Desserte BHNS du Grand Roissy

LIGNE GOUSSAINVILLE <> PARC DES EXPOSITIONS

BILAN DE LA CONCERTATION du 5 juin au 1er juillet 2023

Octobre 2023

SOMMAIRE

1. Le projet de ligne de BHNS présenté à la concertation ... 3

1.1. Le contexte général du projet ... 3

1.1.1. Contexte ... 3

1.1.2. Historique et planification ... 3

1.2. Les objectifs et principales caractéristiques du projet ... 4

1.2.1. Le projet de la ligne de BHNS Goussainville <> Parc des Expositions, en bref ... 4

1.2.2. Les objectifs du projet ... 5

1.2.3. Les principales caractéristiques du projet ... 5

1.3. Les acteurs du projet ... 7

1.3.1. Le maître d'ouvrage du projet, le Conseil Départemental du Val d'Oise ... 7

1.3.2. Les financeurs du projet ... 7

1.3.3. Les partenaires du projet ... 8

1.4. Le calendrier et le coût du projet ... 9

1.4.1. Le calendrier du projet ... 9

1.4.2. Le coût du projet ... 9

2. Le déroulement et les modalités de la concertation ... 10

2.1. Le cadre et les objectifs de la concertation ... 10

2.1.1. Le cadre de la concertation ... 10

2.1.2. Les objectifs de la concertation ... 10

2.2. La préparation de la concertation ... 10

2.3. Les modalités d'information ... 11

2.3.1. Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales ... 11

2.3.2. Les communiqués de presse ... 11

2.3.3. Le dépliant explicatif ... 11

2.3.4. Les kakémonos et affiches ... 11

2.3.5. La page internet dédiée au projet ... 12

2.3.6. La campagne sur les réseaux sociaux ... 12

2.3.7. La communication réalisée par les partenaires du projet ... 13

2.4. Les moyens d'expression ... 14

2.5. Les temps d'échanges ... 14

3. La synthèse quantitative de la participation ... 15

3.1. La répartition des contributions par modalité ... 15

3.2. La répartition des contributions par thématique ... 15

3.3. Les contributions des parties prenantes ... 15

4. La synthèse thématique des avis exprimés ... 16

4.1. Les objectifs et enjeux du projet ... 16

4.1.1. L'opportunité d'offrir une meilleure accessibilité à l'emploi ... 16

4.1.2. L'intérêt de créer une nouvelle ligne de BHNS en lien avec le PIEX ... 17

4.1.3. Les retours d'expérience de la ligne 20 ... 17

4.1.4. L'ambition du projet ... 17

4.2. Le tracé et les aménagements proposés ... 18

4.2.1. La desserte de Roissy-en-France ... 18

4.2.2. L'élargissement des ouvrages et les aménagements proposés à Goussainville ... 18

4.2.3. L'accessibilité sur la RD47A ... 18

4.2.4. Le franchissement des giratoires ... 19

4.3. L'exploitation des bus ... 20

4.3.1. L'amplitude horaire ... 20

4.3.2. Les temps de parcours ... 20

4.4. Les aménagements cyclables et les modes actifs ... 21

4.5. Les impacts du projet ... 22

5. Les enseignements de la concertation ... 23

6. Annexes ... 24

6.1. Délibération de l'assemblée départementale du Val d'Oise (préalable à la concertation) ... 25

6.2. Délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités (préalable à la concertation) ... 27

6.1. Les affiches et le kakemono ... 28

6.2. Le dépliant participatif ... 29

6.3. La réunion publique de concertation à Roissy-en-France ... 32

6.3.1. Le diaporama ... 32

6.3.2. Le compte rendu ... 41

6.4. La réunion publique de concertation à Goussainville ... 45

6.4.1. Le diaporama ... 45

6.4.2. Le compte rendu ... 45

6.5. Délibération de l'assemblée départementale du Val d'Oise (post concertation) ... 49

6.6. Les contributions des parties prenantes ... 50

6.6.1. SaDur - L'association des usagers du RER D ... 50

6.6.2. Collectif pour le Triangle de Gonesse ... 50

6.6.3. Collectif Vélo Île-de-France ... 52

1. LE PROJET DE LIGNE DE BHNS PRESENTE A LA CONCERTATION

1.1. LE CONTEXTE GENERAL DU PROJET

1.1.1. Contexte

Le territoire du Grand Roissy accueille la plateforme aéroportuaire de Paris - Charles-de-Gaulle qui constitue un des pôles d'emplois majeurs de l'Île-de-France avec plus de 80 000 emplois. Or, on observe que peu d'actifs de l'Est du Val d'Oise occupent un emploi au sein de la plateforme, malgré une proximité géographique et un taux de chômage important dans ces communes.

Cela peut s'expliquer en partie par le déficit de liaisons performantes en transports en commun à destination de la plateforme aéroportuaire. Cette situation est d'autant plus problématique compte tenu du faible taux de motorisation des ménages du territoire et de la saturation chronique du réseau routier.

La création de nouvelles lignes de bus reliant pôles d'habitats et zones d'emplois, ainsi que la mise en place d'aménagements leur garantissant des temps de parcours fiables et attractifs, est donc un véritable enjeu pour le développement du territoire.

Trois lignes de bus ont ainsi été identifiées par le Conseil Départemental du Val d'Oise pour desservir :

- Les centres-villes de Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Villiers-le-Bel, Arnouville, Gonesse et Goussainville ;
- Les zones d'emplois de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles-de-Gaulle, de Paris Nord 2 et du Parc des Expositions ;
- Les projets urbains en cours de développement : Aérolians, site PSA et Triangle de Gonesse notamment ;
- Les gares existantes du RER B (Parc des Expositions et Roissypôle) et D (Garges-Sarcelles, Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville, Goussainville) et les futures gares du Grand Paris Express (Triangle de Gonesse, Parc des Expositions).

Les aménagements proposés pour ces lignes bénéficieront aux autres lignes du territoire sur leur itinéraire commun.

Par ailleurs, le projet prévoit la réalisation d'aménagements cyclables et la requalification des espaces publics dans les secteurs où des voies bus seront réalisées.

Ce bilan de concertation porte sur la **ligne Goussainville <> Parc des Expositions.**

1.1.2. Historique et planification

Une première étude sectorielle a été réalisée en 2013 par Île-de-France Mobilités pour analyser le potentiel de liaisons bus sur le secteur du Grand Roissy. Cette étude avait identifié plusieurs liaisons structurantes pour le territoire, dont notamment :

- Entre Goussainville et le Parc des Expositions (liaison 3 sur la carte ci-dessous) ;
- Entre le centre-ville de Villiers-le-Bel et la gare RER Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville (liaison 12 sur la carte ci-dessous) ;
- Entre Stains et le Parc des Expositions via la commune de Garges-lès-Gonesse, la RD84 et le boulevard du Parisis (liaison 2 sur la carte ci-dessous) ;
- Entre Le Bourget et Roissypôle, via le Parc des Expositions (liaison 1 sur la carte ci-dessous).

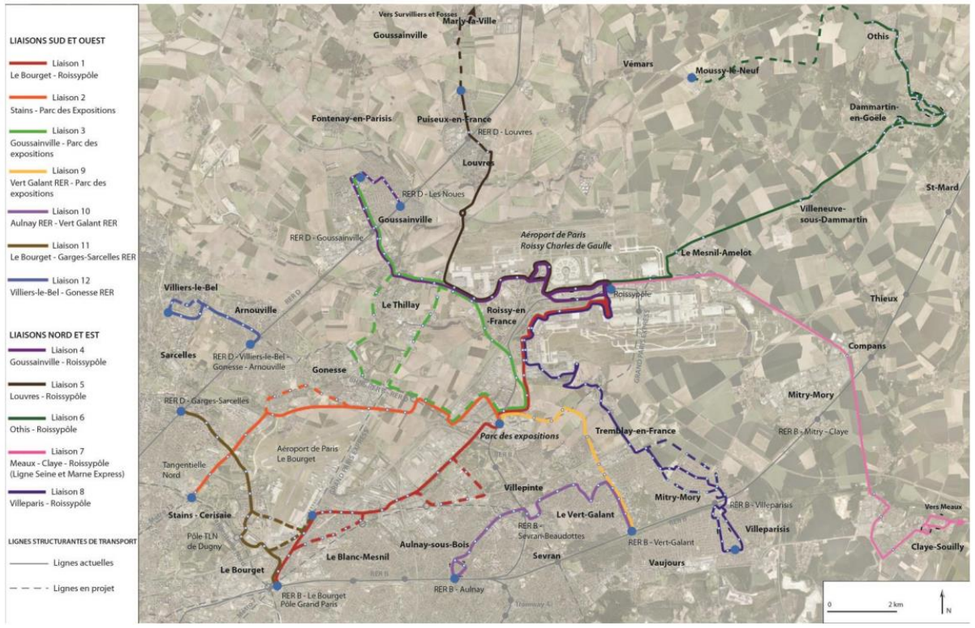


Figure 1 : Carte des liaisons structurantes identifiées dans le cadre de l'étude sectorielle de 2013

Par ailleurs, plusieurs projets de transports en commun lourds ont été étudiés sur le secteur, mais leur intérêt socio-économique n'a pas été établi malgré la nécessité d'améliorer la desserte du territoire :

- Le projet d'un débranchement du RER D entre Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et Parc des Expositions dit « Barreau de Gonesse » (2008-2018) ;
- Une liaison en transport par câble entre Goussainville et le Parc des Expositions (2017-2018).

La présente concertation sur le projet de **ligne de BHNS Goussainville <> Parc des Expositions** s'inscrit dans la continuité des études de préfaisabilité puis de faisabilité (DOCP) menées par le Département du Val d'Oise en 2020 et 2021. Ces études techniques ont permis d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet en présentant ses caractéristiques principales et ses principaux impacts sur le territoire.

