Clémence GUETTÉ, M. David GUIRAUD, Mme Zahia HAMDANE, Mme Mathilde HIGNET, M. Andy KERBRAT, M. Bastien LACHAUD, M. Abdelkader LAHMAR, M. Maxime LAISNEY, M. Antoine LÉAUMENT, Mme Élise LEBOUCHER, M. Aurélien LE COQ, M. Jérôme LEGAVRE, Mme Sarah LEGRAIN, Mme Claire LEJEUNE, Mme Murielle LEPVRAUD, M. Benjamin LUCAS-LUNDY, Mme Élisa MARTIN, M. Damien MAUDET, Mme Marianne MAXIMI, Mme Marie MESMEUR, Mme Manon MEUNIER, M. Marcellin NADEAU, M. Jean-Philippe NILOR, Mme Sandrine NOSBÉ, Mme Danièle OBONO, Mme Julie OZENNE, Mme Nathalie OZIOL, M. René PILATO, M. François PIQUEMAL, M. Thomas PORTES, M. Loïc PRUD'HOMME, M. Jean-Hugues RATENON, Mme Sandrine ROUSSEAU, M. Arnaud SAINT-MARTIN, M. Aurélien SAINTOUL, Mme Ersilia SOUDAIS, Mme Anne STAMBACH-TERRENOIR, Mme Nadège ABOMANGOLI, Mme Sophie TAILLÉ-POLIAN, Mme Andrée TAURINYA, M. Matthias TAVEL, Mme Aurélie TROUVÉ,

députées et députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi vise à préserver la santé humaine, la biodiversité et à permettre le développement de mobilités durables en provoquant l'abandon du grand projet routier inutile et néfaste de l'Avenue du Parisis.

Le projet de l'Avenue du Parisis ou « BIP », hérité des années 1930, illustre parfaitement ce qu'est un grand projet inutile

Ce projet de voie rapide porté par le Conseil départemental du Val-d'Oise, long de 21 kilomètres, est particulièrement archaïque et obsolète. Sa partie non encore réalisée consiste en une voie rapide de 11 kilomètres, divisée en deux tronçons ouest et est de 5,5 kilomètres chacun devant relier les autoroutes A1 et A15. Celle-ci traversera 7 communes densément peuplées et fortement urbanisées, longeant plusieurs établissements scolaires.

Son tracé hérité de 1939 provient tout droit d'une époque où ce territoire était majoritairement constitué de villages, bien loin de l'état d'urbanisation et de la densité de population qu'il connaît actuellement. Sous des formes différentes, que ce soit en tant que « super périphérique » ou d'autoroute A87, puis en tant que voie rapide, le projet a traversé les décennies sans se concrétiser, précisément parce que les conditions qui le rendaient autrefois concevables ont disparu.

La Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet fut annulée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise en 2018. Une décision confirmée par la cour d'appel de Versailles, à deux reprises, en 2019 et 2022. **La décision du Conseil d'État de valider cette DUP, le 29 mai 2024, remet en cause plus d'une décennie de mobilisation citoyenne contre un projet socialement et écologiquement néfaste.**

Un projet qui menace la santé humaine, particulièrement celle des plus jeunes.

Ce sont entre 30 000 et 60 000 véhicules qui circuleraient chaque jour sur l'Avenue du Parisis selon les chiffres avancés dans le dossier de concertation publique du projet. La fréquentation de cet axe routier entraînerait une hausse de la pollution, tant sonore que de l'air, ce qui constitue **une menace directe sur la santé des 200 000 habitants du**

territoire et des 10 000 enfants scolarisés dans la quarantaine d'établissements situés le long de son tracé.

