

Rapport du garant

Projet de raccordement ferroviaire
entre le RER D et le RER B
« Barreau de Gonesse »

20 octobre-9 décembre 2011

établi par François NAU

Le 14 février 2012

1. Présentation du rapport

Le présent rapport a pour objet de présenter, du point de vue du garant, la concertation sur le projet de raccordement ferroviaire entre le RER D et le RER B (barreau de Gonesse) sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF), le projet étant également porté par le Syndicat des Transports d'Ile-de France (STIF), autorité organisatrice des transports en Ile-de-France.

Ce projet a été dénommé « **Nouvelle branche du RER D Parc des Expositions** » pour cette concertation afin de lui donner une image plus en rapport de la réalité du projet que « le barreau de Gonesse », ce terme étant toutefois laissé en sous titre.

Le présent rapport présentera successivement:

- le projet relancé par les débats publics récents sur les projets de transport ;
- les spécificités du contexte du projet : peu urbanisé, avec des perspectives de développement très importantes, en extrémité de ligne de RER ;
- la saisine de la CNDP et sa décision;
- les spécificités de cette concertation;
- la concertation;
- les thèmes, les questions posées et les avis exprimés;
- les conclusions.

2. Le projet relancé par les débats publics récents sur les projets de transport

Le projet de barreau de Gonesse a été conçu initialement il y a une quinzaine d'années pour relier les populations de l'Est du Val d'Oise aux pôles d'emplois de la plate forme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle, de la zone d'activités de Paris Nord 2 et du Parc des Expositions de Villepinte.

Il s'agissait déjà d'une liaison entre les RER D et B en créant une nouvelle branche du RER D, considérée comme une rocade reliant deux radiales.

Les fuseaux de tracés envisageables pour assurer cette liaison ont été identifiés dans les années 2004-2007. Le fuseau central a été retenu, permettant la création d'une nouvelle branche du RER D à partir de la gare de Villiers-le-Bel – Gonesse - Arnouville jusqu'à la gare du Parc des Expositions de Villepinte du RER B, en desservant la future zone de développement du Triangle du Gonesse.

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 2008 précise que la réalisation de barreau de Gonesse conditionne l'urbanisation de ce Triangle.

Le coût d'infrastructure du projet est estimé à environ 300 M€ HT, auquel s'ajoute le coût d'acquisition de deux trains évalué à 30 M€, aux conditions économiques de 2011.

Les études sont financées par la Région Ile-de-France et l'Etat dans le cadre du Plan Espoir Banlieues. Le projet est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2007-2013 et au Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France.

Ce projet a été évoqué lors des deux débats publics récents concernant le même territoire :

- le débat public sur le projet Roissy-Picardie ;
- le débat public sur le réseau de transport du Grand Paris.,

et lors de la concertation sur le projet de bus à haut niveau de service (BHNS).

2.1 Le débat public sur la liaison Roissy-Picardie

Le débat public sur la liaison Roissy-Picardie au printemps 2010 a été l'occasion pour les élus du Val d'Oise de relancer le projet du barreau de Gonesse.

Le compte rendu et le bilan de ce débat font part de l'intervention des élus du Val d'Oise pour que la priorité soit donnée à ce projet par rapport au projet Roissy-Picardie, compte tenu de son ancienneté, de l'importance et de l'urgence d'améliorer significativement l'accès des Valdoisiens aux emplois de la plate forme de Roissy et, en conséquence, de réduire le taux de chômage; en outre, le projet doit accompagner efficacement le développement du Triangle de Gonesse. En fin de débat, le Vice Président de la Région Ile-de-France chargé des transports a fixé un calendrier rapproché pour le barreau de Gonesse avec une mise en service en 2017, et rappelé que la Région Ile-de-France en faisait sa priorité.

Suite à ce débat public, la décision de RFF du 25 novembre 2010 sur la liaison Roissy-Picardie a engagé la poursuite des études et de la concertation sur le scénario d'accueil des TGV et des TER en recherchant un tracé au sein des options centrale et sud.

La perspective d'avoir deux infrastructures ferroviaires parallèles traversant ce territoire à quelques kilomètres de distance, l'une pour la liaison Roissy-Picardie et l'autre pour le barreau de Gonesse, avait conduit les élus du Val d'Oise à demander la réalisation d'une infrastructure commune aux deux projets sous la forme d'un raccordement Nord aux lignes du RER D ou de Paris Creil permettant à la population desservie par la partie Nord du RER D de rejoindre directement les zones d'emplois comme la population desservie par la partie Sud de ce RER et le barreau de Gonesse. Après des études portant sur les possibilités de mutualisation des deux projets, RFF et la SNCF ont répondu que ces projets devraient assurer des fonctionnalités différentes et qu'il était impossible de faire transiter sur une même infrastructure les RER, les TER et les TGV de Picardie.

2.2 Le débat public sur le projet de transport du Grand Paris

Le débat public sur le projet de transport du Grand Paris à l'automne 2010 a été une nouvelle occasion pour les élus du Val d'Oise d'évoquer le projet du barreau de Gonesse, en insistant pour que la gare de desserte du Triangle de Gonesse ne soit pas considérée comme optionnelle - ainsi que le prévoyait le projet initial-, mais devienne définitive.

La délibération du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 a adopté l'acte motivé sur le réseau de transport du Grand Paris prévu par le Code de l'environnement. Le décret du 24 août 2011 a validé cet acte motivé et approuvé le schéma d'ensemble du réseau de transport. Celui-ci prévoit notamment une ligne rouge reliant Saint- Denis Pleyel, l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle et le Mesnil-Amelot, desservant le Triangle de Gonesse et le Parc des Expositions, avec des gares définitives et non plus optionnelles.

Dans le cadre des réseaux de transport complémentaires au métro du Grand Paris express, le schéma d'ensemble :

- identifie notamment :
 - o le barreau de Gonesse préfiguré dans un premier temps en bus à haut niveau de service (BHNS) ;
 - o le projet de transport en commun en site propre (TCSP) Bezons-Villepinte ;
- rappelle les efforts engagés pour l'amélioration et la modernisation du réseau existant dans

- le cadre du schéma directeur du RER D et de l'opération RER B Nord +:
- cite l'engagement d'une étude de doublement du tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord.

2.3 La concertation sur le projet de bus à haut niveau de service (BHNS)

Le BHNS est un projet de bus à haut niveau de service porté par le STIF et le Conseil Général du Val d'Oise devant relier la gare de Villiers-le-Bel du RER D à la gare Parc des Expositions du RER B comme le barreau de Gonesse dont il est une préfiguration. La concertation sur ce projet a eu lieu du 14 juin au 13 juillet 2011.

3. Les spécificités du contexte du projet : peu urbanisé, avec des perspectives de développement très importantes, en extrémité de ligne de RER

Ce projet, comme celui de toute nouvelle infrastructure de transport, présente deux volets en synergie :

- l'insertion urbaine de cette infrastructure;
- le service de transport devant être assuré par cette infrastructure au sein d'un réseau,

le premier thème concernant principalement les riverains et le deuxième les usagers.

3.1 Le contexte urbain de l'insertion du projet

Le tracé du projet s'inscrit dans un secteur actuellement très peu urbanisé (terrains agricoles ou espaces actuellement délaissés devant être aménagés). Le nombre de résidents riverains actuel et futur est très faible.

Le contexte territorial est en évolution rapide, ce qui nécessite d'avoir une double approche de l'utilité du projet et de son insertion, en fonction de l'état actuel d'une part, et, d'autre part, de l'état futur de ce contexte, aussi bien pour ce qui concerne l'aménagement du territoire que les réseaux de transport.

Les zones résidentielles dans cette partie du Val d'Oise se sont développées indépendamment des projets de transports, avec une desserte insuffisante en transports collectifs.

Les zones d'emplois sont proches des lieux d'habitation, mais il n'existe pas un système de transport fiable pour assurer leur liaison.

Pour les déplacements domicile travail, le taux d'utilisation des transports collectifs est faible ; les infrastructures routières et ferroviaires sont saturées notamment aux heures de pointe.

Aucun projet de construction de logements n'est envisagé au voisinage du projet, compte tenu des prescriptions du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de la zone aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle.

