



Concertation sur le barreau ferré de Gonesse

Collectif pour le triangle de Gonesse

Les associations mentionnées ci-dessous se sont regroupées en mars 2011 pour former le **Collectif pour le triangle de Gonesse** pour porter leurs exigences sur l'avenir de ce territoire.

Associations signataires :

- Amis de la Terre Val-d'Oise
- Environnement 93
- Val-d'Oise Environnement
- Association de défense des habitants de l'Est du Val-d'Oise
- Aulnay Environnement
- Bien vivre au Thillay
- Bien Vivre à Vémars
- CAPADE-Sud-Aulnay
- Écouen Environnement
- Hameau des Hérissons-Fosses
- Haut Val-d'Oise Écologie-Persan
- La Vigie d'Écouen
- Le Blanc-Mesnil c'est vous-Le Blanc-Mesnil pour vous
- Alliance pour la Santé-Arnouville
- Toulemondeilestbio-Arnouville

Contact : 01 39 35 00 50

contact@cptg.fr

<http://www.cptg.fr>

Partir de l'existant pour évaluer l'intérêt du projet

La Commission nationale du débat public a recommandé au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et à Réseau Ferré de France (RFF) d'ouvrir une concertation sur le projet du barreau ferré de Gonesse et en a fixé les modalités. Elle a nommé une personnalité indépendante chargée de veiller à son bon déroulement.

Cette concertation, organisée du 20 octobre au 9 décembre 2011, fait suite au débat public portant sur le projet de liaison Picardie-Roissy du printemps 2010, au débat public sur le réseau Grand Paris de l'automne 2010 et à la concertation sur le projet de BHNS Barreau de Gonesse de juin-juillet 2011.

Les associations de protection de l'environnement ont été partie prenante de ces débats publics à travers les cahiers d'acteurs d'Île-de-France Environnement (IDFE) et de l'ADHEVO pour la liaison Picardie-Roissy, les cahiers d'acteurs de Val-d'Oise Environnement, Environnement 93, IDFE, les Amis de la Terre pour le Grand Paris et un avis du Collectif pour le triangle de Gonesse pour le BHNS.

Au fil de ces concertations, la position des associations d'environnement évolue et se précise, les fausses informations sont mises au jour, le doute s'installe.

Exemple de fausse information : lors du débat public Picardie-Roissy, il a été dit haut et fort qu'en habitant dans l'est du Val-d'Oise, il fallait passer par Paris pour se rendre à Roissy, cette affirmation se retrouve encore dans le document de concertation du BHNS dans lequel il était écrit : « *Le BHNS permet d'effectuer des déplacements de banlieue à banlieue sans transiter par Paris.* » Avec une telle affirmation erronée, il n'est plus permis d'avoir le moindre doute sur la nécessité du BHNS ou du barreau ferré entre les deux RER B et D. Cette affirmation est fautive : il existe de Garges-Sarcelles à Louvres une succession de liaisons bus, entre les deux RER, qui demandent certainement à être améliorées. Nous y reviendrons par la suite.

Quelques jours avant l'ouverture de la concertation, nous ne disposons toujours pas d'un dossier de concertation. Y en aura-t-il un ? Comme il est question de ce projet depuis bien longtemps, dans l'attente des études que devrait contenir ce dossier, nous pouvons dès l'ouverture de la concertation émettre des doutes sérieux.

Octobre 2011

Collectif pour le Triangle de Gonesse

Historique du projet

Au moins depuis 1998, il est question du projet de liaison entre les RER B et D nommé « barreau de Gonesse ». Depuis, il a fait l'objet de plusieurs études. Il est inscrit au SDRIF¹ adopté en 2008 par le Conseil régional.

Le débat public, organisé au printemps 2010 par la CNDP², portant sur la liaison Picardie-Roissy, également inscrite au SDRIF 2008, a été l'occasion de relancer ce projet. Les élus picards étaient favorables à la réalisation de la liaison Picardie-Roissy à l'horizon 2020 (plus rapidement si possible). Les élus de l'Est du Val-d'Oise s'y sont opposés en mettant en avant l'urgence du barreau ferré de Gonesse pour le Val-d'Oise, argumentant que le barreau de Gonesse pouvait se substituer à la liaison Picardie-Roissy.