1.2. LES OBJECTIFS ET PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

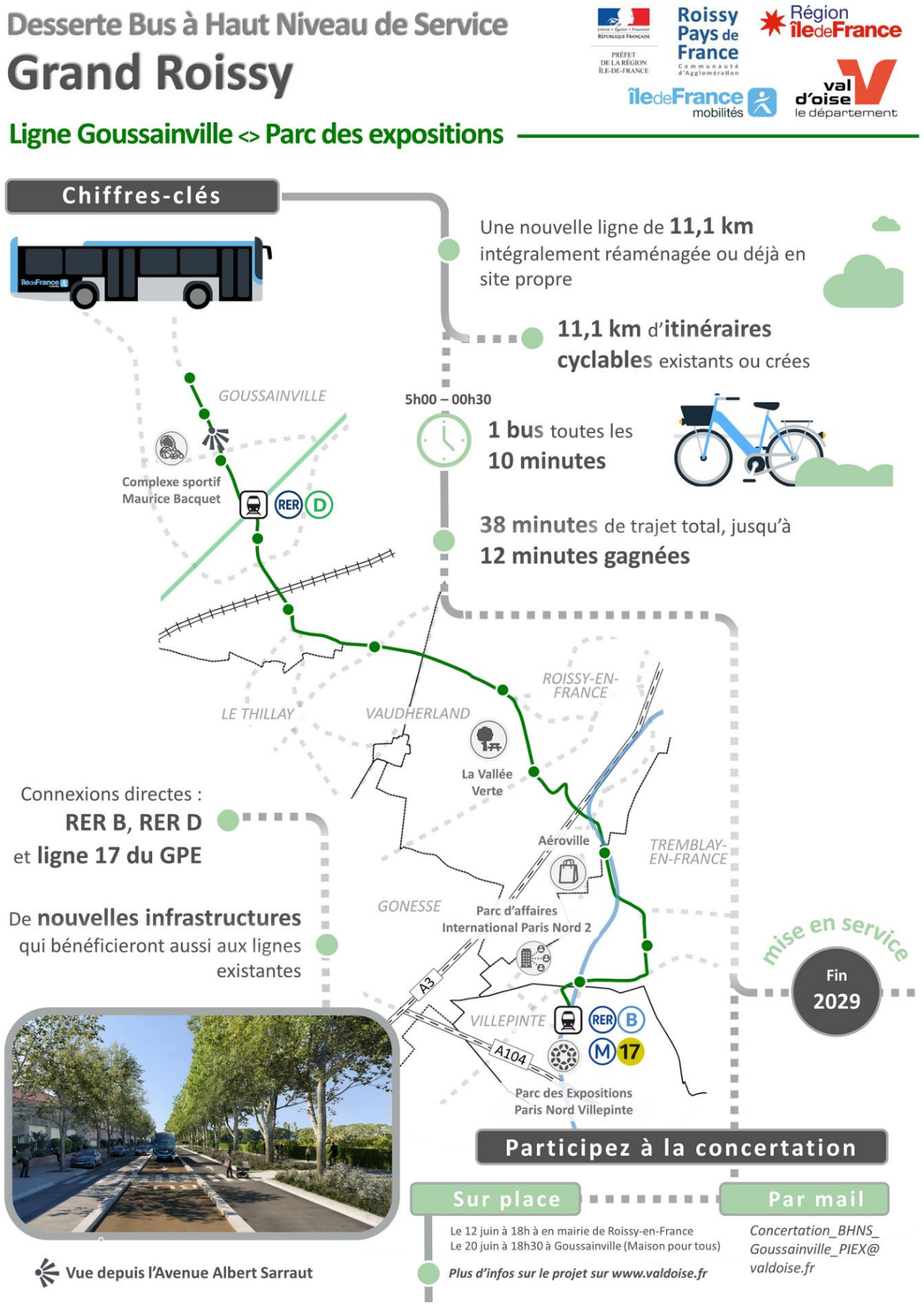
1.2.1. Le projet de la ligne de BHNS Goussainville <> Parc des Expositions, en bref

Le projet consiste à créer une nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la Chapellerie au Nord-Ouest de Goussainville et le Parc des Expositions de Villepinte avec les caractéristiques suivantes :

- Une nouvelle ligne d'environ 11 km de long, majoritairement aménagée en site propre (voies dédiées aux bus, ouvertes aux autres lignes de bus) et comptant 13 stations ;
- Des correspondances avec 3 lignes structurantes : RER B (Parc des Expositions), RER D (Goussainville) et future ligne 17 du métro (Parc des Expositions) ;
- Un bus toutes les 10 minutes en heure de pointe ;
- 38 minutes de temps de trajet total, soit une réduction de 12 minutes aux heures de pointe ;
- Une amplitude horaire étendue avec un premier départ à 5h00 et un dernier départ à 0h30 ;
- Un trajet plus rapide pour 17 000 voyageurs quotidiennement, dont 8 000 sur la ligne de BHNS et 9 000 sur les autres lignes qui utiliseront les aménagements ;
- Des aménagements cyclables continus et qualitatifs le long de l'itinéraire du BHNS.

Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) se distingue du bus par :

- Ses performances : rapide, régulier et fiable, il garantit le respect des temps de parcours grâce à des aménagement spécifiques ;
- Sa simplicité d'utilisation : pas besoin de fiche horaire, il passe fréquemment de tôt le matin à tard le soir. Il circule sur des grands axes et s'articule avec les autres modes de transports ;
- Son confort : il est accessible à tous et confortable. Il bénéficie de véhicules modernes et d'aménagements qualitatifs en station.



1.2.2. Les objectifs du projet

Les principaux enjeux pour le territoire sont de :

- Créer une liaison en transport en commun performante entre quartiers d'habitat à l'Ouest (Grandes Bornes et centre-ville de Goussainville) et zones d'emplois à l'Est (Le Thillay, Fedex, Aéroville, Paris Nord 2) pour favoriser les déplacements sur le territoire et offrir une alternative à la voiture individuelle ;
- S'inscrire dans un environnement à la fois urbain, péri-urbain et de zones d'activités aux problématiques de desserte et d'insertion différentes ;
- Desservir les différents équipements du territoire (collèges Maximilien de Robespierre et Georges Charpak, Espace Pierre de Coubertin, Centre commercial Aéroville, Parc des Expositions, etc.) tout en accompagnant le développement des projets urbains sur un secteur en forte évolution (quartier de la gare de Goussainville, Agoralim, Aérolians, etc.) ;
- Accompagner le développement des modes doux sur le territoire, en accord avec les différentes démarches en cours sur les secteurs traversés : schéma directeur cyclable de la CARPF, réseau Vélo Ile-de-France (VIF), plan vélo de la commune de Goussainville, etc.

Au regard de ces enjeux, les principaux objectifs de la ligne Goussainville <> PIEX seront de :

- Faciliter l'accès aux gares existantes (RER D et B) et aux futures gares du Grand Paris Express (ligne 17) ;
- Relier les zones d'habitat et les zones d'emplois ou d'activités ;
- Renforcer l'attractivité et accompagner le développement du territoire, grâce à une desserte plus efficace ;
- Garantir une meilleure qualité de vie et accompagner le développement des modes actifs (marche, vélo).

Pour cela, il conviendra de :

- Permettre une exploitation performante des bus tout en limitant les impacts sur les fonctionnalités urbaines existantes (arbres, stationnement) et le foncier ;
- Assurer une mutualisation des aménagements proposés pour la ligne de BHNS avec les autres lignes du secteur, notamment à destination de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle (32, 95.18, etc.) ;
- Accompagner le développement des modes actifs en garantissant une continuité cyclable sur les secteurs réaménagés ;
- Limiter les temps perdus par les bus dans les secteurs régulièrement congestionnés (franchissement des ouvrages d'art au niveau de l'avenue de la Gare à Goussainville, giratoires de la Talmouse, rond-point de Paris, etc.).

1.2.3. Les principales caractéristiques du projet

a. Les aménagements bus

S'étendant sur environ 11 km, la ligne reliera le Nord de la commune de Goussainville à la gare de RER B du Parc des Expositions de Villepinte. Elle desservira 13 stations, dont 12 stations aménagées dans le cadre du projet.

Sur un linéaire d'environ 10,7 km, des aménagements en faveur des bus sont proposés au regard des emprises disponibles et des contraintes de trafic.

La ligne desservira 4 nouvelles stations situées dans le centre-ville de Goussainville, dont la gare RER D, puis elle circulera sur l'avenue de la Gare où elle desservira la zone commerciale et le parc d'activités Charles de Gaulle. Elle empruntera ensuite la RD47, la RD47A et la RD902A où elle desservira 5 nouvelles stations, avant de franchir l'autoroute A1 et de rejoindre l'avenue Carole via la RD88, en desservant 2 nouvelles stations. Elle rejoindra enfin le Parc des Expositions via la RD40.

Afin d'améliorer l'ensemble du réseau bus du secteur, les voies bus bénéficieront à toutes les lignes empruntant les voiries concernées. Il s'agit des lignes 11, 22, 30B, 30D, 32, 32ZA, 39, 95.02, 95.18, EX100 et T'bus 2.

La création de voies dédiées aux bus s'accompagnera d'une requalification des espaces publics : création d'itinéraires cyclables, cheminements piétons, aménagements paysagers, etc.

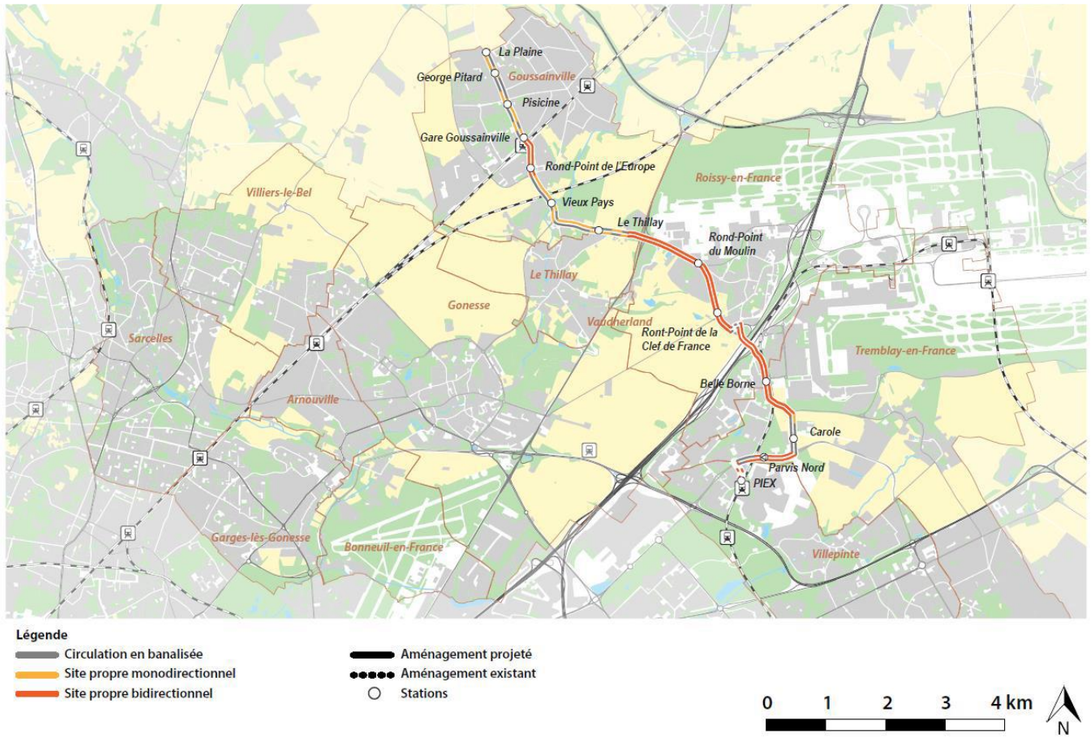


Figure 2 : Aménagements bus du BHNS Goussainville <> PIEX

b. Les aménagements cyclables

Conformément aux lois LAURE et LOM, le long des axes requalifiés dans le cadre du projet, des aménagements cyclables seront créés pour compléter les aménagements existants. Il est en effet recherché la meilleure continuité et lisibilité des aménagements cyclables le long du tracé de la ligne. La création d'itinéraires cyclables séparés du flux routier augmentera la sécurité des cyclistes le long de l'itinéraire.