Les documents de planification locale, d'aménagement et d'urbanisme ont été établis il y a plusieurs années, notamment le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du SIEVO (Syndicat Intercommunal d'Etudes et de programmation pour le développement de l'Est du Val d'Oise regroupant 24 communes). Ils devraient évoluer prochainement dans le cadre de la nouvelle révision du SDRIF et de l'établissement des Contrats de Développement Territorial (CDT). Les perspectives d'aménagement sont ambitieuses, s'agissant notamment du Triangle de Gonesse, mais non encore arrêtées.

3.2 Le contexte de l'insertion dans le réseau de transport

Le projet de Nouvelle Branche du RER D utilisera des missions de ce RER qui seront prolongées. Son niveau de service sera donc dépendant de celui du RER D. Or, le niveau de service actuel doit s'améliorer dans le cadre du schéma directeur d'exploitation qui s'inscrit dans le Plan de mobilisation pour les transports de la Région. L'évolution pour assurer une fiabilité robuste est lente et difficile, compte tenu des contraintes fortes de la ligne: longueur importante des missions, peu de possibilités de restructuration avec des tronçons en recouvrement, de stockage et de retournement. La charge et la saturation augmentent.

Les études de doublement du tunnel Châtelet Gare du Nord commun avec le RER B ont été engagées au mois de janvier 2012 pour augmenter sa capacité.

L'importance du nombre de projets d'infrastructure en cours de réalisation ou prévus sur le même territoire est à souligner :

- les schémas directeurs des RER B et D ;
- la liaison Roissy- Picardie,
- le métro Grand Paris Express,
- le BHNS RER D – RER B,
- le tramway T5,
- la tangentielle nord,
- les projets routiers.

4. La saisine de la CNDP et sa décision

La délibération du STIF du 9 février 2011 approuve le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de raccordement ferroviaire RER D - RER B barreau de Gonesse, autorise la saisine de la CNDP conjointement avec RFF, et propose les modalités de concertation préalables en l'absence d'organisation d'un débat public.

Le Conseil d'Administration de RFF a approuvé ces mêmes dispositions le 17 mars 2011.

Le projet entrant dans le cadre de ceux relevant des catégories définies par l'article L 121-8 II du Code de l'environnement, les porteurs de projet, RFF et le STIF ont saisi la CNDP le 18 avril 2011.

Conformément à l'article R121-9 II du Code de l'environnement, la CNDP a pris sa décision le 8 juin 2011 sur le principe d'un débat public : elle a décidé qu'il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet, considérant que l'opportunité du projet a été débattue à l'occasion du débat public sur le projet de liaison Roissy-Picardie et du débat sur le réseau de transport public du Grand Paris. Toutefois, les enjeux socio-économiques du projet sont importants pour le développement du Triangle de Gonesse et l'accès des populations riveraines aux emplois de la plateforme aéroportuaire. Les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, le tracé traversant plusieurs zones naturelles. En conséquence, elle a recommandé l'ouverture d'une concertation selon les modalités suivantes:

- elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
- elle fera une large place à l'information du public, notamment par une publicité élargie et à l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques,

- elle portera également sur les modalités d'information après enquête publique et durant le chantier,
- elle fera l'objet d'un compte rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier de l'enquête publique.

Le 7 juillet 2011, la CNDP a désigné François NAU en tant que garant de la concertation.

Deux remarques sur cette saisine et sur le projet :

- 1) le dossier de saisine de la CNDP – qui comprend le DOCP-, établi fin 2010 début 2011, précise que le projet présenté n'intègre pas le raccordement Nord dont les études sont en cours et doivent se terminer mi 2011 ;
- 2) la saisine de la CNDP ne fait aucune référence à la concertation sur le projet de BHNS RER D - RER B alors que ce projet est présenté comme une préfiguration du barreau ferroviaire devant être pérennisé après la mise en service de ce barreau suivant un tracé, des stations et un niveau de service à définir. Toutefois, les dates de la concertation sur le BHNS n'étaient pas encore fixées lors de la saisine de la CNDP; ces dates ont été fixées en mai 2011, conjointement entre le STIF et le Conseil général du Val d'Oise, maître d'ouvrage du projet..

5. Les spécificités de cette concertation

Dans sa délibération du 9 février 2011, le STIF a proposé les modalités de cette concertation après avis des collectivités locales concernées.

Le 10 octobre 2011, le Comité de suivi du projet du STIF (Cosu) a donné son accord au bilan de la concertation sur le projet de BHNS qui confirme l'opportunité de ce projet dont la mise en service est prévue à partir de 2013. Le STIF a rappelé qu'une étude (dite sectorielle) des besoins de déplacements autour de la plate forme aéroportuaire avait été engagée début septembre 2011 devant traiter notamment les besoins de transport des communes situées au nord du projet. RFF a présenté les résultats des études demandées par le STIF sur le projet de raccordement Nord donnant l'occasion à la SNCF de rappeler ses réserves sur l'exploitation d'un tel projet. Les élus ont demandé la poursuite des études sur le raccordement Nord et rappelé l'engagement pris par la Région d'une mise en service du barreau de Gonesse en 2017, et non pas en 2020 comme le prévoit RFF.

A la suite de cette réunion, les élus ont estimé nécessaire de se revoir le 21 octobre 2011 préalablement à la concertation sur le projet. Au cours de cette dernière réunion, il a été décidé de présenter le raccordement Nord dans le cadre de la présente concertation.

Le garant a donné son accord à cette ouverture de la concertation sur le raccordement Nord pour les raisons suivantes :

- bien que ne faisant pas partie du projet ayant donné lieu à la saisine de la CNDP, il ne s'agit pas d'un nouveau projet indépendant du premier, mais d'un projet ayant une partie commune avec celui soumis à la concertation et susceptible d'être réalisé dans une phase ultérieure ;
- ce projet répond aux mêmes objectifs que celui mis en concertation en étant complémentaire;
- aucun argument ne peut s'opposer à l'évocation de ce projet au cours de la concertation; les recommandations de la CNDP pour la concertation lui sont applicables;

- il serait dommage de faire l'économie de la concertation sur ce raccordement Nord qui peut avoir une incidence sur l'opportunité, les caractéristiques, l'utilité et les impacts du projet soumis à la concertation.

6. La concertation

6.1 Les contacts préalables pris par le garant

Au cours de l'été 2011, le garant a rencontré les élus, le Conseil général du Val d'Oise, les acteurs économiques, les associations de défense de l'environnement et les associations de défense des usagers des transports, l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de Plaine de France, la Société du Grand Paris, pour se présenter, les informer du démarrage de la concertation, recueillir leurs attentes et solliciter leur implication dans la concertation.

Le garant a constaté que le projet, ses enjeux et ses spécificités, étaient bien connus de l'ensemble de ces acteurs et qu'ils étaient prêts à participer à la concertation.

Les attentes recueillies ont été adressées aux porteurs de projet, ainsi que les éléments à prendre en considération pour établir les modalités de la concertation.

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse regroupant depuis mars 2011 15 associations locales « pour porter leurs exigences sur l'avenir de ce territoire » dont trois associations départementales (Amis de la Terre Val d'Oise, Val d'Oise environnement et Environnement 93), a indiqué l'importance qu'il accordait à la préparation de la concertation. Rappelant que lors des débats précédents, les études d'opportunité du projet du barreau de Gonesse n'avaient pas été présentées, M. Bernard Loup, Président de ce Collectif et de Val d'Oise Environnement, a demandé par sa lettre du 19 septembre 2011 à RFF (avec copie à la CNDP, au STIF et à la Région) qu'un dossier soit présenté préalablement à l'ouverture de la concertation présentant les études disponibles sur l'état actuel des transports publics transversaux du territoire du projet, sur les besoins actuels et futurs de déplacements entre les RER D et B susceptibles de se reporter sur le barreau ferré et sur les études d'impact environnemental du projet.

Compte tenu de cette demande, de l'évolution du contexte depuis les débats publics relatifs aux projets Roissy-Picardie et Réseau de Transport du Grand Paris, de l'évocation par les seuls élus de l'opportunité du projet du barreau de Gonesse lors de ces débats dont il n'était pas l'objet principal, il a paru au garant que la question de l'opportunité du projet ne pouvait pas être exclue de la présente concertation.

6.2 La conception de l'organisation de la concertation

Les porteurs du projet n'ont pas souhaité remettre en cause les modalités de concertation proposées dans les décisions du STIF du 9 février 2011, ni actualiser le DOCP et le dossier de contexte intégré.