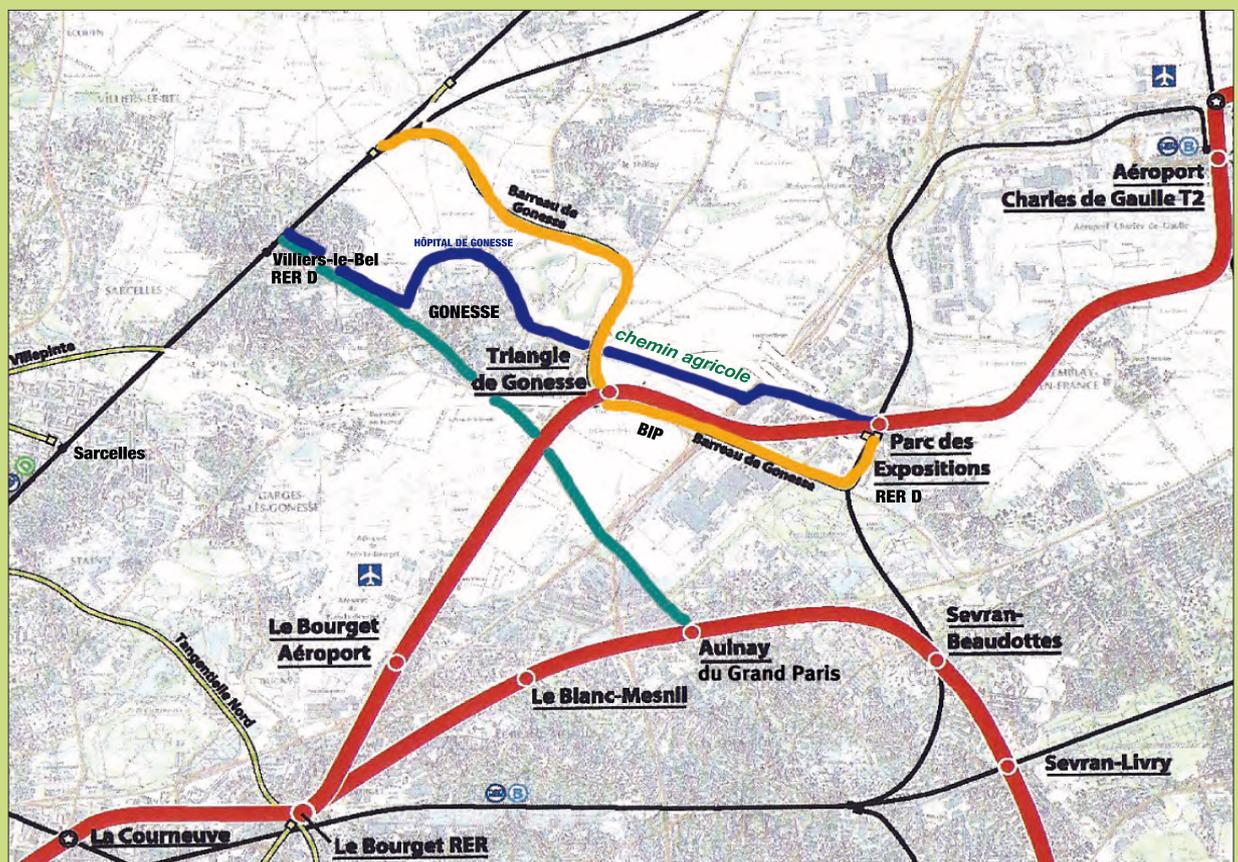
C'est dans un tel contexte que le vice-président du Conseil régional en charge des transports a pris l'engagement de la mise en service d'un BHNS³ fin 2013, en préfiguration du barreau ferré avec une mise en service en 2017.

À aucun moment, les associations de protection de l'environnement n'ont été associées à la réflexion sur ce projet. Lors du débat public sur la liaison Roissy-Picardie, Île-de-France Environnement a produit un cahier d'acteur avec la participation de Val-d'Oise Environnement, dans lequel il était écrit : « La liaison Picardie-Roissy et le barreau de Gonesse ne sont pas en concurrence, mais sont complémentaires... le débat public est nécessaire pour les deux projets... la liaison Picardie-Roissy et le barreau de Gonesse répondent à des besoins sans commune mesure avec d'autres réalisations passées ou présentes, comme des entrepôts de logistique [desservis] exclusivement [par] camions, ou des hypercentres commerciaux, de moins en moins nécessaires, et mis en œuvre cependant sans débat public. »

1. SDRIF : SCHEMA DIRECTEUR ÎLE-DE-FRANCE.

2. CNDP : COMMISSION NATIONALE DE DEBAT PUBLIC.

3. BHNS : BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE.



BARREAU FERRÉ ET GRAND PARIS : UN PROJET DE TROP ?



Le bus à haut niveau de service

Le BHNS, préfiguration du barreau ferré

L'avis daté de juillet 2011 du Collectif pour le triangle de Gonesse demandait l'étude d'un tracé passant par le BIP et non par un chemin agricole et soulignait l'absence de présentation détaillée des bus existants et tout particulièrement de la ligne 23 reliant comme le BHNS les gares de Villiers-le-Bel et Parc des expositions.