Les nouveaux aménagements cyclables sont de plusieurs natures :

- Itinéraires propres en piste ou en bande cyclable (exemple : avenue Albert Sarraut) ;
- Voies vertes (exemple : RD47A) ;
- Circulation en zone 30 (exemple : allée du golf).

Par ailleurs, la section Avenue Carole – PIEX est intégrée au sein de la ligne B du réseau Vélo Ile-de-France (VIF) reliant les grands pôles de la Région, proposé par les 38 associations du Collectif Vélo Île-de-France et adopté pour partie par la Région en novembre 2020.

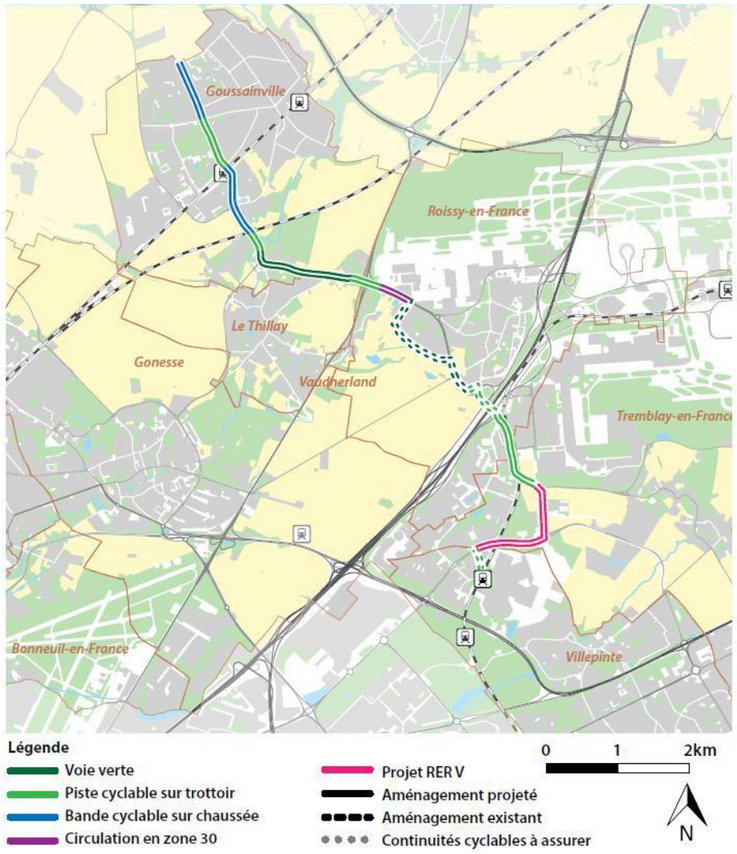


Figure 3 : Aménagements cyclables prévus le long de l'itinéraire

c. L'élargissement des ouvrages de Goussainville

Le tronçon situé entre l'avenue Albert Sarraut et le rond-point de l'Europe compte trois ponts-rails consécutifs permettant de franchir les voies du RER D. En plus d'être un point noir de congestion automobile du secteur, ces trois ouvrages sont très étroits, contraignant ainsi :

- L'exploitation des bus lorsque deux bus se croisent ;
- Le cheminements des modes doux (piétons, vélos).

Ainsi, dans le cadre du projet, il est proposé de démolir ces 3 ouvrages pour les élargir et insérer un site propre bus bidirectionnel axial ainsi que des cheminements modes doux qualitatifs.

Figure 4 : Intention d'aménagement au niveau des ouvrages de Goussainville

1.3. LES ACTEURS DU PROJET

1.3.1. Le maître d'ouvrage du projet, le Conseil Départemental du Val d'Oise

Le Département du Val d'Oise
La réalisation de ce Dossier a été confiée au Conseil Départemental du Val d'Oise par Île-de-France Mobilités, par le biais d'une maitrise d'ouvrage déléguée.

Les missions du Conseil Départemental sont variées : solidarité, jeunesse et éducation, environnement et agriculture, préventions et secours, culture et patrimoine, sport, numérique, logement et mobilités. Dans le cadre de cette dernière thématique, le Département engage de grands projets de mobilités pour renforcer la cohésion des territoires et l'attractivité du Val d'Oise, tout en s'attachant à répondre aux enjeux de la transition écologique.

Poursuivant l'objectif d'améliorer les conditions de déplacements des habitants de l'Est de son territoire, le Département du Val d'Oise porte ce projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service.

1.3.2. L'autorité organisatrice des transports

Île-de-France Mobilités
Acteur principal de la mobilité en Ile-de-France, Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics pour tous les franciliens.

Ile-de-France mobilités initie et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports, dont l'exploitation est confiée à des transporteurs. Le présent projet de BHNS fait partie des projets d'infrastructure de transport portés par Île-de-France Mobilités et le Département du Val d'Oise, visant à améliorer la desserte en transport en commun dans l'Est du Val d'Oise.

1.3.3. Les financeurs du projet

L'État, la Région Île-de-France, le Département du Val d'Oise et la Communauté d'Agglomération Roissy-Pays de France financent les études préalables et d'avant-projet de la ligne de BHNS Goussainville <> Parc des Expositions jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

L'État
En participant au financement des trois projets de BHNS du Grand Roissy, l'État s'engage à répondre aux enjeux de déplacement et aux attentes des Franciliens. Il poursuit son objectif : moderniser et développer des lignes de transports plus performantes et accessibles à tous, permettant d'avancer plus vite vers une ville durable et un mode de vie plus apaisé, et ainsi, renforcer l'attractivité de la région Île-de-France.

La Région Île-de-France
Pour répondre à la demande de tous les usagers, la Région investit massivement pour moderniser et agrandir le réseau de transports en commun. Elle accompagne également le développement de la pratique quotidienne du vélo ainsi que les nouveaux usages de la route comme le covoiturage ou les voies réservées aux bus et taxis. Elle développe une politique résolue de lutte contre les bouchons et de soutien à l'innovation routière. Conjointement avec Île-de-France Mobilités, la Région a engagé la révolution des transports depuis 2016 pour améliorer en profondeur les conditions de mobilité des Franciliens.

Le Département du Val d'Oise
Parce que c'est un enjeu social, économique et environnemental majeur, le Département du Val d'Oise est mobilisé pour le développement des modes actifs et engagé pour améliorer la qualité et la quantité de l'offre de transports en commun sur le territoire. Il participe ainsi activement aux déploiements du réseau de bus, à l'amélioration des infrastructures de transport existante et à l'émergence de nouveaux projets de desserte.

La Communauté d'Agglomération de Roissy Pays de France
La communauté d'agglomération Roissy Pays de France joue un rôle important dans le développement des mobilités sur son territoire en participant au financement de l'exploitation des réseaux de bus, en organisant des services de transport dans les secteurs mal desservis et en apportant une aide financière aux familles pour la prise en charge du transport scolaire.

La répartition du financement des études jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique est la suivante :

- État : 49%
- Région Île-de-France : 21%
- Département du Val d'Oise : 20%
- Communauté d'Agglomération de Roissy Pays de France : 10%

1.3.4. Les partenaires du projet

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de ligne de BHNS Goussainville <> Parc des Expositions, qui a constitué le dossier support de la concertation, a été élaboré en partenariat avec les financeurs mais également avec les acteurs locaux :

- La commune de Goussainville ;
- La commune du Thillay ;
- La commune de Roissy-en-France ;
- L'Établissement Public Territorial (EPT) Paris Terres d'Envol ;
- Le Département de Seine-Saint-Denis ;
- Aéroports de Paris.

Différents comités ont été mis en place par le Département du Val d'Oise à chaque étape du projet :

- Des comités techniques (COTECH), en présence des services techniques des collectivités et partenaires ;
- Des comités de pilotage (COPIL), en présence des élus et des financeurs ;
- Des comités des financeurs (COFI), en présence des financeurs.

1.4. LE CALENDRIER ET LE COUT DU PROJET

1.4.1. Le calendrier du projet

Le projet a fait l'objet d'un planning prévisionnel qui intègre les phases d'études, de procédures (dont les acquisitions foncières), les étapes de consultation, d'élaboration et passation des conventions ainsi que les travaux relatifs à l'infrastructure de transport et aux stations.

Compte tenu de ces éléments, il pourrait être envisagé une mise en service de la ligne de BHNS fin 2029.

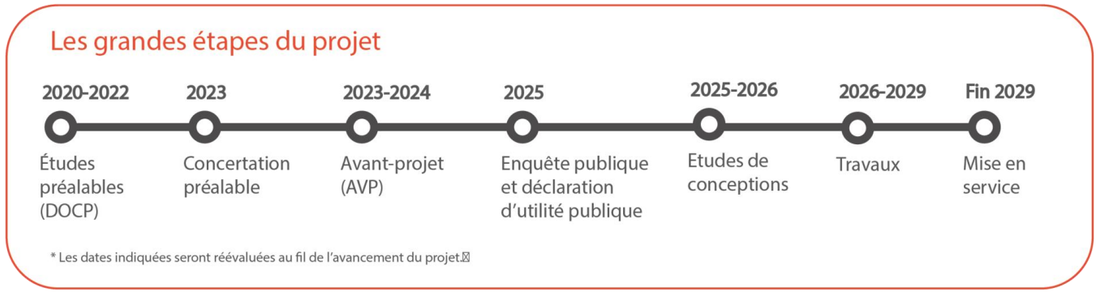


Figure 5 : Calendrier prévisionnel du projet

Sans attendre la réalisation de cette ligne de BHNS, des actions ont et seront entreprises par Île-de-France Mobilités et le Département du Val d'Oise pour améliorer l'offre de bus actuelle. Ces améliorations seront effectives prochainement, à l'image de la ligne 32 (Goussainville-Roissy) qui a vu sa fréquence et son temps de parcours améliorés depuis août 2023.