Ces modalités sont les suivantes:

- publicité préalable dans la presse locale, les sites internet des communes, le site dédié au projet, l'affichage dans les mairies et les lieux de vie;
- dépliant d'information largement diffusé;
- registres sur les lieux d'exposition dans les communes concernées;
- site dédié au projet, pour l'information sur le projet, l'organisation de la concertation et l'expression du public: mise en ligne et téléchargement des documents d'information –

notamment le DOCP-, dépôt d'avis de contributions et de questions sur le projet; délibérations des collectivités ; comptes rendus des réunions publiques;

- tenue d'au moins 5 réunions publiques.

En outre, des rencontres avec les usagers et les habitants ainsi que deux petits déjeuners avec les employeurs et les salariés ont été décidés pour avoir un contact direct avec ces catégories de population.

S'agissant d'un projet de transport dans un contexte d'aménagement du territoire présentant de grandes potentialités d'évolution, le garant a donné son accord à ces modalités de concertation en estimant que :

- les rencontres avec les usagers étaient opportunes, étant donné la difficulté généralement rencontrée de les contacter, pour les informer des projets de transport et de recueillir leur avis ;
- les rencontres avec la population locale permettent de renforcer la concertation de proximité notamment lorsque la population n'est pas habituée à participer à des réunions publiques;
- les rencontres avec les employeurs et les salariés, conçues de façon disjointe, ciblent les questions spécifiques relatives aux déplacements domicile-travail, à leur mode, aux emplois et à leurs accès ;
- une partie des réunions publiques devraient être consacrées à des thématiques particulières pouvant mettre en cause l'opportunité du projet, afin que ces thèmes puissent être approfondis; les 3 thèmes retenus ont été « *l'insertion du projet dans le réseau de transport* », « *le développement économique et urbain* », et « *l'environnement et l'insertion du projet* », chaque thème faisant l'objet d'une des trois réunions centrales.

Par ailleurs, il a paru opportun d'organiser une rencontre spécifique avec les agriculteurs lors d'une réunion commune aux deux projets menés par RFF, la liaison Roissy-Picardie et la Nouvelle branche du RER D, ces deux projets devant s'inscrire dans des territoires voisins et concerner des problématiques et des acteurs similaires concernés par leurs impacts sur l'agriculture.

Le garant a demandé qu'avant le début de la concertation, ses modalités soient précisées, complétées et mises en ligne sur le site internet dédié au projet, avec :

- la présentation complète du dispositif de concertation, afin que le public dispose d'une information claire et compréhensible sur le projet et note les moyens mis à sa disposition pour s'informer et intervenir au cours de la période de concertation;
- l'indication des étapes du processus décisionnel pour que le public sache à quel moment et par qui les décisions seront prises.

En outre, il a souhaité être associé à la définition:

- du contenu des documents (dossier de concertation, calendrier, processus décisionnel, ..);
- des outils d'information et d'expression des publics à identifier,
- du calendrier et des modalités d'organisation des réunions publiques.

Constatant qu'une réunion était prévue initialement à Arnouville alors qu'aucune réunion n'était envisagée sur le territoire de Garges-les-Gonnesse et de Sarcelles, RFF et le STIF ont accepté de remplacer la réunion d'Arnouville par une réunion à Sarcelles. Par ailleurs, compte tenu de l'opportunité de localiser une réunion publique sur le territoire au Nord du projet, il a été précisé en accord avec les élus que la réunion initialement prévue à Roissy-en-France était suffisante et qu'il n'était pas nécessaire d'en prévoir une supplémentaire à Goussainville.

6.3 Les modalités de la concertation et son déroulement

La concertation a été ouverte du 20 octobre au 9 décembre 2011, soit une durée de 50 jours au cours de laquelle les cinq réunions publiques se sont tenues.

1 430 plaquettes présentant les principales dispositions du projet et de la concertation sur 12 pages ont été distribuées, ainsi que plus de **35 000 dépliants** auxquels était jointe une carte T, et **10 000 exemplaires du magazine Métro** comprenant un cavalier de 4 pages en couverture présentant les grandes lignes du projet et de la concertation.

Le site dédié au projet : <http://www.nouvellebranche-rerd.fr/> a été opérationnel le 18 octobre 2011, donc avant la première réunion publique du 9 novembre 2011.

La diffusion de tracts a été organisée sur de nombreux sites tout au long de la concertation.

Certaines communes ont mis en place de grands panneaux d'information dans les espaces publics pour attirer l'attention sur la concertation et la tenue des réunions publiques.

Le garant a préparé ces réunions avec RFF et le STIF: déroulés, contenus, éléments d'argumentation et de réponse aux questions. Trois interventions ont été décidées en lien avec les thématiques retenues, celles :

- de la Société du Grand Paris, pour la réunion consacrée aux transports,
- de l'EPA Plaine de France, pour la réunion consacrée à l'aménagement ;
- du Conseil Général du Val d'Oise, pour la présentation de l'implantation commune des projets de la Nouvelle branche du RER D et de la déviation de la RD 47, lors de la réunion consacrée à l'insertion du projet.

Il a animé les 5 réunions publiques.

6.4 L'expression du public

Au plan quantitatif, il faut noter le succès du dépliant dû notamment à son caractère pratique, sa facilité de lecture, et à la possibilité de donner rapidement un avis avec la carte T : **535 avis reçus** soit un taux de retour de 1,5%., plus important que celui observé lors d'autres concertations. L'exploitation de ces avis montre que 53% déclarent connaître le projet et 73% donnent un avis favorable au projet.

A l'inverse, les registres mis à disposition du public dans les mairies ont été peu utilisés.

Le site dédié au projet a été visité 3 476 fois ; les documents ont été téléchargés 842 fois.

17 contributions ont été déposées ainsi que 28 avis.

Les délibérations des collectivités ont été mises en ligne.

Les rencontres avec les usagers et la population ont été appréciées.

Elles ont permis de compléter la publicité sur le projet et la concertation, et de toucher directement un public appréciant le contact direct avec les porteurs du projet.

La rencontre avec les salariés a rassemblé des représentants syndicaux, un directeur d'agence de travail temporaire et des intérimaires. Ces personnes qui ne se seraient pas déplacées en réunion publique ont pu s'exprimer sur leurs difficultés et leur vécu quotidien des problèmes de transports. Cette expression a révélé la réalité concrète d'une population qui dispose de faibles moyens, n'est pas motorisée et fait des efforts importants pour accéder à l'emploi.

La rencontre avec les employeurs ont permis aux représentants du MEDEF, d'Aéroports de Paris, des Chambres de commerce et d'industrie de la région et des chefs d'entreprise d'éclairer les porteurs de projets sur les dispositions prises et les évolutions prévues dans le cadre des plans de déplacement d'entreprises ou interentreprises pour suppléer l'insuffisance des transports publics.

Les réunions publiques

335 personnes ont assisté aux réunions publiques avec un minimum de 35 personnes à la réunion de Villepinte et un maximum de 150 personnes à la réunion de Gonesse.

Au cours de ces réunions, **66 orateurs se sont exprimés** en dehors des porteurs du projet et **120 questions ont été posées**.

Les participants aux réunions publiques, en dehors des particuliers, peuvent être répartis en plusieurs groupes :

- Les élus :
M. Yanick Paternotte, Député
M. Alain Richard, Sénateur
Les représentants du Conseil Régional
Les représentants du Conseil Général
Les élus locaux : les Présidents de la Communauté d'agglomération Val de France, de la Communauté de communes Roissy Porte de France, et de la Communauté d'agglomération Plaine de France
Les Maires d'Arnouville, Gonesse, Goussainville, Roissy-en-France, Sarcelles, Villepinte, et Villiers-le-Bel.
- Les associations de défense de l'environnement: Collectif Pour le Triangle de Gonesse, IDF Environnement, Environnement 93, Environnement 95, ADGEEN, C'Pro-G
- Les associations d'usagers des transports : AUT (Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France), SADUR (Soutien Associatif des Usagers Révoltés, associations d'usagers de la ligne D).
- Les acteurs économiques: ADP, la Société Immobilière du Palais des Congrès, gestionnaire du Parc des expositions de Villepinte.