Passé la concertation, nous nous apercevons que le BHNS n'est pas un BHNS et que l'amélioration attendue ne sera pas au rendez-vous.

Quel est le service rendu par la ligne 23 ?

Au départ de la gare de Villiers-le-Bel, la fréquence est de 8 bus par heure, équivalente à celle du BHNS. À toute heure de la journée, un nombre important d'usagers l'attend, puis descend et monte au fur et à mesure des stations nombreuses sur un trajet passant à la mairie, puis à l'hôpital de Gonesse. Arrivés à l'hôpital, 6 bus retournent à la gare de Villiers-le-Bel et 2 bus par heure, presque vides, continuent jusqu'au RER B-Parc des expositions, à Villepinte, (au total 22 services par sens de 7 h à 20 h, 5 jours sur 7). Ces deux bus par heure passent par la patte-d'oie, puis traversent le triangle de Gonesse par le chemin agricole arrivant en face du centre commercial Ikea. Par temps de neige, c'est un autre itinéraire plus long de 4 km ! Arrivé à Ikea, au fur et à mesure des arrêts, le bus se remplit à nouveau d'usagers se rendant à la gare du RER B.

Dans l'autre sens, au départ de la gare Parc des expositions, il y a très peu de voyageurs ; puis, au fur et à mesure des arrêts sur la zone du parc des expositions, le bus se remplit d'usagers salariés ou venant de faire leurs courses sur la zone commerciale. À partir de l'hôpital de Gonesse, les montées et les descentes se succèdent tout le long des nombreuses stations.

- Le service rendu pour les usagers par le BHNS sera moins bon que les actuelles lignes 23 et 22.
- Toutes les personnes qui disposent d'une voiture continueront de l'utiliser
- Le STIF aura investi plus de 30 millions d'euros sans avancée concrète, sans parler du coût de fonctionnement. Cette somme serait bien plus utile pour améliorer l'existant comme assurer le service du 23 le samedi et le dimanche compte tenu des emplois de Roissy et étendre le service journalier de 6 h à 22 h ou minuit. Même suggestion pour la ligne 22.

Là, est le vrai débat.

Le BHNS n'est pas un BHNS

Le concept de BHNS est un bus proche de ce qu'est un tramway. Pour l'essentiel de son tracé en zone urbaine, il doit être en site propre. Ce n'est pas le cas. Dans toute la traversée dense de Gonesse, rien n'est en site propre ; il n'est en site propre qu'en périphérie de Gonesse où la circulation est fluide et sur le chemin agricole dont la destination n'est pas la circulation des bus, sauf à vouloir condamner l'agriculture.

L'amélioration attendue ne sera pas au rendez-vous : il n'a pas été dit lors de la concertation que la liaison bus existait déjà entre les deux gares de Villiers-le-Bel et le Parc des expositions, Actuellement, avec une fréquence de deux bus par heure, la ligne 23 dessert une vingtaine de stations sur ce trajet en 35 minutes, 5 jours sur 7. Il est anormal d'avoir débattu du BHNS en ignorant le fonctionnement de cette ligne.



Quel sera le service rendu par le BHNS ?

Le BHNS est prévu avec seulement 2 stations intermédiaires, Hôpital de Gonesse et une autre en plein champ au milieu du triangle de Gonesse. Comme ce n'est pas de sitôt que nous verrons Europa City s'étaler sur les champs de blé, il n'y aura pas en 2013 un seul usager à cette station. Ne reste qu'une station intermédiaire (trois sont à l'étude).

Lors de la concertation, rien n'a été dit concernant le devenir de cette ligne 23. Nous pouvons imaginer la suppression de son prolongement entre Hôpital et Parc des expositions. Pour la partie entre la gare de Villiers-le-Bel et l'hôpital, le BHNS ne rendra pas le service de la ligne 23, de même pour la partie Ikea-Parc des expositions. Rien n'est en site propre là où le bus est ralenti par le trafic automobile. **Le BHNS mettra 10 minutes de moins que le 23 en ne faisant pas le détour par l'Hôtel de Ville. Mais la plupart des usagers mettront plus de 10 mn à pied ou avec un autre bus pour rejoindre une des rares stations. Où seront les 6 000 usagers/jour annoncés ?**

Au départ de Villiers-le-Bel-RER D, il y a aussi la ligne 22 jusqu'à Roissy RER B en 33 minutes, 6 services aller-retour le matin de 6 h à 9 h et autant le soir de 17 h à 20 h.

L'absence de dossier de concertation et seulement une plaquette A4 recto verso ignorant totalement l'existant ne pouvaient permettre une vraie réflexion sur le projet. Les associations contestent l'intérêt de cette prétendue concertation.