1.4.2. Le coût du projet

À ce stade des études, une première estimation du coût global du projet a été réalisée. Cette estimation prend en compte les éléments suivants :

- Les travaux préparatoires ;
- Les études d'exécution et installation de chantier ;
- La réalisation du site propre ;
- La réalisation de la voirie, des aménagements cyclables et espaces publics ;
- Les travaux du système de transport avec l'équipement des carrefours et les équipements en station et en ligne ;
- Les acquisitions foncières ;
- Les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ;
- Une provision pour aléas et incertitudes.

Le coût de la ligne, hors matériel roulant, est estimé à environ **106 M€** Hors Taxes (H.T.) aux conditions économiques de juillet 2021, dont 6,5 M€ pour le tronc commun aménagé pour les 3 lignes de bus à haut niveau de service du Grand Roissy (avenue Carole et RD40).

Il s'agit d'une estimation au stade des études de faisabilité.

2. LE DEROULEMENT ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION

2.1. LE CADRE ET LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

2.1.1. Le cadre de la concertation

L'assemblée départementale du Val d'Oise du 18 février 2022 a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet et a autorisé l'organisation d'une concertation préalable à l'enquête publique dans les termes prévus par l'article L.103-2 du code de l'urbanisme.

La délibération du 26 mai 2023 a acté le lancement de cette concertation publique relative à la ligne Goussainville <> Parc des Expositions (cf. annexe).

Le projet correspond en effet aux dispositions de l'article R.103-1 de ce même code qui précise les modalités de l'article L.103-2, à savoir : *« 2° La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants* ». Il s'agit à ce titre d'une concertation obligatoire, relevant du seul code de l'urbanisme.

La concertation s'est tenue du 5 juin au 1er juillet 2023. Le DOCP a été mis à la disposition du public et a constitué le dossier support de la concertation.

Le projet présenté est le fruit d'un travail partenarial mené avec l'ensemble des collectivités concernées, les partenaires et les élus du territoire.

En parallèle, les objectifs et modalités de la concertation ont été approuvés par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 12 juillet 2022 (cf. annexe).

2.1.2. Les objectifs de la concertation

La concertation publique organisée par le Département du Val d'Oise sur ce projet poursuivait cinq objectifs :

- Présenter au public le projet et ses principales caractéristiques ;
- Dialoguer avec le public sur les enjeux du territoire et le projet proposé ;
- Recueillir les impressions et avis sur le projet ;
- Éclairer les décisions futures sur le projet, notamment les études à venir, avant enquête publique ;
- Améliorer le projet afin qu'il réponde *in fine* au mieux aux besoins et aux attentes du territoire.

Étaient conviés à participer à la concertation tous les acteurs intéressés par le projet, qu'ils soient voyageurs, riverains, élus, acteurs associatifs ou économiques. En accord avec ses partenaires, le Département du Val d'Oise a ainsi élaboré un dispositif d'information et de dialogue adapté au territoire et visant à favoriser l'intérêt et la participation du public.

2.2. LA PREPARATION DE LA CONCERTATION

Le projet de BHNS du Grand Roissy Goussainville <> Parc des Expositions a été conçu en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires et acteurs locaux, qui ont été associés tout au long des études par le Département du Val d'Oise.

Ce fut également l'occasion de partager avec eux les modalités envisagées pour la concertation et de les y associer, en particulier pour l'organisation des réunions publiques et pour la diffusion de l'information auprès de leurs administrés.

Toutes les collectivités concernées ont reçu un « kit de communication » qui comprenait les supports et des articles clés en main.

2.3. LES MODALITES D'INFORMATION

2.3.1. Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales

Le DOCP du projet de ligne BHNS reliant Goussainville au Parc des Expositions a constitué le dossier support de la concertation. Approuvé par l'Assemblée Départementale du Val d'Oise le 18 février 2022 et par le conseil d'administration d'Ile-de-France mobilités le 12 juillet 2022, il a été mis à la disposition du public sur le site internet du Département à compter du 26 mai 2023.
Il présente l'émergence du projet, le diagnostic du territoire, les caractéristiques principales du projet, les principes d'insertion des voies dédiées aux bus, les principes d'exploitation, les coûts d'investissement et le calendrier prévisionnel, l'identification des impacts significatifs, ainsi que l'évaluation de l'intérêt du projet.

Figure 6 : DOCP du projet

2.3.2. Les communiqués de presse

L'organisation de la concertation publique a été largement relayée dans la presse avec notamment les articles suivants publiés :

- VOnews/vià95 : « Grand Roissy : 3 lignes de bus à haut niveau de service pour fin 2029 » (vidéo publiée le 26 mai 2023)
- Les Échos : « Coup d'envoi de la concertation pour les nouveaux bus du Grand Roissy » (publié le 31 mai 2023)
- La Gazette du Val d'Oise : « Des bus à haut niveau de service pour mieux desservir le Grand Roissy » (publié le 31 mai 2023)
- Le Parisien : « Val-d'Oise : trois lignes de bus vont relier l'aéroport de Roissy à Garges, Sarcelles et d'autres villes » (publié le 1er juin 2023)
- LeMoniteur.fr : « Val-d'Oise : concertation publique concernant les nouvelles lignes de bus à haut niveau de service du Grand Roissy » (publié le 8 juin 2023)
- Journal Spécial des Sociétés : « Lancement des concertations publiques relatives à trois projets de lignes de bus du Grand Roissy » » (publié le 10 juin 2023)
- La Gazette du Val d'Oise : « Votez ! Concertation » (publié le 14 juin 2023)
- France 3 IDF « De nouvelles lignes de bus pour se rendre à Roissy et Villepinte en préparation » (publié le 28 juin 2023)

2.3.3. Le dépliant explicatif

Imprimé à 3 000 exemplaires, le dépliant a permis une prise de connaissance globale et synthétique du projet et de la concertation.

Ces dépliants ont été livrés aux différents partenaires du projet pour mise à disposition à l'accueil de leurs locaux, notamment les communes de Roissy-en-France, Arnouville, Goussainville, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Villiers-le-Bel ainsi que la Communauté d'agglomération de Roissy Pays de France.

Figure 7 : Dépliant explicatif du projet

2.3.4. Les kakémonos et affiches

En complément des dépliants informatifs, 40 affiches (20 par réunion publique) ont été imprimées et distribuées aux collectivités pour informer leurs habitants de l'organisation des réunions publiques dans leur commune.

Durant ces réunions, deux kakémonos reprenant les principales objectifs et caractéristiques du projet ont été installés.

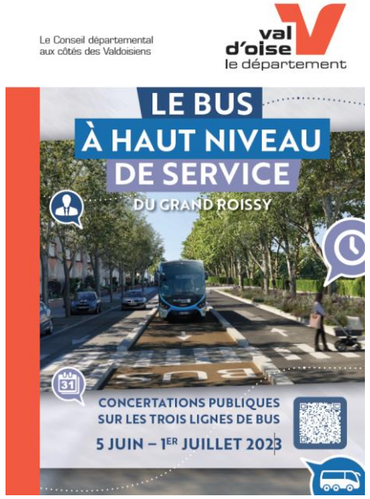


Figure 8 : Exemple d'affiche

2.3.5. La page internet dédiée au projet

La page internet https://www.valdoise.fr/324-concertations-publiques-du-bhns-du-grand-roissy.htma été mis en ligne le 26 mai 2023.

Cette page a offert une information complète sur le projet et la démarche de concertation :

- La présentation du projet : ses objectifs, ses caractéristiques principales, son calendrier, son coût et ses acteurs, le tracé du projet et ses aménagements secteur par secteur ;
- Les modalités de la concertation ;
- Une médiathèque comprenant le dépliant explicatif, les DOCP du projet, ainsi que des intentions d'aménagement du projet en images.

Figure 9 : Page internet du CD95 dédiée au projet

2.3.6. La campagne sur les réseaux sociaux

Le Département du Val d'Oise a communiqué sur la concertation sur les réseaux sociaux (Facebook et Twitter) avec un post en amont de la concertation, un post à l'ouverture de la concertation et un post à l'approche de la fin de la concertation.

Figure 10 : Post twitter du 26 mai 2023

Figure 12 : Post Twitter du 29 juin 2023

Figure 11 : Posts Twitter du 5 juin 2023

Figure 13: Post Facebook du 5 juin 2023

Figure 14 : Post Facebook du 29 juin 2023

2.3.7. La communication réalisée par les partenaires du projet

Au-delà des affiches et des dépliants, la communauté d'agglomération Roissy-Pays de France, ainsi que les communes concernées par le projet, ont également communiqué sur la concertation via leurs réseaux sociaux, leur site internet ou leur journal municipal.

Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France :

- Communication sur les réseaux sociaux.

Figure 15 : Post Twitter de la CA Roissy Pays de France du 7 juin 2023

Commune de Goussainville :

- Annonce de la réunion publique dans le magazine municipal de juin 2023,
- Post sur Facebook les 14, 16, 18 juin pour informer de la réunion publique.

Commune de Roissy-en-France :

- Post sur Facebook le 12 juin pour informer de la réunion publique.

2.4. LES MOYENS D'EXPRESSION

Outre les temps d'échanges (voir ci-contre), le Département du Val d'Oise a mis à disposition du public différents outils d'expression :

- Des registres en mairie : ils sont ouverts dans les mairies concernées (Roissy-en-France, Goussainville, Le Thillay, Villepinte) et au siège de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France.
- Le recueil des avis en ligne : via la mise en œuvre d'une adresse mail dédiée au projet (Concertation_BHNS_Goussainville_PIEX@valdoise.fr)

2.5. LES TEMPS D'ECHANGES

Deux réunions publiques ont été organisées dans l'objectif de :

- Informer les différents publics (voyageurs, riverains, élus, acteurs associatifs ou économiques, étudiants, etc.) sur le projet et ses principales composantes ;
- Recueillir l'avis des différents publics, qu'ils soient usagers ou non des transports en commun, et les inciter à participer à la concertation en adressant leur avis dans les registres papier ou à l'adresse mail du projet.

Ces réunions ont été organisées :

- Le lundi 12 juin 2023 à 18h à la mairie de Roissy-en-France ;
- Le mardi 20 juin 2023 à 18h à la Maison pour tous de Goussainville.

Les comptes-rendus de ces rencontres sont disponibles en annexe du présent bilan de la concertation.

Figure 16 : Réunion publique à Goussainville

3. LA SYNTHESE QUANTITATIVE DE LA PARTICIPATION

3.1. LA REPARTITION DES CONTRIBUTIONS PAR MODALITE

La concertation a permis de recueillir un total de 40 contributions (avis, propositions et questions), qu'elles soient individuelles ou collectives.