La plupart de ces acteurs avaient assisté aux réunions publiques organisées dans le cadre des débats publics sur les projets de transports Roissy-Picardie, Arc Express et Grand Paris, certains ayant présenté des cahiers d'acteurs sur ces projets.

Les associations de défense de l'environnement et les associations d'usagers ont été présentes à toutes les réunions. Il convient de souligner l'implication personnelle de leurs présidents dans les débats.

Le grand public a été très peu présent en réunions publiques malgré l'importance du dispositif de publicité mis en place pour l'annonce de ces réunions. D'une réunion à l'autre, la population a été différente.

Cette faible présence a été notée par la presse. Les élus ont indiqué que généralement les réunions publiques de concertation attirent peu de monde sur leur territoire, et que le projet est connu compte tenu de son ancienneté. Il convient de rappeler que son implantation concerne directement très peu de résidents riverains.

Pour des raisons d'efficacité, et pour éviter des dérives par rapport à l'examen approfondi du projet mis à la concertation, le garant dans son propos introductif à chaque réunion publique a exprimé son souhait que la concertation porte strictement sur le projet de Nouvelle branche du RER D : « *il*

ne s'agit pas de rouvrir les débats publics récents sur les projets Roissy- Picardie, Grand Paris et la concertation sur le BHNS. Ces débats et cette concertation sont terminés. Il ne s'agit pas non plus de concertation sur les projets d'aménagement, notamment celui du Triangle de Gonesse dont l'urbanisation est conditionnée par le projet ».

Cette précaution n'a peut être pas été inutile. En tout cas, chacun a pu constater que ces sujets connexes n'ont été évoqués qu'en ce qui concerne leur articulation avec le projet.

Les réunions publiques, d'une durée d'au moins deux heures et demie, ont toutes permis de donner la parole à la majorité du public désirant s'exprimer.

Les élus ont exprimé leur avis sur le projet avec un calme, une sobriété et une concision contrastant fortement avec la véhémence de leur expression lors du débat Roissy-Picardie. Ils ont rappelé leurs positions en les explicitant, sans abuser de leur temps de parole.

Les délibérations prises par les assemblées locales dans des termes très voisins montrent qu'une solidarité s'est exprimée entre les élus locaux des communes desservies par le projet et ceux des communes devant être desservies éventuellement ultérieurement par le raccordement Nord.

On peut s'étonner que les principaux acteurs économiques, tous favorables au projet, aient été peu présents en réunions publiques et se sont peu exprimés.

Etant donné la faible affluence aux réunions publiques, toutes les demandes d'interventions ont pu s'exprimer.

RFF et le STIF ont assuré leur rôle de présentation pédagogique du projet. Toutes les questions ont obtenu une réponse.

L'assistance a été très attentive dans un climat de respect des expressions des autres.

La parole a été donnée aussi bien aux partisans du projet, à ses opposants et aux personnes intéressées sans avoir une position définitive sur le projet.

La faible participation du public et la posture des élus sont elles imputables à leur lassitude de défendre un projet dont on parle depuis quinze ans et qui n'arrive pas à émerger ?

7. Les thèmes, les questions posées et les avis exprimés

Le garant a estimé utile de structurer les sujets en 10 thèmes et de les illustrer par les propos exprimés:

- les enjeux sociaux ;
- les enjeux économiques ;
- l'amélioration du niveau de service des RER B et D ;
- les fonctionnalités du projet et son tracé ;
- le raccordement Nord ;
- l'aménagement du territoire conditionné par sa desserte en transports collectifs ;
- la coordination des projets et l'insertion urbaine ;
- le BHNS et les dessertes complémentaires ;
- le calendrier et les priorités ;
- l'utilité et l'opportunité du projet ; son adaptation aux besoins.

7.1 Les enjeux sociaux, l'accès aux emplois actuels et aux créations d'emplois pour la population du Val d'Oise

Les élus locaux, qui portent le dossier d'accès à l'emploi de leurs habitants, ont insisté sur la situation particulièrement critique des populations, alors qu'elles se trouvent à faible distance de pôles d'emplois très importants :

- le taux de chômage des jeunes atteint 33% dans le bassin de vie de 140 000 habitants du territoire de Val-de-France Gonesse à proximité immédiate de 100 000 emplois;
- le taux de motorisation des jeunes est très faible, inférieur de 15% à la moyenne nationale ;
- les populations sont les plus défavorisées de la région.

Pour M. François Pupponi, Député Maire de Sarcelles, les trois raisons pour la population de ne pas pouvoir accéder aux emplois sont les suivantes:

- l'insuffisance de transports ;
- l'insuffisance de formation ;
- la discrimination.

Il estime que la Nouvelle branche du RER D va permettre aux populations du Nord-est du Val d'Oise d'accéder au métro du Grand Paris express, ce qui facilitera leur accès aux emplois y compris au-delà de la zone aéroportuaire.

L'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine de France a rappelé que sur l'ensemble de la Plaine de France, il y a actuellement 160 000 emplois dont 50 000 ont été créés entre 2000 et 2010. Le mode de déplacement utilisé pour l'accès à ces emplois est à 90% la voiture particulière. D'ici 2030, 100 000 nouveaux emplois sont prévus sur ce territoire.

Aéroports de Paris (ADP) a remarqué que le taux de salariés habitant le Val d'Oise était de l'ordre de 15% en 2005 et de 14,5% en 2009. Leur taux d'utilisation des transports collectifs est de 13,1%.

Les élus Europe Ecologie Les Verts (EELV) et une partie des opposants au projet doutent des perspectives importantes de créations d'emplois telles qu'elles sont estimées dans le DOCP, aussi bien pour le développement de la plateforme aéroportuaire que pour le Triangle de Gonesse.

Les associations de défense de l'environnement remarquent qu'il n'y a pas de corrélation entre l'existence de transports collectifs et le taux d'accès à l'emploi de la zone aéroportuaire pour la population active (cas cité de Goussainville dont le taux de la population active ayant un emploi à Roissy est plus élevé que celui des villes dont l'accès à Roissy en transports en commun est plus performant).

Une habitante de Sarcelles rappelle que « *pour avoir une voiture, il faut travailler, et que pour travailler, il faut avoir une voiture* ».

7.2 Les enjeux économiques

Les enjeux économiques sont liés principalement aux perspectives importantes de développement de la zone aéroportuaire et du territoire adjacent.

Aéroports de Paris (ADP) a rappelé les enjeux socio-économiques importants attachés au renforcement de la desserte aéroportuaire par les transports collectifs et à l'amélioration de l'accès aux emplois de la plate-forme des populations du Val d'Oise. ADP est favorable au projet ainsi qu'à tous les projets de transports collectifs devant renforcer la desserte de l'aéroport, le taux d'utilisation des transports collectifs pour les salariés étant très nettement insuffisant.

Les perspectives de développement importantes et corrélativement de créations d'emplois dans la zone aéroportuaire, de Paris Nord 2 et du Parc des expositions qui paraissent certaines à moyen

terme pour les employeurs, restent hypothétiques pour les associations, les associations de défense de l'environnement contestant le principe du développement du transport aérien, celui des 2 aéroports voisins du Bourget et de Roissy et des activités connexes.

Pour la Société Immobilière du Palais des Congrès (SIPAC), le seul projet de transport à satisfaire les besoins en cas de forte affluence est le métro du Grand Paris Express. Paris Nord 2 est aussi surtout intéressé par le Grand Paris Express.

Les perspectives d'aménagement du Triangle de Gonesse avec le projet Europa City et les enjeux de développement économique correspondants ont été présentées par l'EPA Plaine de France lors de la réunion publique de Gonesse (ce thème est traité au § 7.6 ci après).

7.3 L'amélioration du niveau de service des RER B et D

Comme lors des débats publics sur les projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris, les usagers ont dénoncé la saturation croissante et la dégradation du service rendu dans les RER: la saturation ne permettant pas d'emprunter la première rame; l'irrégularité, la suppression de missions génèrent beaucoup d'inconfort, des temps de parcours plus longs que prévus et des retards.