Le barreau ferré

BARREAU FERRÉ

Le contexte du projet

À l'origine de ce projet, l'objectif déclaré était de relier les RER B et D pour faciliter l'accès aux emplois de Roissy pour les habitants de l'est du Val-d'Oise. Aujourd'hui, ses promoteurs ont pour objectif l'urbanisation du triangle de Gonesse et à

juste raison anticipent cette urbanisation par la mise en place des équipements de transports en commun. Sans rien changer au projet barreau ferré, ils y ajoutent la seule gare en plein champ du réseau Grand Paris sur le triangle de Gonesse de la bretelle Pleyel-Roissy.

L'urbanisation du triangle de Gonesse

Cette urbanisation n'est pas l'objet de la concertation sur le barreau ferré, mais elle est étroitement liée avec la création d'une gare en plein champ. Vu son actualité, il faut en dire quelques mots.

D'abord ambitieux projet de « technopole » en 2005, c'est aujourd'hui le centre commercial et de loisirs Europa City qui est proposé sur 80 hectares avec 10 000 à 12 000 emplois sur un total de 40 000 emplois sur les 300 hectares urbanisés. En

comparaison des 90 000 emplois créés en plus de trente ans sur les 3 000 hectares de la plate-forme de Roissy, c'est peu réaliste !

Les pro-urbanisations mettent en avant le maintien de l'agriculture sur un « carré vert » de 400 ha entre Europa City et Roissy. Heureux ceux qui le croient !

Mais puisque ce n'est pas l'objet de la concertation, supposons que l'urbanisation se réalise.

La nécessité du barreau ferré n'est toujours pas justifiée

● Le BHNS est une préfiguration du barreau ferré. La nécessité du BHNS, pour améliorer l'offre de transport en commun du territoire, n'est pas démontrée. Le retour d'expérience de la mise en service du BHNS est une donnée essentielle dont l'absence ne peut qu'affaiblir la concertation sur le barreau ferré. Nous attendons la publication des études de Réseau ferré de France justifiant cette nécessité, l'amélioration du service rendu et le nombre d'usagers par jour.

● Lors du débat public sur le projet de liaison Roissy-Picardie, il a été dit que le barreau ferré pouvait à lui seul répondre aux besoins des Picards et des Valdoisiens. Aujourd'hui, il apparaît que ce barreau ferré ne sera même pas utile pour Goussainville, qui est pourtant la commune ayant le plus fort taux de main-d'œuvre travaillant à Roissy.

● Maintenant, il existe deux projets : le barreau ferré de Gonesse et la bretelle Pleyel-Roissy du Grand Paris. Arrivée en

gare sur le triangle de Gonesse, cette bretelle concurrencera très fortement la fréquentation du barreau de Gonesse. Au moins l'un des deux projets est de trop.

● Nous observons que dans l'aéroport, en service depuis plus de trente ans et avec ses 90 000 emplois, il n'existe pas encore une ligne ferrée le desservant. Comment les hypothétiques 40 000 emplois du triangle de Gonesse peuvent-ils justifier aujourd'hui une liaison en rocade est-ouest ?

● Contrairement au déplacement radial, le déplacement en rocade est-ouest en transports en commun souffre de deux handicaps par rapport à la voiture particulière : la fluidité du trafic automobile est meilleure en rocade qu'en radial et l'offre de stationnement est bien supérieure à Roissy qu'à Paris ou en petite couronne. Pis, la convention collective du transport aérien encourage l'usage de la voiture particulière. Pour ces raisons, l'offre de transport en commun en rocade est-ouest ne s'adresse qu'à la clientèle captive ne disposant pas d'un véhicule individuel motorisé.

PROPOSITION DES ASSOCIATIONS

Un point d'accord avec les promoteurs du barreau ferré porte sur le constat de la fracture territoriale entre les deux départements (Seine-Saint-Denis et Val-d'Oise) provoquée par la présence des deux aéroports du Roissy et du Bourget. Les projets de territoire doivent contribuer à réduire cette fracture territoriale. Le développement des échanges internes à ce territoire par l'amélioration des transports en commun est nécessaire.

Nous tenons compte du projet Grand Paris et nous privilégions l'axe en rocade Villiers-le-Bel à Aulnay Europe (nouvelle

gare sur la commune d'Aulnay au nord de la gare actuelle). Contrairement à Parc des expositions, Aulnay Europe se situe dans un bassin de vie comme l'est la gare de Villiers-le-Bel.

La gare d'Aulnay Europe sera reliée à la boucle de l'est parisien traversant la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne, ainsi qu'au futur pôle d'échange Pleyel Saint-Denis vers Paris et la Défense. Elle gagnerait aussi à être reliée à Roissy en lieu et place de la seule gare prévue en plein champ. Cette liaison correspond à l'axe historique de déplacement de ce territoire qu'est la D370 entre Aulnay et Gonesse.