Celles-ci se répartissent comme suit :

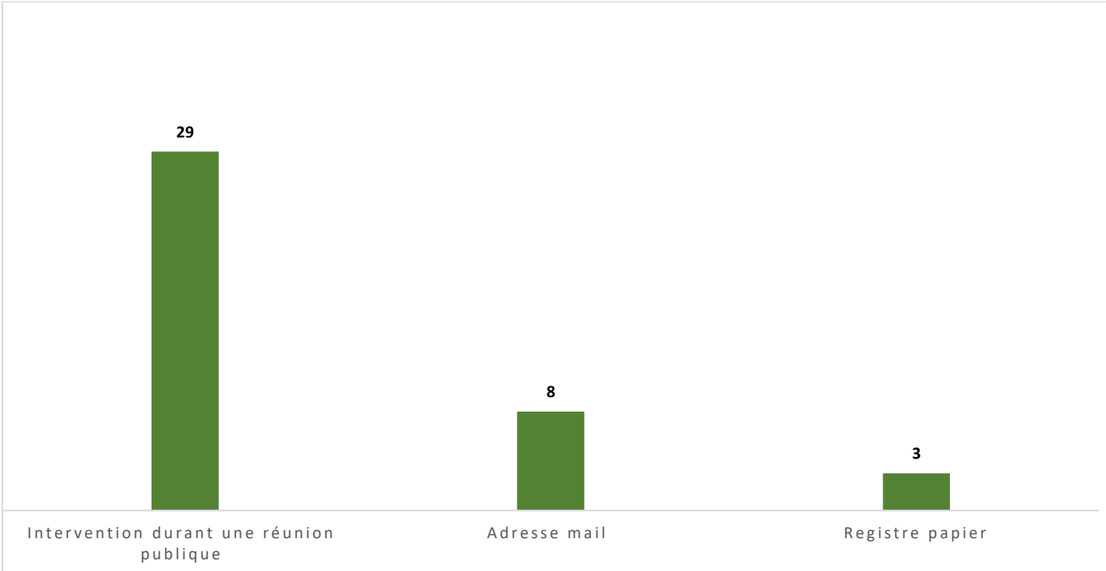


Figure 17 : Répartition des contributions par modalité

Par ailleurs, 80 personnes ont assisté aux réunions publiques.

3.2. LA REPARTITION DES CONTRIBUTIONS PAR THEMATIQUE

Les 40 contributions ont permis l'expression de 93 idées, remarques ou questions.

Sur l'ensemble de ces contributions, les différentes thématiques abordées relatives au projet ont connu les occurrences suivantes, par ordre décroissant (étant entendu qu'une même contribution peut couvrir plusieurs thématiques ou aborder plusieurs points d'une même thématique).

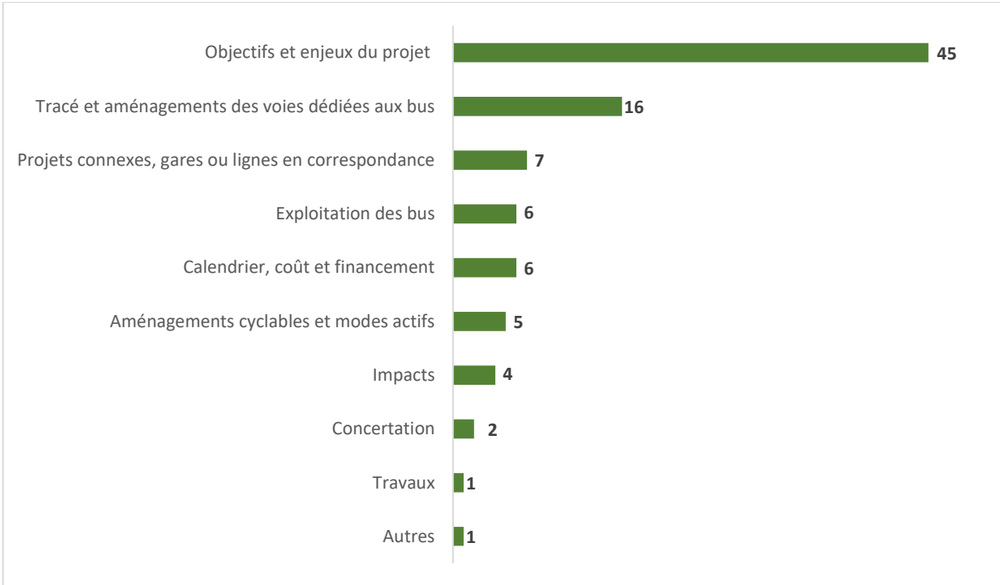


Figure 18 : Nombre d'occurrences des thématiques relatives au projet dans l'ensemble des avis et questions

3.3. LES CONTRIBUTIONS DES PARTIES PRENANTES

Parmi les 40 contributions transmises via l'adresse mail, les registres en mairie ou formulées en séance, nous comptabilisons celles des associations suivantes :

- Collectif pour le Triangle de Gonesse ;
- Association SaDur ;
- Collectif Vélo Île-de-France.

Ces contributions figurent en annexe.

Parmi les participants aux réunions publiques, certaines parties prenantes étaient représentées : les associations du Collectif pour le Triangle de Gonesse, Val-d'Oise Environnement et SaDur ; l'office du tourisme du Grand Roissy ; ou encore l'entreprise des Pépinières Châtelain.

4. LA SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS EXPRIMES

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public. La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des contributions (avis, propositions et questions) recueillies durant la concertation.

Au sein de chaque thématique, les avis sont regroupés de manière synthétique lorsque le propos est similaire. Si cette synthèse vise à aborder l'ensemble des arguments et propositions fréquemment émis, elle ne peut viser à l'exhaustivité jusqu'à mentionner la totalité des remarques, arguments, et avis individuels. Néanmoins, des remarques et propositions individuelles ou faiblement récurrentes sont parfois mentionnées à la lumière de leur apport potentiel au projet en l'état des études menées.

À toutes fins utiles, pour chaque thématique, des éclairages sont mis en évidence dans des encadrés verts comme celui-ci : ils rappellent, en lien avec les avis exprimés, des explications fournies par la maîtrise d'ouvrage dans le DOCP, ou lors des rencontres de la concertation.

4.1. LES OBJECTIFS ET ENJEUX DU PROJET

Parmi les avis recueillis selon les modalités permettant de s'exprimer sur le projet dans son ensemble, plus de la moitié (52%) questionnait l'opportunité générale du projet.

4.1.1. L'opportunité d'offrir une meilleure accessibilité à l'emploi

Les opposants au projet ont principalement remis en cause l'objectif d'offrir une meilleure accessibilité à l'emploi, et notamment ceux de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles De Gaulle.

Le **« Collectif pour le Triangle de Gonesse »**, notamment, conteste le constat du DOCP déplorant que seulement 15% d'actifs du Val d'Oise travaillent sur la plateforme aéroportuaire de Roissy, malgré une proximité immédiate et un taux de chômage important au sein des communes limitrophes. Les différentes parties prenantes s'étant exprimées à ce sujet estiment qu'uniquement 6% d'actifs du territoire travaillent sur la plateforme.

Dans un deuxième temps, certains participants émettent des réserves sur la faculté du BHNS à rendre accessible les emplois de la plateforme alors que des communes de Seine-Saint-Denis observent des pourcentages d'actifs travaillant sur celle-ci similaires aux communes du territoire (de l'ordre de 6%), bien qu'elles soient directement reliées à l'aéroport via le RER B. Ils considèrent que le manque de diversité des métiers proposés est la principale cause du faible taux d'emploi sur la plateforme pour la main d'œuvre locale.

Par ailleurs, l'enjeu de desservir les emplois locaux est également mis en cause par certains participants et associations, qui estiment que le véritable besoin du territoire en matière d'emploi est d'accéder aux pôles de Paris et Saint-Denis. En outre, ils observent ces dernières années une décroissance du nombre d'emplois proposés sur la plateforme et craignent que cette tendance se poursuive dans les années à venir alors qu'une dynamique inverse est constatée sur les pôles précédemment cités.

Le chiffre de « 15% » mentionné dans le DOCP est issu des données fournies par Aéroport de Paris (ADP). Il signifie que parmi les salariés d'ADP, seuls 15% résident dans le Val-d'Oise alors que cet aéroport s'inscrit en grande partie sur ce département. Bien que la formulation employée dans le DOCP ait manqué de précision, le constat est identique, même avec ces 6% estimés par les participants : il y a trop peu de main d'œuvre locale travaillant sur la plateforme aéroportuaire qui concentre pourtant plus de 80 000 emplois à proximité immédiate des habitants de l'Est du Val d'Oise. Par ailleurs, l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) estime à seulement 15% le nombre de salariés du pôle de Roissy habitant à moins de 10 km de ce dernier.

Effectivement, plusieurs leviers exercent une influence sur l'accessibilité à l'emploi sur la plateforme aéroportuaire (formation, diversité des emplois, etc.). Un travail est d'ailleurs actuellement mené par ADP pour diversifier les emplois proposés sur la plateforme dans les années à venir. Les transports restent néanmoins un enjeu majeur, notamment lorsque qu'ils sont fiables et performants. Dans le même temps, ils permettent de proposer une alternative efficace à l'autosolisme, en favorisant le report modal, véritable besoin pour la plateforme où près de 90% des actifs viennent travailler en voiture.

Au-delà de faciliter l'accès aux emplois de la plateforme aéroportuaire, notamment via la ligne 32 qui bénéficiera d'une partie des aménagements proposés, la ligne de BHNS Goussainville <> Parc des Expositions permettra un rabattement efficace vers deux gares majeures du territoire. L'intermodalité offerte, avec le RER D à la gare de Goussainville ou le RER B et la ligne 17 du Grand Paris Express au Parc des Expositions, permettra d'améliorer le trajet quotidien de nombreux habitants du territoire utilisant les transports en commun pour rejoindre leur emploi en centre d'agglomération (Paris, Saint-Denis, etc.). De plus, cette ligne accompagnera le développement de projets d'activités économiques majeurs sur le territoire qui ont pour objectif de promouvoir l'emploi de main d'œuvre locale (Agoralim, EuroCarex, etc.). Enfin, les perspectives de développement économique du territoire sont très encourageantes avec une hausse de 30% du nombre d'emplois sur le territoire à l'horizon 2035.

4.1.2. L'intérêt de créer une nouvelle ligne de BHNS en lien avec le PIEX

Plusieurs participants ont remis en question l'opportunité de créer une nouvelle ligne de BHNS. En effet, ils souhaiteraient que l'investissement prévu soit plutôt dédié au développement des lignes de bus existantes (lignes 11 ou 32 par exemple), à l'amélioration du RER D ou encore au prolongement du T11 Express vers Sartrouville et Noisy-le-Sec.