Les usagers ont souligné la priorité à donner à l'amélioration du service rendu par les transports notamment pour le RER D, par rapport à la création de nouvelles dessertes. Ils expriment des doutes sur les perspectives d'amélioration compte tenu des contraintes fortes de la ligne, d'autant que ce sont les missions les plus longues, celles en provenance de Malesherbes qui sont susceptibles d'être prolongées jusqu'au Parc des Expositions avec la Nouvelle branche du RER D, ce qui accroît le risque de répercussion des incidents sur le reste de la ligne. La ligne a peu de possibilités de restructuration avec des tronçons en recouvrement, de stockage et retournement, et une capacité limitée due au tunnel commun avec le RER B. Certaines personnes rappellent que le Président de la SNCF lui même a estimé l'état catastrophique du RER D qui ne pourra plus suffire si on continue à urbaniser les communes au Nord du Val d'Oise. Tous s'accordent sur la nécessité d'améliorer la fiabilité des RER d'ici la mise en service de la Nouvelle branche du RER D et d'assurer un maillage robuste.

Selon SADUR, la Nouvelle branche du RER D ne sera un atout que s'il y a remise à niveau d'urgence de l'ensemble de la ligne du RER D « dont la charge croît actuellement de l'ordre de 3 à 4%/an, l'irrégularité ayant atteint le chiffre record de 19,5% en 2010 ». SADUR demande l'examen du parc de matériel roulant, le renforcement des fréquences de la ligne D du RER et préconise des solutions d'aménagement des gares de terminus, notamment pour la gestion des retournements.

Les associations de défense de l'environnement pensent que le projet « va déverser le trop plein de la ligne B sur la ligne D », et donc dégrader les conditions de transport vers le Sud.

RFF et le STIF ont déclaré être conscients des difficultés d'exploitation du RER D. Ils ont rappelé que le schéma directeur d'exploitation approuvé en 2006, qui s'inscrit dans le Plan de Mobilisation pour les transports de la Région Ile-de-France, prévoit une première phase dotée de 135 M€ permettant d'améliorer le fonctionnement d'ici 2013 et de restituer une desserte de 12 trains par heure et par sens au nord de la ligne, après une période de 5 ans où cette fréquence a été réduite à 8 trains.

Les élus locaux ne considèrent pas comme une amélioration le retour à la normale de l'exploitation du RER D devant passer de 8 trains /h à 12 trains/h. Pour le Conseil Général du Val d'Oise, « *il importe que la création de la Nouvelle branche du RER D vienne conforter les efforts engagés dans le cadre du schéma directeur de modernisation de la ligne du RER D pour une amélioration du niveau de service* ». Cette position est aussi celle de SADUR.

Le STIF et RFF affirment que les investissements affectés à l'exploitation vont accroître la robustesse et de la régularité. Par ailleurs, 200 M€ ont été investis pour la rénovation du matériel roulant du RER B. A plus long terme, les mesures d'amélioration de l'exploitation des RER B et D seront poursuivies dans le cadre des Schémas directeurs.

RFF estime que le projet de Nouvelle branche du RER D va rééquilibrer les charges sur le RER D.

La position de l'exploitant SNCF a été affirmée au cours des réunions publiques. Selon la SNCF, les causes des difficultés d'exploitation du RER D ont bien été identifiées :

- longueur des missions;
- passages à niveau;
- retards en chaîne avec effets boule de neige ;
- nord de la ligne dépourvu de quais de retournement.

La SNCF juge nécessaire à l'horizon de mise en service de la Nouvelle branche du RER D, d'avoir restructuré le RER D en coupant les lignes les plus longues, par exemple en distinguant les missions de grande couronne et les missions des zones denses.

7.4 Les fonctionnalités du projet et son tracé

L'objectif de desserte de la zone aéroportuaire par le projet, a bien été noté par les participants, mais avec un double handicap :

- il ne va pas jusqu'à Roissy;
- il ne répond pas à la demande d'accès en horaires décalés ou nocturnes en fort développement à desservir en dehors des heures de fonctionnement des RER.

7.4.1 Le tracé et les dessertes

M. Yanick Paternotte, Député, souligne l'obligation d'une rupture de charge au Parc des Expositions, et aussi aux deux stations de CDG elles mêmes relativement éloignées des sites d'emplois. Il demande une étude de prolongement à Roissy CDG ou à Roissy Fret (nouvelle gare à créer) pour favoriser l'accès aux emplois de la zone aéroportuaire en limitant le nombre de ruptures de charge.

Selon RFF, compte tenu des contraintes de prolongement du projet sur le territoire aéroportuaire nécessitant un passage en tunnel, il faudrait doubler ou tripler le coût du projet pour le prolonger sur la plate-forme.

Le choix du fuseau de tracé central retenu au cours des études menées entre 2004 et 2007 n'a pas été remis en cause au cours de la concertation.

Des explications ont été données par RFF sur l'insertion locale du projet compte tenu des perspectives d'aménagement pour justifier le caractère sinueux du tracé augmentant sa longueur évoqué par l'AUT.

Le faible nombre de gares est remarqué - une seule intermédiaire pour la desserte des nouveaux aménagements du Triangle de Gonesse – bien que la ligne créée ait une longueur de 10 km- .

La Nouvelle branche du RER D est un élément de rabattement vers le Grand Paris Express, mais le tronçon commun a été perçu par certains comme un doublon.

Les employeurs et salariés rencontrés ont estimé insuffisante l'offre de transports en commun pour accéder aux pôles d'emplois et en priorité à la zone aéroportuaire, malgré les initiatives prises dans le cadre des plans de déplacements interentreprises. Le potentiel de développement de ces zones est important, ce qui va accroître cette insuffisance.

Concernant la desserte de Roissy-CDG, le STIF mène actuellement une étude sectorielle afin d'examiner les liaisons en transports en commun à mettre en œuvre pour améliorer la desserte de la plateforme aéroportuaire.

7.4.2 Les horaires de service

Pour les employeurs et salariés rencontrés, le projet est une réponse partielle qui doit être complétée pour répondre aux besoins du travail en horaires décalés et en horaires de nuit en fort développement, à desservir en dehors des heures de fonctionnement du RER.

Cette demande rejoint celle du collectif « Vivre et travailler à Roissy » dans son cahier d'acteurs dans le cadre du débat sur le projet Roissy-Picardie pour qu'une priorité soit donnée à la Nouvelle branche du RER D, élément de plan d'urgence de transport public adapté aux besoins des salariés de Roissy, projet qui doit s'inscrire dans le contexte d'amélioration de la fiabilité d'exploitation des RER. Il a été constaté que ce collectif ne s'est pas manifesté au cours de la concertation sur le projet de Nouvelle branche du RER D.

7.5 Le raccordement Nord

L'intérêt du complément du projet avec le raccordement Nord est principalement d'éviter la rupture de charge à la gare Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville pour les habitants desservis par la partie Nord du RER D.

Pour M. Yanick Paternotte, Député, *« ce raccordement Nord est d'une évidence et d'une importance très fortes que devraient montrer des études sérieuses. Sa réalisation dépend de la volonté du STIF et de RFF et des élus. Avec le seul raccordement Sud les habitants du nord auront deux changements avec à chaque fois une attente due à la fréquence de 15 mn »*. Il demande la poursuite des études pour le raccordement Nord pour les fiabiliser, lever les incertitudes et trouver les moyens de le faire fonctionner sans perturber l'exploitation du RER D. Il rappelle que le raccordement Nord peut être une alternative à Roissy-Picardie.

M. Patrick Renaud, Président de la Communauté de communes de Roissy Plaine de France regrette une réponse négative sur ce projet de raccordement Nord, alors que les besoins des communes croissent avec la construction de logements. A titre d'exemple la population de Marly et Fosses va doubler d'ici 5 ans.

Certains pensent que les nouvelles réflexions sur le SDRIF devraient revoir celles contestables prévoyant la construction de nombreux logements entre la plate forme aéroportuaire et le RER D au nord de Goussainville, cette zone étant insuffisamment desservie par les transports.

La Communauté d'Agglomération du Val de France et les communes suivantes ont délibéré sur le projet mis en concertation: Arnouville, Epiais-les-Louvres, Fontenay en Parisis, Garges-les-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Le Mesnil-Aubry, Le Plessis Gassot, Le Thillay, Marly la Ville, Puiseux en France, Roissy-en-France, Sarcelles, Survilliers, Villiers-le-Bel.