Ces établissements, pour certains à une centaine de mètres de la voie rapide envisagée, sont pourtant déjà situés en zones noires au point de vue des pollutions sonores et atmosphérique, mesurées respectivement par Bruiparif, l'organisme chargé de surveiller la qualité de l'environnement sonore en Île-de-France, et Airparif, l'organisme chargé de surveiller la qualité de l'air en Île-de-France. Cela signifie que ces enfants sont quotidiennement exposés à des niveaux de pollution sonore et atmosphérique au-delà des seuils maximaux recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Les enfants sont les premières victimes des effets des polluants dans l'air, alors qu'un décès sur dix en Île-de-France est causé par la pollution de l'air. Les atteintes à la santé directement liées à cette pollution, scientifiquement attestées, sont légions. Les plus jeunes souffrent ainsi d'asthme, de pathologies cardiovasculaires ou neurologiques, sont plus enclins à développer des leucémies, connaissent une diminution de leur espérance de vie.

Comme le rappelle l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), « *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* ».

Similairement, la pollution sonore engendrée par la circulation routière perturbe les systèmes immunitaire et endocrinien. Elle est en outre à l'origine de troubles du sommeil. La santé mentale des enfants est mise en danger. Le bruit affecte très directement leur apprentissage, dégradant leur capacité mémorielle, altérant leur capacité d'attention et provoquant des difficultés à lire.

La réalisation de ce projet routier **nuit très directement aux droits fondamentaux des riverains**. L'article 1^{er} de la Charte de l'environnement dispose que « *chacun a droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* ». Le Conseil constitutionnel, dans sa décision n° 2008-564 DC du 19 juin 2008, a conféré à ce droit une valeur constitutionnelle. Il en a également fait une liberté fondamentale dans sa décision n° 451129 du 20 septembre 2022. Tout administré peut donc faire valoir ce droit contre un projet qui y porte atteinte.

Un projet tel que celui de l’Avenue du Parisis **menacerait de plus la sécurité des riverains**, particulièrement des enfants scolarisés dans des établissements situés sur son tracé, en rendant les zones situées aux alentours **plus accidentogènes**.

Les connaissances scientifiques pointent donc vers une direction politique, celle de politiques publiques menant à une baisse significative du trafic routier. Cela implique de ne pas construire des infrastructures qui favorisent son augmentation.

Un projet écologiquement désastreux et qui accentue la crise de la biodiversité

La planète connaît une **crise de la biodiversité sans précédent**. Dans son rapport d’évaluation mondiale daté de 2019, la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (*Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services* ou IPBES) alerte sur le fait qu'**un million d’espèces sont menacées d’extinction**, soit 25 % des espèces appartenant aux groupes animaux et végétaux. Le taux d’espèces menacées est plusieurs centaines de fois supérieur à celui des dernières 10 millions d’années. Un des causes majeures de ce phénomène est **l’artificialisation des sols, qui détruit les écosystèmes et prive les espèces de biotope**. L’IPBES estime que la destruction des habitats et l’artificialisation des milieux naturels est responsable d’environ 30 % du déclin de la biodiversité. Cela en fait la première cause de ce déclin. C’est à partir de ces observations scientifiques que nous comprenons l’urgence qu’il y a à adopter un moratoire sur la construction de grands projets inutiles, notamment d’infrastructures routières.

La France dispose déjà **du réseau routier le plus important d’Europe**. Le secteur des transports est le **premier émetteur de gaz à effet de serre** dans le pays avec 32 % des émissions totales. **Le transport routier cause 95 % des émissions du secteur**, dont 52,3 % provenant de la circulation des véhicules particuliers. Pour que la France puisse atteindre ses objectifs climatiques et notamment celui du zéro émission nette (ZEN) en 2050, les émissions liées au secteur des transports doivent diminuer de 29 % entre 2022 et 2030, ce qui correspond approximativement à une baisse de 4 % chaque année.

L’electrification du parc automobile est une solution de court-terme et ne suffisant pas à elle-même à la décarbonation du secteur des transports. Les près de 40 millions de véhicules du parc automobile

français ne pourront pas être remplacés en intégralité par des véhicules électriques dans la mesure où les ressources manqueront et où un parc automobile entièrement électrifié induirait des conflits d'usage sur l'électricité. De plus, ces véhicules ne sauraient être accessibles financièrement à une partie suffisante de la population. Par conséquent, la transition électrique de la flotte automobile ne peut se substituer à un effort de sobriété. L'électrification du parc automobile ne peut servir la perpétuation d'un usage équivalent du véhicule individuel.