L'opportunité pour la ligne de BHNS de rejoindre le Parc des Expositions de Villepinte est également requestionnée. Certains participants expliquent que peu de Goussainvillois (moins d'1% des actifs) travaillent actuellement à Villepinte alors qu'environ 10% d'entre eux ont un emploi sur la plateforme aéroportuaire. Améliorer la ligne 32 reliant Goussainville à Roissypôle serait donc plus opportun. De plus, le **« Collectif pour le Triangle de Gonesse »** remet en cause le nombre d'emplois indiqué au niveau du Parc des Expositions qu'il estime compris entre 4 000 et 5 000.

Indépendamment de ce projet de BHNS, des investissements sont réalisés par Ile-de-France Mobilités et la SNCF pour améliorer le fonctionnement du RER D :

- 2,5 milliards d'euros pour la rénovation des rames et l'achat de nouveaux matériels roulants ;
- 900 millions d'euros pour améliorer l'exploitation du RER D en zone dense ;
- 140 à 190 millions d'euros pour régénérer l'infrastructure en ligne ;
- 200 millions d'euros pour la mise en accessibilité de certaines gares.

Par ailleurs, le prolongement à l'Est et à l'Ouest du Tram T11 est inscrit dans le schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) pour l'horizon 2030. L'étude de ces prolongements est du ressort d'Île-de-France Mobilités ainsi que de la SNCF, et non du département du Val d'Oise.

L'objectif de cette nouvelle ligne de BHNS est de proposer une nouvelle Origine / Destination directe entre Goussainville et le Parc des Expositions, alors qu'aujourd'hui une correspondance est nécessaire. Cette nouvelle ligne vient donc compléter le maillage du réseau de bus sur le territoire. La ligne 32, reliant Goussainville à Roissypôle, bénéficiera des aménagements proposés sur une grande partie de son itinéraire, tout comme les autres lignes de bus empruntant l'itinéraire du BHNS. Par ailleurs, la ligne 32 a vu sa fréquence et son temps de parcours améliorés depuis août 2023.

L'EPT Paris Terres d'Envol recense aujourd'hui 18 000 emplois dans la zone d'activité de Paris Nord 2 (https://www.paristerresdenvol.fr/developpement-economique), à proximité immédiate du Parc des Expositions. Demain, la ZAC Aérolians prévoit également la création de 10 000 à 15 000 emplois. Ce trajet direct du BHNS jusqu'au PIEX permettra aux Goussainvillois d'accéder sans rupture de charge à ces emplois. Il permettra également d'offrir une correspondance avec le RER B et la ligne 17 du Grand Paris Express au Parc des Expositions, soit des solutions alternatives pour rejoindre Paris, notamment en cas de dysfonctionnement du RER D. La création de cette nouvelle ligne de BHNS participe donc à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

4.1.3. Les retours d'expérience de la ligne 20

Certains participants, dont le **« Collectif pour le Triangle de Gonesse »,** souhaitent un retour d'expérience plus concret sur les bénéfices apportés par la ligne 20 mise en service en 2016 à Gonesse, notamment en termes d'accessibilité à l'emploi. Ils émettent également des réserves sur le fait que la fréquentation envisagée lors des études de cette dernière ait été atteinte.

D'après Île-de-France Mobilités (IDFM), on recense 5 000 voyageurs / jours sur la ligne 20. Bien que cela soit légèrement en deçà des prévisions, cette fréquentation reste très satisfaisante au regard du fait que ces prévisions intégraient des projets non réalisés à ce jour, sur le Triangle de Gonesse par exemple.

Les aménagements réalisés sur la présente ligne de BHNS bénéficieront également aux autres lignes de bus empruntant son itinéraire. Cela favorisera de plus les mobilités douces avec les aménagements cyclables prévus. Cette ligne aura également une fréquence attractive et une desserte plus efficace grâce aux aménagements réalisés. Elle sera un moyen de transport plus fiable pour les usagers qui la privilégieront à une ligne de bus classique.

Les prévisions de fréquentations ont été estimées par Île-de-France Mobilités au moyen d'un outil spécifique (modèle de prévisions de trafic, nommé ANTONIN 3, utilisé pour tous les projets de transports en commun en Île-de-France), à l'horizon de la mise en service du projet. Les prévisions anticipent donc un report modal du fait d'une meilleure attractivité du réseau. Ces estimations prévoient 9 000 voyageurs par jour qui emprunteront la ligne de BHNS et 8 000 autres voyageurs qui bénéficieront des aménagements proposés en utilisant d'autres lignes du secteur.

4.1.4. L'ambition du projet

Les opposants au projet, dont **Pascal BERTOLINI** conseiller départemental du Val d'Oise et le **« Collectif pour le Triangle de Gonesse »,** estiment que les aménagements proposés sont trop ambitieux et suggèrent de « *revoir à la baisse le projet et de limiter la création du BHNS au seul tronçon assurant la desserte interne à Goussainville et incluant :*

- *L'élargissement des trois ponts-rails situés sur la commune de Goussainville,*
- *Les autres aménagements des voies de bus existantes dans Goussainville. »*

La ligne de BHNS n'a pas vocation à assurer uniquement un rabattement efficace vers le RER D. Proposer des aménagements entre Goussainville et le Parc des Expositions de Villepinte permettra notamment :

- D'insérer un aménagement cyclable continu entre ces deux secteurs ;
- D'accompagner le développement de projets d'activités économiques majeurs sur le territoire (Agoralim, EuroCarex, Aérolians, etc.) ;
- De fiabiliser le temps de parcours de toutes les lignes empruntant l'infrastructure bus ;
- D'offrir un rabattement efficace vers le RER B et la ligne 17 du Grand Paris Express à la gare du Parc des Expositions de Villepinte.

4.2. LE TRACE ET LES AMENAGEMENTS PROPOSES

4.2.1. La desserte de Roissy-en-France

Plusieurs participants se sont interrogés sur le manque de desserte de Roissy-en-France :

- Une habitante de cette commune *« regrette que le tracé de la ligne ne desserve pas le centre-ville de Roissy-en-France »*
- Le directeur de **l'office de tourisme du Grand Roissy** déplore que *« le tracé de la ligne soit éloigné des pôles d'hôtellerie et suggère de desservir les arrêts Verger, Orangerie et Chesneau les jours de salon. »*

Au regard des emprises disponibles dans le centre-ville de Roissy-en-France, l'insertion d'une infrastructure bus aurait impliqué des impacts considérables (stationnement, foncier, arbres, etc.), ce qui était peu envisageable. La ligne 32 desservant le centre-ville de Roissy-en-France bénéficiera des aménagements proposés par cette ligne de BHNS entre le boulevard des Frères Montgolfier au Nord de Goussainville et le rond-point du Moulin sur la RD902A.

La desserte de ces arrêts pourrait effectivement être opportune les jours de salon du PIEX. Dans la suite des études, il conviendra d'échanger avec IDFM, en charge de l'organisation des lignes de bus sur le territoire, de la meilleure solution pour assurer la liaison entre le PIEX et cette zone hôtelière.

4.2.2. L'élargissement des ouvrages et les aménagements proposés à Goussainville

Les aménagements proposés à Goussainville sur l'avenue Albert Sarraut, et notamment l'élargissement des ouvrages SNCF, ont été plébiscités par une grande majorité des participants, même les opposants au projet. Ainsi, le **« Collectif pour le Triangle de Gonesse »** considère que cet élargissement est un « *point positif* » du projet.

Ces trois ponts-rails consécutifs existants permettent de franchir les voies du RER D. En plus d'être un point noir de congestion automobile du secteur, ces trois ouvrages sont très étroits, contraignant ainsi l'exploitation des bus lorsque deux bus se croisent et ne permettant pas d'avoir des cheminements modes doux qualitatifs.

Dans le cadre du projet, il est prévu de démolir ces ouvrages pour les élargir et ainsi proposer un site propre axial bidirectionnel pour les bus ainsi que des aménagements confortables pour les modes doux tout en conservant la capacité routière actuelle de l'avenue de la gare (2x1 voie VP). Cela permettra de créer un lien entre les quartiers de Goussainville situés de part et d'autre des voies ferrées.

En complément, des Goussainvillois ont exprimé le souhait de disposer d'un accès piéton direct à la gare RER depuis l'avenue de la gare au Sud des voies. Un projet de passerelle est actuellement à l'étude par la ville de Goussainville pour répondre à ce besoin.

4.2.3. L'accessibilité sur la RD47A

La direction de la Pépinière Chatelain (entreprise située au Thillay, au Sud de la RD47A), craint que la mise en œuvre d'un site propre monodirectionnel axial sur la RD47A implique de supprimer le tourne-à-gauche existant permettant d'accéder à l'entreprise, ce qui contraindrait l'accès aux véhicules depuis l'Est du territoire. L'accessibilité du site étant déterminante pour garantir la pérennité de cette activité économique, elle souhaite que des solutions soient mises en œuvre pour garantir cette accessibilité.

Sur ce secteur, il a été retenu de réaliser l'aménagement qui apporte le meilleur compromis entre la progression des bus et le confort des modes doux (piétons/vélos). Les bus bénéficieront d'une voie réservée et protégée au milieu de la chaussée dans le sens le plus congestionné et les vélos bénéficieront d'une large voie verte, à l'écart de la circulation VP pour leur sécurité.

Le fait de placer les voies bus au milieu de la chaussée permet de garantir la progression des bus. En effet, dans cette configuration, le bus est protégé contre le stationnement « sauvage » pour livraison ou arrêt minute et n'est pas perturbée par les entrées / sorties des véhicules particuliers au niveau des entrées charretières.

Néanmoins, le maintien de l'accessibilité à la pépinière sera étudié dans le cadre des études ultérieures.

4.2.4. Le franchissement des giratoires

La problématique du franchissement des giratoires existants est un point souligné par **l'association SaDur**, représentant les usagers du RER D. Elle regrette qu'*« aucune précision ne soit indiquée concernant le franchissement des ronds-points qui sont également des sources de gros ralentissements du trafic routier, notamment pour le BHNS de Goussainville qui va passer par une succession de ronds-points souvent congestionnés lors des heures de pointes ».* En séance, cette association a souhaité la mise en œuvre de giratoires percés, à l'image de ce qui existe actuellement sur la ligne 20.

Dans le cadre du projet, il est prévu d'accorder la priorité aux bus : un système de détection du bus en amont du carrefour permet d'assurer la priorité systématique du bus aux carrefours lors de son passage. Ce système permet de limiter le temps perdu aux niveau des carrefours à feux et contribue ainsi à assurer la régularité et l'optimisation de la vitesse commerciale de la ligne.

Concernant les giratoires, plusieurs configurations ont été étudiées et peuvent être mises en œuvre telles que :

- La transformation en carrefour à feux classique ;
- La réinsertion du bus dans la circulation générale en amont du giratoire ;
- L'insertion du bus directement dans l'anneau sans système de priorité ;
- Les ronds-points à feux sur toutes les branches ;
- La mise en place d'un carrefour à îlots ;
- Le percement du giratoire.