Ces délibérations très voisines – elles résultent certainement d’une concertation au sein du SIEVO - vont toutes dans le sens d’une réalisation rapide du projet demandée au STIF et à RFF. Elles demandent « *au STIF de confirmer l’engagement sur les deux branchements entre les RER B et D. A défaut de se réaliser concomitamment, ils devront être réalisés dans leurs délais respectifs car ils sont tous deux la réponse la plus adaptée aux besoins de la population pour l’accès aux emplois sur l’aéroport et sur Paris Nord 2, mais aussi ceux qui seront accessibles à partir de la gare du Triangle de Gonesse* » ;

étant précisé que « *le raccordement Nord doit faire l’objet de toutes les études nécessaires avec la volonté de trouver les solutions techniques et financières permettant sa réalisation sans que bien entendu le projet de barreau Sud en subisse un quelconque retard* ».

Les élus ont rappelé leur refus de voir la priorité donnée au projet Roissy-Picardie

La représentante du Conseil Régional d’Ile-de-France a estimé que sur la base des études données aujourd’hui à la Région, le raccordement Nord présente un surcoût important et des impacts sur l’exploitation non satisfaisants.

Pour la SNCF, le raccordement Nord comporte une complexification inhérente à l’exploitation d’une ligne en triangle, qui, au surplus, limite le développement ultérieur de l’offre sur l’ensemble de la ligne D. Les points de convergence de ligne sont des points de fragilité en cas de situations perturbées.

Selon la SNCF, même avec la restructuration de la ligne D en 2020, l’exploitation du triangle formé par le raccordement Nord, le RER D et le projet sera ingérable.

RFF maintient que même si la coupure des missions trop longues du RER D devrait améliorer son exploitation, le raccordement Nord va amplifier les irrégularités. Le coût de l’investissement complémentaire nécessité par le raccordement Nord de 90 M€ est dû à la complexité des ouvrages de raccordement, à la nécessité d’avoir deux trains supplémentaires, et de réaliser des travaux pour l’adaptation du terminus Parc des Expositions corrélative à ce raccordement Nord. Il précise que s’il doit se réaliser dans une deuxième phase, il convient de mettre en œuvre en première phase les mesures conservatoires nécessaires au niveau du point de jonction des deux raccordements.

7.6 L’aménagement du territoire conditionné par sa desserte en transports collectifs

Ce thème recouvre plusieurs problématiques :

- le principe de l’urbanisation du Triangle de Gonesse ;
- le projet Europa City ;
- l’opportunité de sa desserte ;
- le devenir de l’agriculture.

7.6.1 L’aménagement du Triangle de Gonesse

Pour l’EPA qui porte le projet de l’aménagement global de la Plaine de France – notamment du territoire compris entre les aéroports de Roissy et du Bourget-, il s’agit de rendre ce territoire attractif avec des activités à haute valeur ajoutée. Seule, une partie sera urbanisée avec des projets plus denses pour limiter la consommation d’espace : sur les 1 000 ha du Triangle de Gonesse, 250 ha seulement seront urbanisés. 400 ha du Triangle seront sanctuarisés pour l’agriculture. La surface construite possible est de 1 730 000 m². Parallèlement, la concertation est engagée avec les agriculteurs afin d’examiner avec eux les conditions permettant d’assurer la pérennisation de leurs activités. Des concertations seront organisées sur les projets d’aménagement.

Le principe de l'urbanisation conditionnelle inscrit au SDRIF et les perspectives d'aménagement prévues dans le projet de contrat de développement territorial du Val de France Gonesse sont mis en cause à la fois par les élus EELV du Conseil Régional et par les associations de défense de l'environnement qui soulignent que ce principe et ces perspectives vont à l'encontre de la lutte contre l'étalement urbain et du maintien de l'agriculture périurbaine. *« En Ile-de-France, ce sont 2 000 ha/an qui sont actuellement consommés. 3 000 ha de terres agricoles ont déjà disparu au profit de l'urbanisation dans le Val d'Oise alors qu'il s'agit de très bonnes terres ».*

Selon ces élus, le nouveau projet de révision du SDRIF devrait revoir ce principe d'urbanisation : *« il faut remettre en cause l'urbanisation du Triangle de Gonesse dans la prochaine révision du SDRIF au profit d'un projet alternatif valorisant l'agriculture ».*

M. Jean-Claude Marcus, de l'association de défense de la forêt d'Ecouen, estime que l'urbanisation du Triangle de Gonesse va condamner l'agriculture périurbaine et craint l'incidence importante de ce projet sur la qualité de l'air, les 1 000 ha végétalisés de ce Triangle étant une source de dilution des pollutions extrêmement élevées provenant de l'autoroute A1 et de la plate-forme aéroportuaire de Roissy.

7.6.2 Le projet Europa City

Pour M. Jean-Pierre Blazy, Maire de Gonesse, Europa City n'est ni un centre commercial, ni un parc d'attractions. Ce projet de construction de 50 000 m² sur 80 ha, doit permettre la création de 10 000 emplois.

Avec les élus EELV et le Collectif pour le Triangle de Gonesse, les associations de défense de l'environnement pensent que les aménagements et équipements prévus dans ce Triangle ne sont pas adaptés aux besoins de la population locale (notamment le projet Europa City), l'Est du Val d'Oise étant déjà suréquipé en équipements commerciaux.

M. Yanick Paternotte, Député, et M. Jean-Claude Marcus se déclarent également contre le projet Europacity.

7.6.3 L'opportunité de desserte du Triangle de Gonesse par le projet

Le Conseil général du Val d'Oise a rappelé sa position favorable au projet pour la desserte en transports collectifs du territoire Gonesse Val-de-France : *« il en sera un élément important de son Contrat de développement territorial en cours d'élaboration ; les infrastructures et services de transport sont un élément essentiel pour favoriser un développement véritablement durable du grand territoire de Roissy ».*

Les élus EELV, le Collectif pour le Triangle de Gonesse, et les associations de défense de l'environnement considèrent que la Nouvelle branche du RER D n'a de sens que pour urbaniser le Triangle ; elles dénoncent *« le nouveau scandale d'une Nouvelle branche du RER D en plein champ pour Auchan ; il faut relier Villiers-le-Bel Gonesse à la future gare d'Aulnay Europe du Grand Paris express qui donnera accès à tous les RER de la région ».* *« La Nouvelle branche du RER D consomme 40 ha agricoles mais va entraîner la disparition de 700 ha avec l'urbanisation du Triangle ».*

Quel que soit l'aménagement du Triangle de Gonesse, M. Yanick Paternotte est favorable au maintien de la gare d'interconnexion avec le Grand Paris Express, notamment pour l'accès à l'emploi des habitants du Nord-est du Val d'Oise sur le territoire desservi par ce métro.

7.6.4 Le devenir de l'agriculture

Le monde agricole du Nord- Est du Val d'Oise et la Chambre Régionale d'agriculture ont manifesté leur opposition au projet Roissy-Picardie qui comme les nombreux autres projets consommateurs

d'espaces agricoles ignorent, de leur point de vue, l'importance économique de l'agriculture et sa contribution à l'équilibre paysager. Au cours de la concertation sur la Nouvelle branche du RER D, les agriculteurs n'ont pas participé aux réunions publiques et n'ont pas adressé de contribution pour officialiser leur avis sur le projet. Lors de la rencontre organisée spécifiquement pour eux, les agriculteurs ont souligné :

- l'importance de la consommation foncière des projets, notamment en terres agricoles de très bonne qualité ;
- le lourd tribut payé au développement économique payé par les agriculteurs ;
- l'importance du nombre de projets prévus sur ce territoire et l'absence de présentation de l'ensemble des projets permettant la recherche d'économies d'espaces et la réduction du nombre de traversées, chacun des projets mettant en cause la cohérence des exploitations,

Les agriculteurs demandent :

- la prise en compte de la réduction globale et locale de la consommation foncière agricole,
- la présentation d'ensemble des projets avec la mutualisation des emprises et la réduction du nombre de coupures des exploitations ;
- l'étude de la faisabilité d'une traversée commune des zones agricoles pour les 2 projets Nouvelle branche du RER D et Roissy-Picardie

7.7 La coordination des projets, l'insertion urbaine et les aménagements connexes

La réunion de Villepinte a permis d'illustrer à partir du projet de déviation de la RD 47 porté par le Conseil général du Val d'Oise les études d'insertion communes menées par RFF et le Conseil général pour réduire les impacts des projets, en prévoyant une insertion commune réduisant les emprises et permettant de concevoir des protections phoniques d'ensemble, notamment dans le secteur du Moulin à drap où elles sont demandées par la population et relayées par les élus de Gonesse, seul secteur où le tracé passe à proximité d'habitations.