Une fois encore, tout porte à considérer qu'il faut viser une réduction du système automobile et routier qui passera par une baisse d'ampleur du trafic et implique de ne pas engager la réalisation de projets nouveaux, écocides et inutiles.

Pour autant, les autorités publiques continuent d'encourager des projets écocides. Contre toute raison scientifique se manifeste donc **un véritable déni écologique d'État. Le projet de l'Avenue du Parisis illustre parfaitement cet entêtement de la puissance publique à promouvoir des infrastructures et des formes de mobilité climatiquement et écologiquement insoutenables.**

Il mènerait à **la destruction d'un des principaux poumon vert d'Île-de-France en artificialisant une centaine d'hectares d'espaces naturels et agricoles**. À titre d'exemple, la ferme Lemoine de Garges et Arnouville serait transpercée par cette avenue. Le projet entraînerait la coupe de nombreux arbres. C'est toute une trame verte jusqu'alors préservée qui pourrait disparaître. La trame bleue qui existe en présence du petit Rosne, ce cours d'eau localisé immédiatement à côté de la voie rapide et qui en serait pollué, serait également rompue alors que le projet du « Parc naturel urbain des Trois Vallées » dont il est une part essentielle profiterait à 500 000 habitants.

De nombreux îlots de fraicheur seraient annihilés alors qu'ils sont des remparts essentiels face au réchauffement climatique et participent à maintenir la température de ces territoires du Val-d'Oise sous celle des autres territoires urbanisés d'Île-de-France, particulièrement lors de vagues de chaleur et épisodes caniculaires.

La destruction de friches et de zones humides est un véritable accélérateur de la crise de la biodiversité. C'est ce que ce projet promet, non seulement aux habitants des communes traversées, aux Val-d'Oisiens, mais à l'ensemble des Franciliens.

Une aberration en matière d'aménagement d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui va considérablement dégrader le cadre de vie des Val-d'Oisiens et qui ne trouve aucune justification

Le projet vieux de 85 ans qu'est l'Avenue du Parisis, autrefois dénommé Boulevard intercommunal du Parisis (BIP), est **justifié par des motifs désormais inexistant ou fondamentalement irrecevables.**

Parmi ces justifications originelles qui ne peuvent plus tenir figurent la nécessité de desservir par la route deux projets abandonnés depuis lors : le centre commercial Europacity et le Dôme de Sarcelles. **Il n'y a donc pas d'activité économique supplémentaire** sur cet axe justifiant de faire advenir l'Avenue du Parisis.

Les défenseurs du projet avancent également la nécessité de faciliter les trajets domicile-travail des actifs se rendant à la plateforme aéroportuaire de Roissy. Outre le fait que celle-ci est déjà accessible par le tronçon existant entre Bonneuil-en-France et l'autoroute A1, **la part d'actifs travaillant sur la plateforme de Roissy et résidant dans les communes desservies par projet est extrêmement faible, de l'ordre de 5 %.**

La construction de l'Avenue du Parisis **ne permettra pas davantage de décongestionner le trafic automobile**, alors que ses promoteurs la présentent comme une « *solution pour résorber les bouchons* ». La recherche sur les mobilités aboutit pourtant depuis plusieurs décennies à démontrer que **les nouvelles infrastructures routières ont pour effet de provoquer un trafic induit de véhicules**. En effet, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a fait la preuve du fait que l'apparition d'une nouvelle infrastructure conduit à des déplacements plus fréquents et plus lointains y compris sur le long terme, avec un allongement des trajets domicile-travail du fait de personnes établissant leur domicile ou occupant des emplois à plus longue distance. Systématiquement, les capacités supplémentaires du réseau routier sont ratrappées par la croissance du trafic. Cette hausse de la fréquentation du système routier conduit à un accroissement des pollutions sonores et atmosphériques.