Les études ultérieures permettront de préciser, en accord avec Île-de-France Mobilités, la géométrie et les principes de fonctionnement de ces giratoires, principaux points de congestion de la circulation routière sur le territoire.

4.3. L'EXPLOITATION DES BUS

4.3.1. L'amplitude horaire

Plusieurs participants se sont interrogés sur l'amplitude horaire envisagée pour cette ligne de BHNS.

Certains d'entre eux, dont **l'association SaDur**, souhaitent que celle-ci soit étendue au regard des contraintes horaires de certains emplois tels que ceux de FEDEX ou de la plateforme aéroportuaire par exemple.

Le BHNS devrait proposer une amplitude horaire étendue avec un premier départ à 5h00 et un dernier départ à 0h30. Néanmoins, cela devra être confirmé dans les études ultérieures, notamment au regard des échanges à venir avec IDFM.

Le service de Transport à la Demande « Filéo » pourra prendre le relais entre 0h30 et 5h00, en proposant une desserte plus fine, mieux adaptée aux besoins des voyageurs durant cette plage horaire.

4.3.2. Les temps de parcours

Le **« Collectif pour le Triangle de Gonesse »** est critique concernant les temps de parcours projetés de la ligne de BHNS de Goussainville, jugés trop importants au regard des investissements réalisés.

Ce collectif estime que pour rejoindre Roissypôle depuis Goussainville, 60 minutes seront nécessaires avec le BHNS (« *38 minutes jusqu'au PIEX puis 22 minutes pour arriver ensuite à Roissypôle* »), alors qu'aujourd'hui cela est faisable en 30 à 45 minutes selon la ou les ligne(s) de bus utilisée(s).

Dans le même temps, l'association déplore que le temps de parcours projeté de la ligne de BHNS pour relier Goussainville au Parc des Expositions (38 minutes) soit identique au temps de parcours actuel via les lignes de bus 11 et 20 (avec une correspondance à l'arrêt « Hôpital de Gonesse »)

Enfin, le **« Collectif pour le Triangle de Gonesse »** souhaite que les habitants puissent *« se rendre à Roissypôle en 30 minutes* » maximum.

Les voyageurs désirant se rendre à Roissypôle depuis Goussainville n'auront pas vocation à emprunter la ligne de BHNS mais plutôt la ligne 32 qui bénéficiera des aménagements proposés entre le boulevard des Frères Montgolfier au Nord de Goussainville et le rond-point du Moulin sur la RD902A. C'est d'ailleurs sur ce secteur, avec des conditions de trafics difficiles, que les aménagements bus permettent le plus de gains de temps. Ainsi, plus des trois quarts des gains de temps affichés bénéficieront également à la ligne 32 (qui devrait alors répondre à la demande de relier les habitants de Goussainville à Roissypôle en 30 minutes maximum). De plus, cette dernière dispose depuis août 2023 d'un temps de parcours réduit via la modification de son itinéraire.

Par ailleurs, aux heures de pointe, les temps de trajet affichés dans les grilles horaires sont souvent sous-estimés sur le territoire au regard des difficultés d'exploitation rencontrées. En effet, les grilles horaires présentent des temps de parcours équivalent en heure de pointe et en heure creuse. Cela ne témoigne pas des difficultés de circulation observées aujourd'hui sur le territoire le matin et le soir. Le BHNS, grâce aux aménagements en site propre et aux priorités en carrefour, proposera un temps de parcours fiable et un intervalle de passage régulier.

Enfin, les temps de parcours du BHNS sont estimés à l'horizon 2029. Ils prennent notamment en compte l'évolution démographique et la hausse de la circulation routière. Ainsi, les temps de trajet ne peuvent être strictement comparés avec les temps de parcours affichés dans les grilles horaires des lignes actuelles.

4.4. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES ET LES MODES ACTIFS

Le « **Collectif Vélo Île-de-France** » (la fédération des associations de défense des cyclistes et de promotion de l'usage du vélo en Île-de-France), regrette que « *les profils et photomontages présentés lors de la concertation préalable font état de concepts et de choix qui ne correspondent plus aux standards et recommandations actuelles du CEREMA. Bandes cyclables, voies bus et trottoirs partagés ne constituent en effet pas des infrastructures susceptibles de convenir à un public large et majoritairement demandeur d'infrastructures confortables et séparées* ».

Cette fédération rappelle en ce sens les recommandations actuelles du CEREMA pour des infrastructures cyclables de qualité notamment celles pour l'implantation de pistes cyclables.

L'association SaDur alerte également sur le fait que la voie verte du Golf n'est pas accessible la nuit quand le portail de ce dernier est fermé.

Enfin, certains habitants craignent l'accidentologie liée à la mise en œuvre de places de stationnement au droit des bandes cyclables.

Au stade des études de DOCP préalables à la concertation, le projet prévoit les aménagements suivants :

- Avenue Sarraut au Nord du bd Paul Vaillant-Couturier : bandes cyclables d'1,5 m (secteur contraint) ;
- Avenue Sarraut au Sud du bd Paul Vaillant-Couturier : piste cyclable bidirectionnelle de 3 m ;
- Avenue de la Gare et RD47 : bandes cyclables d'1,5 à 1,8m en fonction des emprises disponibles (secteur contraint) ;
- RD47A : voie verte bidirectionnelle de 3 m, éloignée de la chaussée ;
- RD902 A : utilisation de la voie verte le long du Golf de Roissy-en-France ;
- RD88 : piste cyclable bidirectionnelle de 3 m ;
- Avenue Carole et RD40 : piste cyclable bidirectionnelle de 3,3 à 4m (itinéraire du réseau Vélo Ile-de-France – VIF).

Le projet de ligne de BHNS Goussainville <> Parc des Expositions ne prévoit pas de mixité entre bus et cycles.

Dans les secteurs où des voies vertes sont retenues avec un partage vélo / piéton, il s'agit soit :

- De proposer sur la RD47A des cheminements modes doux à l'écart des voies de circulation VP, sur la rive la moins fréquentée par les piétons (rive Nord) afin notamment de préserver les arbres existants ;
- De s'appuyer sur des aménagements existants dans le cas de le voie verte du Golf. En effet, le projet optimise ainsi les cheminements existants au lieu de générer des travaux supplémentaires pour en créer de nouveaux. Compte tenu de la fréquentation piétonne et vélo pressentie sur cette voie, le risque de conflit restera limité.

Les bandes cyclables ont été retenues dans les secteurs contraints. En effet, la compacité de cet aménagement permet un équilibre entre les différentes fonctionnalités pour laisser une place à tous les usagers (voies bus, aménagements paysagers, stationnement, voies routières) tout en offrant un itinéraire continu aux cyclistes, sans mixité avec les autres usages. Les bandes cyclables permettent :

- D'éviter les conflits entre vélos et piétons quand les trottoirs ne sont pas très larges ;
- D'optimiser les largeurs de voiries dans les secteurs très contraints.

Il n'est pas envisagé à ce stade d'étude la mise en œuvre de stationnement au droit des bandes cyclables.

L'arbitrage entre pistes au niveau du trottoir et bandes cyclables pourrait être réétudié dans la suite des études, notamment au regard des niveaux de trafic automobile sur les voies contigües, les nouvelles recommandations du CEREMA et le renforcement de cette pratique.

4.5. LES IMPACTS DU PROJET

Plusieurs participants ont évoqué les impacts du projet, avec notamment :

- La création de goulots d'étranglements pour les véhicules particuliers au regard de la nécessité de mettre en œuvre toutes les fonctionnalités (BHNS, modes doux, etc.) ;
- La suppression de places de stationnement sur la RD47A qui dégraderait l'attractivité de la commune et risquerait d'impliquer un report sur des voiries communales (**Patrice GEBAUER, Maire du Thillay) ;**
- La perte de biodiversité entrainée par l'abattage d'arbres de grande taille et la restitution d'arbres plus jeunes.

Dans le même temps, certains participants ont regretté que l'impact sur la circulation ne soit pas plus conséquent pour favoriser le report modal.

Le BHNS Goussainville <> Parc des Expositions est un projet de transport, ayant pour vocation d'intégrer toutes les problématiques de la ville d'aujourd'hui et de demain, dans un environnement déjà construit. Ce projet a donc été conçu de manière globale en cherchant un équilibre entre toutes les fonctionnalités pour satisfaire au mieux tous les enjeux d'un projet de territoire :

- Performance du système de transport (temps de parcours attractifs, régularité et fiabilité, desserte, niveau de service, etc.) ;
- Partage équilibré de l'espace public entre les différents usages (cyclistes, piétons, PMR, transports en commun, véhicules particuliers, poids lourds, etc.) ;
- Mise en œuvre d'itinéraires cyclables continus qualitatifs et sécuritaires ;
- Préservation des arbres d'alignement existants et végétalisation des espaces traversées, pour l'amélioration du cadre de vie et le développement de la biodiversité ;
- Garantie d'un bon fonctionnement de la circulation routière et du stationnement (capacité viaire, fluidité des carrefours, nombres et localisation des places de stationnement, etc.) ;
- Accompagnement du développement des projets urbains ;
- Limitation des acquisitions foncières au regard de l'environnement construit.

Les aménagements du projet ont été proposés au regard du contexte d'insertion très contraint. Ils ont fait l'objet d'arbitrages partagés avec les collectivités territoriales, afin de rechercher un équilibre entre toutes les fonctionnalités de la voirie et leurs enjeux, tout en limitant les impacts fonciers.

À ce stade des études, il n'est pas encore possible d'évaluer précisément le nombre d'arbres et de places de stationnement qui seront impactés par le projet. La définition précise des ces impacts sera réalisée dans les prochaines phases :

- Identification des arbres qui devront être abattus et localisation des plantations qui pourront être réalisées ;
- Identification des places de stationnement qui seront supprimées et définition des places créées ou restituées.

Enfin, le projet ne dégradera pas les conditions de circulation par rapport à l'évolution « au fil de l'eau » du territoire. Mais s'il améliore la circulation des bus et des cycles, il ne rendra pas la circulation automobile plus fluide. Certains axes ou carrefours resteront donc très chargés aux heures de pointe.

5. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Le Département du Val d'Oise tient à remercier l'ensemble des participants à la concertation. Leur implication a permis un dialogue vivant, ainsi que des échanges et des propositions qui viendront enrichir la poursuite du projet.

Le Département du Val d'Oise a mis en place différents dispositifs de participation, qui, bien que la participation globale ait été modeste, a permis une expression qualitative et diverse, qui renforce la conviction du Département et de ses partenaires dans la mise en œuvre de ce projet.

À la lecture de l'ensemble des avis exprimés, le Département du Val d'Oise relève certains enseignements notables de la concertation.