Les délibérations de l'ensemble des collectivités sur le projet demandent une étude conjointe des projets pour mutualiser les ouvrages communs et réduire les coûts, notamment pour le franchissement de l'autoroute A1. Cette demande concerne également les ouvrages communs avec le métro du Grand Paris express : réalisation conjointe et concomitante de la nouvelle gare du Triangle de Gonesse, des gares du Parc des Expositions, et du tronç commun entre ces deux gares; cette demande est à rattacher à celles d'amélioration de la multimodalité et de l'intermodalité, telles que la prise en compte des études de l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP) sur l'aménagement de la gare du Parc des Expositions évoquée par Mme le Maire de Villepinte, le souhait du Conseil général du Val d'Oise d'une conception attentive de l'aménagement des gares d'interconnexion (Villers-le-Bel – Gonesse - Arnouville et Parc des Expositions), ainsi que celui de la population d'une concertation portant sur ces gares .

Les questions de sécurité et d'accessibilité préoccupent le public. Elles ont permis au STIF et à RFF de décrire les mesures prévues dans le cadre du schéma directeur du matériel roulant et du schéma directeur d'accessibilité, avec l'harmonisation en cours des hauteurs des quais et des aménagements pour les personnes à mobilité réduite.

RFF a donné l'assurance que les travaux de réaménagement des gares de Garges-Sarcelles et de Villiers-le-Bel, ainsi que l'aménagement de capacités de retournement suffisantes aux terminus seraient terminés lors de la mise en service de la Nouvelle branche du RER D et qu'ils permettraient l'utilisation des quais de secours, réduisant ainsi la durée des perturbations.

Le STIF a noté la demande d'amélioration de l'accessibilité des gares en voiture particulière et en transports de rabattement.

7.8 Le BHNS et les dessertes complémentaires

Les questions ont porté sur :

- l'amélioration du projet de BHNS tel qu'il a été présenté à la concertation ;
- le souhait d'attendre sa mise en service pour observer sa fréquentation et tester l'utilité du projet afin qu'il s'agisse d'une véritable préfiguration ;
- les évolutions et les optimisations à prévoir si le barreau ferroviaire ne se réalise pas ou lors de sa mise en service.

Sur le premier point, le bilan de cette concertation approuvé par le Conseil du STIF le 7 décembre 2011- donc à la fin de la concertation sur le barreau ferroviaire-, retient parmi les avis exprimés :

- *« une forte attente pour une meilleure desserte de la plate-forme aéroportuaire comme terminus de la ligne et d'une liaison desservant Goussainville;*
- *l'attente d'une amplitude horaire et hebdomadaire du service plus large que celle des bus actuels pour répondre aux besoins de déplacement liés aux horaires décalés de fonctionnement de la plate-forme aéroportuaire ».*

Ces deux attentes ont été exprimées fortement lors de la concertation sur le barreau ferroviaire par les élus locaux et par le Collectif pour le Triangle de Gonesse insistant particulièrement sur l'amélioration du service à rendre par le BHNS par rapport au projet présenté lors de la concertation, et l'extension nocturne de l'exploitation du BHNS pour la desserte de nuit des emplois, bien que le STIF ait rappelé en réunion publique les possibilités offertes actuellement par le système Filéo pour les dessertes nocturnes.

Sur le deuxième point, le Collectif pour le Triangle de Gonesse observe que *« 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 ».*

Sur le troisième point, les habitants des communes situés au Nord du projet, se déclarant être les oubliés du projet, se prononcent en faveur d'un bus de bonne qualité, et dans le cas où le raccordement Nord ne serait pas réalisé, SADUR propose la mise en place de bus type BHNS entre Goussainville et l'aéroport avec une extension jusqu'à la ligne H à Ecoeu. Une telle proposition rejoint celle formulée par d'autres associations (C'Pro-G).

Le public demande d'étudier la possibilité de faire évoluer certaines lignes de bus en BHNS, ainsi que les dessertes complémentaires à prévoir au Nord telles que Goussainville-Roissy (bus, BHNS,...), notamment dans le cadre des études déjà engagées par le STIF sur la desserte de la zone aéroportuaire; et les élus EELV demandent le traitement en BHNS de l'ensemble des lignes de bus desservant le territoire.

Le STIF indique que le BHNS lors de la mise en service de la Nouvelle branche du RER D sera restructuré de même que les autres lignes de bus du secteur pour constituer des offres de transport complémentaires avec la création d'une gare routière au niveau de la nouvelle gare du Triangle de Gonesse.

7.9 Le calendrier du projet et les priorités entre les projets

Les délibérations des collectivités demandent *« la réalisation le plus rapidement possible du barreau ferroviaire, la date initialement annoncée étant 2017 ».*

Les expressions montrent un consensus sur:

- la priorité à donner à la Nouvelle Branche du RER D sur le raccordement Nord et la liaison Roissy- Picardie ;
- l'harmonisation du calendrier du projet avec celui de la fiabilisation du RER D.

RFF a justifié le calendrier conduisant à une mise en service en 2020 par les délais importants nécessaires pour mener à bien toutes les phases successives des différentes études, procédures et des travaux.

Le STIF a demandé à RFF d'optimiser le calendrier pour viser une mise en service en 2017.

7.10 L'utilité et l'opportunité du projet ; son adaptation aux besoins

Il peut paraître étonnant de traiter ce thème de l'opportunité du projet en dernier, alors qu'il intervient généralement en début de débat à partir de questions de principe susceptibles de mettre en cause la réalisation du projet.

Cela n'a pas été le cas lors de la présente concertation: **l'opportunité n'a pas été un sujet central de discussion**. L'absence de prise de position contre le projet pour des raisons d'opportunité résulte peut être d'une attente forte de développement du réseau de transport sur ce territoire insuffisamment desservi depuis de nombreuses années, alors que les constructions de logements se sont développées indépendamment de la desserte. Il s'agit aussi avec ce projet, pour une fois, d'anticiper la mise en place d'un transport par rapport à la réalisation d'un aménagement.

Pour les collectivités locales, l'opportunité du projet est évidente pour les questions d'emploi et d'aménagement.

M. Didier Vaillant, Président de la Communauté d'agglomération Val-de-France, rappelle que « *le projet de Nouvelle branche du RER D est essentiel pour ce territoire. Le projet d'aménagement doit permettre à ce territoire de sortir de la misère avec des rapports habitants/emplois et revenu/habitant les plus faibles de France* ». M. François Pupponi, Député Maire de Sarcelles, qui « *porte à bout de bras ce projet depuis quasiment 15 ans avec MM. Vaillant, Blazy et d'autres* » estime que le projet est encore plus utile avec l'arrivée de la gare du Grand Paris express au Triangle de Gonesse. Il précise que « *ce projet doit désenclaver le territoire et de rapprocher les habitants de l'emploi, ce qui est vraiment du développement durable* ».

Pour élus EELV et les associations, la question de l'opportunité du projet a été abordée en lien avec :

- **son utilité et son adaptation aux besoins, compte tenu de ses caractéristiques ;**
- **sa relation avec l'opportunité de l'aménagement du Triangle de Gonesse et du projet Europa City qu'il doit desservir.**

Les élus EELV remettent en question le choix d'un mode lourd, « *les prévisions de fréquentation étant surestimées* ».

Les associations émettent des doutes sur la rentabilité du projet et sur les estimations de trafics prévoyant à l'horizon 2030 pour les deux sens 4 400 voyageurs à l'heure de pointe du matin (HPM). Elles s'interrogent sur la pertinence et sur la cohérence des perspectives d'urbanisation et des données retenues en matière d'emplois et de population pour cette évaluation avec les prévisions du SDRIF actuel, et de celle du modèle retenu pour l'estimation de la part des déplacements devant utiliser le projet. Elles soulignent le faible niveau de fréquentation.

Elles estiment nécessaire d'attendre la mise en service du BHNS pour tester son efficacité.

Le STIF rappelle que les prévisions de fréquentation sont basées sur les cadrages de population et d'emplois issus des études des porteurs de projets urbains (EPA, collectivités). Sur le territoire d'influence du projet, la prévision correspond à la réalisation de 30 000 nouveaux logements d'ici 2030.