Par ailleurs, 2 voies à grande circulation existent déjà à proximité de son tracé avec l'A104 au nord et l'A86 au sud. La gare d'Epinay-Villetaneuse permet déjà de gagner, au moyen de la ligne H du transilien, le pôle aéroportuaire de Roissy en moins de 30 minutes.

La construction d'une telle avenue **ne permet pas**, en outre, de **fluidifier le trafic**. Le département du Val-d'Oise n'a pas fourni d'études convaincantes pour appuyer cet argument. L'Avenue du Parisis **risque au contraire d'engorger les communes traversées en interrompant des axes routiers internes**, comme cela serait le cas à Sarcelles (et au risque d'enclaver davantage certains quartiers de la ville), ou en provoquant un afflux de véhicules souhaitant rejoindre le tronçon est de l'Avenue du Parisis dans les communes concernées.

En cela, l'Avenue du Parisis est aussi **une aberration du point de vue de l'aménagement du territoire de ces communes**. Nombre d'entre elles seraient **tout bonnement coupées en deux par cet axe de la taille d'une autoroute** : Montmorency, Soisy-sous-Montmorency, Deuil la Barre, Grosley, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse. De la même manière que l'axe Nord-Sud imaginé pour Paris dans les années 1960, qui aurait affecté durablement la ville pour le pire, a été abandonné dès 1971, un tel tracé routier est si néfaste pour le tissu urbain qu'il doit ne pas voir le jour.

Enfin, alors que la bifurcation écologique implique une évolution des mobilités, notamment pour sortir de l'usage massif des véhicules individuels, une telle infrastructure **découragerait le recours à d'autres modes de transport, en particulier collectifs, ou aux mobilités douces**. Ce dont le Val-d'Oise a besoin c'est d'un développement de l'offre de transports collectifs vers Paris et sa petite couronne, c'est-à-dire de plus de bus, de plus de RER et de la mise en service du tronçon du tram-train T11 reliant Sartrouville-Argenteuil à Épinay-sur-Seine.

Un projet imposé sans réel débat démocratique et contre l'avis des populations, pour des coûts faramineux

Nuisant à la santé humaine, à l'environnement et à la biodiversité, en même temps qu'il n'apporte aucune utilité pour les mobilités et conduit même à perpétuer une politique relevant de l'impasse, le projet de l'Avenue du Parisis est aussi **une véritable gabegie financière**. Alors que le coût total du projet était estimé, en 2015, à 500 millions d'euros, il atteindrait **un montant proche du milliard d'euros** dont plusieurs centaines de millions d'euros pour le seul tronçon est. Les fonds publics ne peuvent pas être mobilisés de façon si criante contre l'intérêt général. Il convient donc de limiter les frais engendrés le plus tôt possible en n'engageant pas les travaux des portions inachevées du projet.

Par ailleurs, le projet rencontre **une forte opposition locale**. Des citoyens conscients du danger que fait peser ce projet sur l'environnement

et leur cadre de vie se sont fortement impliqués pour s'y opposer. La société civile organisée contre ce projet inutile trouve à son avant-garde le collectif « Vivre sans le BIP », mobilisé depuis de nombreuses années.

Cette mobilisation citoyenne répond au **déni de démocratie dont font preuve les autorités porteuses du projet.**

La concertation publique de 2012 s'est faite à bas bruits, sans que les habitants des communes concernées n'en aient été réellement informés. À l'ouest, les habitants de Soisy-sous-Montmorency, Montmorency, Deuil-La Barre et de Grosley s'y sont largement opposés. À l'est, où vivent les populations les plus défavorisées, la communication fut si défaillante que l'opinion publique demeura et demeure toujours largement ignorante de l'existence de ce projet.