SADUR reconnaît que *« la Nouvelle branche du RER D ne répond pas à l'ensemble des besoins de déplacements des habitants de l'Est du Val d'Oise pour les bassins d'emplois de la plateforme aéroportuaire et du Parc des Expositions ; mais elle facilite l'accès à une offre lisible des transports en commun sans changement à Paris pour l'accès à ces emplois ; elle présente aussi une alternative pour rejoindre Paris via le RER B en cas de perturbation plus au sud sur le RER D ; cependant l'alternative du RER D par rapport au RER B au Parc des Expositions paraît très relative : les temps de parcours sont équivalents et il y aura 3 RER B au quart d'heure depuis Paris contre un seul RER D pour rejoindre le Parc des Expositions. »*.

Les usagers rencontrés se déclarent favorables au projet dans la mesure où il leur permettra de réduire leurs temps de parcours en transports collectifs par rapport à la situation actuelle. Toutefois, pour plusieurs personnes, l'amélioration des temps de parcours annoncée paraît surestimée.

Une partie du public s'interroge sur le choix du mode ferroviaire pour relier les RER D et B, ainsi que sur le sens de la préfiguration de la Nouvelle branche du RER D par le BHNS (*« s'il pourrait suffire et cela éviterait de faire la Nouvelle branche du RER D »*).

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse qui s'était déclaré favorable au projet du barreau de Gonesse lors des débats publics et concertations précédents justifie l'évolution de sa position par :

- des fausses informations données sur la situation actuelle : *« il n'y a pas obligation pour la population de l'est du Val d'Oise de passer par Gare du Nord pour se rendre aux pôles d'emplois de la zone aéroportuaire, du Parc des expositions et de Paris Nord 2 , puisqu'il existe de Garges-Sarcelles à Louvres une succession de liaisons bus entre les deux RER qui demandent à être améliorées »*;
- l'efficacité non démontrée du projet de BHNS devant préfigurer le barreau ferré ;
- la concurrence du projet de métro du Grand Paris Express qui réduira très fortement la fréquentation de la Nouvelle branche du RER D notamment entre le Triangle de Gonesse et le Parc des Expositions

Il préconise la réalisation d'une liaison entre Villers le Bel (RER D) et Aulnay Europe (Grand Paris Express).

Selon l'AUT, *« les caractéristiques du projet ne sont pas convaincantes. La poursuite des études de la Nouvelle branche du RER D apparaît à ce jour inappropriée et source de dépenses inutiles tant que :*

- *le dispositif de transport existant n'a pas été soigneusement évalué au regard des objectifs,*
- *la révision du SDRIF n'a pas confirmé l'étalement urbain prévu sur le triangle de Gonesse,*
- *une vision d'ensemble avec les autres projets BHNS et GPE n'est pas dégagée, sans perdre de vue les opérations proches décidées, comme le barreau Roissy Picardie et la tangentielle Nord, ou en gestation comme la rocade TGV Nord,*
- *l'idée d'un TCSP de Bezons à Villepinte n'est pas mieux éclairée (projet cité dans l'avis motivé du Grand Paris),*
- *la pertinence des options techniques retenues par RFF n'est pas prouvée,*

- *les compléments indispensables du barreau ne sont pas identifiés, tant pour les rabattements aux gares que pour la récupération d'une régularité convenable des deux RER reliés par le barreau.*

Si le principe d'un barreau ferré n'est pas forcément à remettre en cause, on attend d'abord des trois autorités responsables, l'Etat, la Région et le STIF, à la fois une remise en ordre des études de transport dans le secteur et un renforcement immédiat du réseau existant, dussent-ils être provisoire ».

Des solutions alternatives sont citées telles que l'exploitation par des navettes entre Villiers-le-Bel et le Parc des Expositions sans impacter le reste de la ligne (SADUR).

8. Conclusions

Le garant considère que la concertation sur le projet de Nouvelle branche du RER D a été sincère et de bonne qualité :

- le public concerné a été suffisamment informé du projet, de ses enjeux, de ses caractéristiques, et de ses impacts ;
- le public a pu s'exprimer, poser ses questions, obtenir des réponses satisfaisantes, afin de pouvoir formuler des remarques et suggestions, donner son avis tant sur l'opportunité du projet que sur son utilité et ses impacts.

La concertation a pris en compte les recommandations de la CNDP et a répondu aux attentes relevées préalablement.

Le garant n'a pas d'observation à faire sur le compte rendu de la concertation dressé par RFF et le STIF. Ce compte rendu montre notamment les apports de la concertation.

Les associations ont déclaré en fin de concertation que ses modalités avaient été satisfaisantes.

Les contributions, présentées sous un format similaire à celui des cahiers d'acteurs des débats publics menés sous le contrôle de la CNDP, ont été claires et bien argumentées.

Les enjeux socio - économiques et environnementaux du projet ont pu être analysés et discutés.

La concertation a pu identifier les différentes incertitudes liées à l'aménagement du territoire et en conséquence les incertitudes sur l'utilité du projet.

Les points les plus sensibles sont relatifs :

- à l'opportunité du projet, liée au contexte d'aménagement du territoire en devenir avec 2 composantes : le principe d'urbanisation du Triangle de Gonesse qu'il doit desservir, et le projet Europa City ;
- au calendrier du projet avec une demande forte qu'il soit mis en service en 2017, et non pas en 2020 comme l'indique RFF;
- à la prise en compte du complément relatif au raccordement Nord à réaliser ultérieurement après validation de son utilité en réponse à la demande de transport, et de la robustesse de son exploitation, sa réalisation devant n'avoir aucune incidence sur le calendrier du projet ;
- à la nécessité, d'ici la mise en service du projet, de fiabiliser l'exploitation du RER D, et de garantir son maintien après cette mise en service ;
- à la complémentarité et à la bonne articulation de l'ensemble des projets devant à terme desservir ce territoire : Grand Paris Express, Nouvelle branche du RER D, BHNS, autres lignes de bus actuelles et en projet, devant compléter le maillage local en lien avec le développement urbain et celui des zones d'emplois, y compris les projets qui résulteront des études de déplacements qui viennent d'être engagées (étude sectorielle du STIF pour la desserte de la zone aéroportuaire). Concernant la Nouvelle branche du RER D, il s'agit

- notamment de concevoir les gares d'interconnexion (Triangle de Gonesse, Parc des Expositions) pour assurer l'intermodalité dans les meilleures conditions ;
- à son insertion dans le secteur du Moulin à drap.
 - à l'incidence du projet sur l'agriculture.

Des attentes ont été formulées par les intervenants pour éclairer ces différents points par des compléments d'études permettant de mieux apprécier leur importance ainsi que l'utilité du projet.

RFF et le STIF ont promis un dialogue continu avec les acteurs locaux, les associations d'habitants et d'usagers, et les agriculteurs.

S'agissant de la prise en compte de l'agriculture, le garant estime que la concertation avec les agriculteurs devrait être relayée au niveau d'un territoire beaucoup plus étendu que celui du présent projet. Le devenir de l'agriculture au niveau régional devrait être traité dans le cadre de la prochaine révision du SDRIF et du Schéma régional de cohérence écologique.

Les spécificités du projet et de son territoire confronté à la conjonction de plusieurs projets devant assurer son développement, conduisent à une succession de procédures relevant de différents maîtres d'ouvrage et de collectivités, comprenant de nombreuses concertations portant sur l'aménagement et les transports. Leur superposition dans le temps et l'espace rend difficile leur compréhension par la population et la perception d'une vision d'ensemble.

Compte tenu de ce foisonnement de projets et de procédures, il serait utile que les collectivités locales, en liaison avec le STIF et RFF, définissent en commun le processus décisionnel d'ensemble et son calendrier faisant apparaître clairement les prochaines étapes de concertation.

Il devrait être possible, sans retarder le projet, de définir un point d'étape du projet et de son articulation avec le territoire avant l'enquête publique relative au projet de contrat territorial pour le Val- de- France Gonesse. Le garant suggère que le STIF et RFF prennent l'initiative d'organiser une réunion publique de concertation lors de ce point d'étape pour compléter et actualiser les réponses à apporter aux questions posées lors de la présente concertation

A PARIS, le 14 février 2012

F.NAU