Le projet réunit contre lui des élus de toutes tendances politiques tels que Patrick Haddad, maire de Sarcelles, Maxime Thory, maire de Montmorency, Muriel Scolan, maire de Deuil-La-Barre, ou encore Patrick Cancouët, maire de Grosley. **Les communes de Montmorency, Deuil-la-Barre et Grosley ont voté des motions contre le projet.**

Les citoyens, élus et associations engagés contre le projet appellent à la mise en place d'un projet alternatif, respectueux des espaces naturels et favorisant le développement des mobilités durables, par le renforcement de l'offre de transports en commun et le développement d'infrastructures cyclables.

En ce sens, sous la direction de l'architecte Grégoire Bignier, des étudiants en architecture de l'École nationale supérieure d'Architecture de Paris-Val-de-Seine ont soumis en février 2022 un projet alternatif à l'Avenue du Parisis, reconnaissant d'emblée que l'axe routier considéré, de fait de la grande valeur écologique et sociale de la vallée, allait à l'encontre de la nature du lieu.

Systématiquement, le département du Val-d'Oise a ignoré les alertes et les alternatives présentées. Le projet est donc conduit à marche forcée et contre l'avis de la majorité des parties affectées par ce projet. Pour ce faire, le département du Val-d'Oise a procédé à la scission du projet entre son tronçon ouest et son tronçon est, ce dernier ayant fait l'objet d'une inscription dans le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF-E) en juin 2023. Il s'agit d'une véritable stratégie du passage en force dès lors qu'une fois la construction du tronçon est achevée, il ne restera que 5,5 kilomètres à construire pour le relier à l'A1 à

l’A15. Le projet pourrait alors être présenté comme nécessairement àachever.

La mobilisation citoyenne contre le projet ne faiblit pourtant pas. La pétition lancée par le collectif « Vivre sans le BIP » a recueilli plus de 10 400 signatures. Le samedi 7 octobre 2023, un rassemblement contre l’Avenue du Parisis a réuni plus d’un millier de personnes dont de nombreux élus des territoires concernés. Le samedi 16 décembre 2023, une centaine de personnes ont fait savoir leur mécontentement vis-à-vis de ce projet rien qu’à Garges-lès-Gonesse. Entre les mois de janvier et février 2024, une enquête menée auprès de 4000 répondants (parmi lesquels 81 % de Val-d’Oisiens) a recueilli 93 % d’avis défavorables à l’Avenue du Parisis. Les forces citoyennes agissant en défense de la santé publique et pour la préservation de l’environnement ont de nouveau fait savoir leur opposition au projet, le samedi 2 juin 2024, lors d’un rassemblement dans le parc des Prés-sous-la-ville à Sarcelles.

Il y a urgence à agir sur le plan législatif pour empêcher ce projet. Saisi par le Conseil départemental, le Conseil d’État a ouvert la porte aux travaux. Le mercredi 29 mai 2024, ce dernier a cassé la décision de la Cour d’appel administrative de Versailles qui annulait la déclaration d’utilité publique du tronçon est du projet, entre les communes de Groslay et Garges-lès-Gonesse. Ainsi, **les travaux du tronçon est pourraient débuter dès la fin de l’année 2024.**

La volonté populaire, qui coïncide avec l’intérêt général et environnemental, doit être entendue. La réalisation d’un tel projet, fondé sur une vision archaïque et obsolète de mobilités centrées autour du « tout voiture » et de la possibilité de construire toujours davantage d’infrastructures sans préoccupation pour les dommages environnementaux qui en résultent, est une anomalie démocratique.

L’article 1^{er} de cette proposition de loi vise donc à mettre un terme au projet de l’« Avenue du Parisis » ou « Boulevard intercommunal du Parisis », dans le Val-d’Oise.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

Dans un contexte d'urgence écologique menaçant la santé humaine, la biodiversité et en raison d'une nécessaire évolution des mobilités, il est mis un terme immédiat et définitif au projet d'aménagement routier de l'« Avenue du Parisis » ou « Boulevard intercommunal du Parisis » dans le département du Val-d'Oise, ayant pour objet la construction, l'élargissement ou la prolongation d'une route à chaussée séparée par un terre-plein central.

Article 2

La charge pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.