Un soutien important des aménagements proposés par le projet dans le secteur de Goussainville

Les aménagements proposés à Goussainville sur l'avenue Albert Sarraut ainsi que l'élargissement des ouvrages SNCF, ont été plébiscités par une grande majorité des participants, même les opposants au projet.

L'élargissement du passage sous les voies SNCF, permettant des circulations confortables pour tous (bus, vélos, piétons, voitures), est unanimement considéré comme un « point positif » du projet.

Les aménagements dans le centre de Goussainville obtiennent un soutien de la population dans la mesure où, notamment, ils permettent d'améliorer les lignes existantes (11 et 32) et de faciliter le rabattement vers le RER.

Des attentes sur le temps de parcours vers Roissypôle

Le projet fait gagner un temps important aux bus. Toutefois certains participants estiment que les temps de parcours en bus resteront trop longs à horizon projet. Ils expriment le souhait d'un temps de parcours de 30 minutes maximum entre Goussainville et Roissy - Charles de Gaulle.

Cette liaison Goussainville - Roissypôle n'a pas vocation à être réalisée via la ligne de BHNS Goussainville – Parc des expositions. Elle est aujourd'hui, et sera à horizon projet, assurée par la ligne 32, qui bénéficiera de gains de temps de parcours importants grâce à la mutualisation du BHNS.

- Afin de répondre aux attentes des participants, il semble pertinent de prendre en compte et de présenter explicitement dans la suite des études, en parallèle de la ligne Goussainville – Parc des expositions, les gains de temps permis par le projet sur la liaison Goussainville – Roissypôle.

Des attentes sur l'amplitude horaire des bus

Au regard des contraintes horaires de certains emplois, tels que ceux de FEDEX ou de la plateforme aéroportuaire, il est souhaité que l'amplitude de service du BHNS soit étendue, tôt le matin et tard le soir.

- Une attention particulière sera apportée dans la suite du projet sur l'articulation avec le transport à la demande « Filéo » qui prendra le relais du BHNS durant la nuit.

Des attentes sur la qualité et la continuité des aménagements cyclables

Le projet présenté à la concertation propose des aménagements cyclables continus. Cependant, il ressort de la concertation que certains des aménagements proposés (bandes cyclables, voies partagées avec les piétons) ne correspondraient pas à un public large et majoritairement demandeur d'infrastructures confortables et séparées.

- La suite des études s'attèlera à prendre en compte, lorsque cela est possible, une meilleure intégration des cycles (sous réserve de ne pas dégrader les performances des bus, le confort des piétons et l'économie générale du projet).
- Par ailleurs, la question de la continuité cyclable aux heures de fermeture de la porte du golf devra être étudiée.

Une vigilance sur les accès aux activités économiques

La concertation a permis de mettre en évidence des enjeux sur les conditions d'accès aux activités économiques (notamment par les camions ou engins agricoles) qui peuvent être rendues difficiles par l'implantation du site propre bus.

- La suite des études s'attèlera à trouver des solutions adaptées pour garantir le maintien des accès aux activités économiques du secteur dans de bonnes conditions.

Des interrogations sur la partie interurbaine du projet

Les aménagements dans les sections hors agglomération (notamment entre la RD317 et le Parc des expositions) ont été interrogées sur leur rapport coût-bénéfices.

- L'évaluation socio-économique du projet qui sera menée dans la suite des études permettra d'objectiver la pertinence de ces aménagements. Ils pourront éventuellement être rationnalisés ou phasés, si cela permet d'améliorer l'économie générale du projet, tout en maintenant un haut niveau de performance pour les bus.

6. ANNEXES

6.1. DELIBERATION DE L'ASSEMBLEE DEPARTEMENTALE DU VAL D'OISE (PRÉALABLE A LA CONCERTATION)

PUBLIE LE

REPUBLIQUE FRANCAISE **DEPARTEMENT DU VAL D'OISE**

3 1 MAI 2023

DELIBERATION DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

ACTE EXÉCUTOIRE
APPLICATION DE L'ARTICLE
L3131-1 DU CODE GÉNÉRAL
DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

N° 5-17 - 1

ACTE TRANSMIS AU REPRESENTANT
DE L'ETAT

Séance du 26 mai 2023

LE : 3 1 MAI 2023

Sylvie BOURESCHE
Chef du Service des Assemblées

La Conseil Départemental du Val d'Oise s'est réuni le 26 mai 2023 à 09 heures 30 au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Mme Marie-Christine CAVECCHI, le quorum étant atteint.

Membres présents :

M. Anthony ARCIERO, M. Julien BACHARD, M. Pascal BERTOLINI, M. Yannick BOEDEC, M. Nicolas BOUGEARD, Mme Marie-Christine CAVECCHI, M. Mickaël DECLERCK, M. Paul DUBRAY, Mme Sabrina ECARD, M. Pierre-Édouard EON, Mme Edwina ETORE-MANIKA, Mme Anne FROMENTEIL, M. Patrick HADDAD, M. Xavier HAQUIN, Mme Patricia JOSE, M. Gérard LAMBERT-MOTTE, Mme Manuela MELO, Mme Nadia METREF, M. Sébastien MEURANT, Mme Sarah MOINE, Mme Aziza PHILIPPON, Mme Noëllie PLELAN, M. Alexandre PUEYO, Mme Agnès RAFAITIN-MARIN, M. Patrice ROBIN, M. Philippe ROULEAU, M. Cédric SABOURET, Mme Muriel SCOLAN, M. Luc STREHAIANO, M. Philippe SUEUR, Mme Virginie TINLAND, M. Morgan TOUBOUL, Mme Cécilia TOUNGSI-SIMO, M. Thomas VATEL, Mme Céline VILLECOURT, M. Ramzi ZINAOUI

Le secrétaire : Mme Muriel SCOLAN

Etaient absents, excusés et donnant pouvoir :

Mme Malika AHRES donne procuration à M. Julien BACHARD
Mme Laetitia BOISSEAU donne procuration à M. Gérard LAMBERT-MOTTE
Mme Deborah ISRAEL donne procuration à M. Patrick HADDAD
Mme Nessrine MENHAOUARA donne procuration à M. Nicolas BOUGEARD
Mme Véronique PELISSIER donne procuration à M. Pierre-Édouard EON
Mme Isabelle RUSIN donne procuration à M. Anthony ARCIERO

Le rapporteur : Monsieur Philippe ROULEAU

SERVICE : Direction des Mobilités

OBJET : Bus à Haut Niveau de Service du Grand Roissy : lignes de Goussainville, de Garges-Sarcelles et de Villiers-le-Bel. Concertations publiques.

Transports – Divers secteurs et programmes

ACTE TRANSMIS AU
REPRESENTANT DE L'ETAT
LE 3 1 MAI 2023

LE CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu le rapport de la Présidente du Conseil départemental relatif à l'objet susvisé,
Vu l'avis de la(les) commission(s) :
Environnement - Infrastructures routières - Transports et mobilités douces - Plan vélo - Ruralité et relations avec le monde agricole - Condition animale dans la société
Finances départementales - Administration générale - Evaluation des politiques publiques - Marchés et commandes publiques - Innovation - Aide aux communes

Après en avoir délibéré :

RAPELLE la délibération n° 5-05 de l'Assemblée départementale du 18 février 2022 jointe à la présente délibération et approuvant :

- les caractéristiques principales des trois lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) du Grand Roissy ;
- les modalités de financement et de maîtrise d'ouvrage des études d'avant-projet des trois lignes du BHNS du Grand Roissy ;
- les modalités proposées de la concertation publique sur les trois projets de lignes du BHNS du Grand Roissy ;

APPROUVE le lancement d'une concertation publique relative à la "Ligne de Goussainville" entre le lundi 5 juin 2023 et le samedi 1er juillet 2023 ;

PREND ACTE de la délibération du Conseil municipal de Goussainville en date du 23 mars 2023 approuvant les objectifs du projet et les modalités de la concertation publique jointe à la présente délibération ;

PREND ACTE de la délibération du Conseil municipal de Le Thillay en date du 27 mars 2023 approuvant les objectifs du projet et les modalités de la concertation publique jointe à la présente délibération ;

PREND ACTE de la délibération du Conseil municipal de Roissy-en-France en date du 27 mars 2023 approuvant les objectifs du projet et les modalités de la concertation publique jointe à la présente délibération ;

PREND ACTE de la délibération du Conseil municipal de Tremblay-en-France en date du 11 mai 2023 approuvant les objectifs du projet et les modalités de la concertation publique jointe à la présente délibération ;

PREND ACTE de la délibération du Conseil municipal de Villepinte en date du 11 mai 2023 approuvant les objectifs du projet et les modalités de la concertation publique jointe à la présente délibération ;

CHARGE la Direction des Mobilités et la Direction de la Communication de l'organisation de la concertation publique ;

DECLARE qu'à l'issue de cette période de concertation, un bilan tenant compte de l'ensemble des contributions sera arrêté et porté à la connaissance du public.

ACTE TRANSMIS AU
REPRESENTANT DE L'ETAT
LE 31 MAI 2023

Le Conseil départemental a adopté les propositions de la Présidente dans les conditions décrites ci-dessous :

Vote pour	42
Vote contre	
Ne prend pas part au vote	
Abstention	

Contre :
Abstention :
Ne prend pas part au vote :

La Présidente du Conseil départemental

Marie-Christine CAVECCHI

ACTE TRANSMIS AU
REPRESENTANT DE L'ETAT
LE 31 MAI 2023

6.2. DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES (PRÉALABLE A LA CONCERTATION)

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220712-5661-DE-1-1
Date de télétransmission : 13/07/22
Date de réception Préfecture : 13/07/22

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-151

BHNS DU GRAND ROISSY - DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

Le Conseil,

VU le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
VU les articles L.1241-4 et R1241-30 et suivants du code des transports autorisant Ile-de-France Mobilités à désigner le Département du Val d'Oise maître d'ouvrage des études ;
VU le Schéma directeur de la Région Ile de France tel qu'approuvé par la délibération n° CR 97-13 du Conseil Régional en date du 18 octobre 2013 ;
VU le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
VU le rapport n° 20220712-151 ;
VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du projet de BHNS du Grand Roissy dont les objectifs sont les suivants :

- d'améliorer la diffusion vers les zones d'emplois et les équipements depuis le réseau ferré ;
- d'améliorer l'efficacité et la régularité des lignes de bus existantes ;
- de permettre le report modal vers les transports en commun et éviter la saturation importante du réseau viaire.

ARTICLE 2 : autorise le département du Val d'Oise à organiser la concertation publique selon les modalités proposées.

172

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220712-5661-DE-1-1
Date de télétransmission : 13/07/22
Date de réception Préfecture : 13/07/22

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

Valérie PECRESSE

173

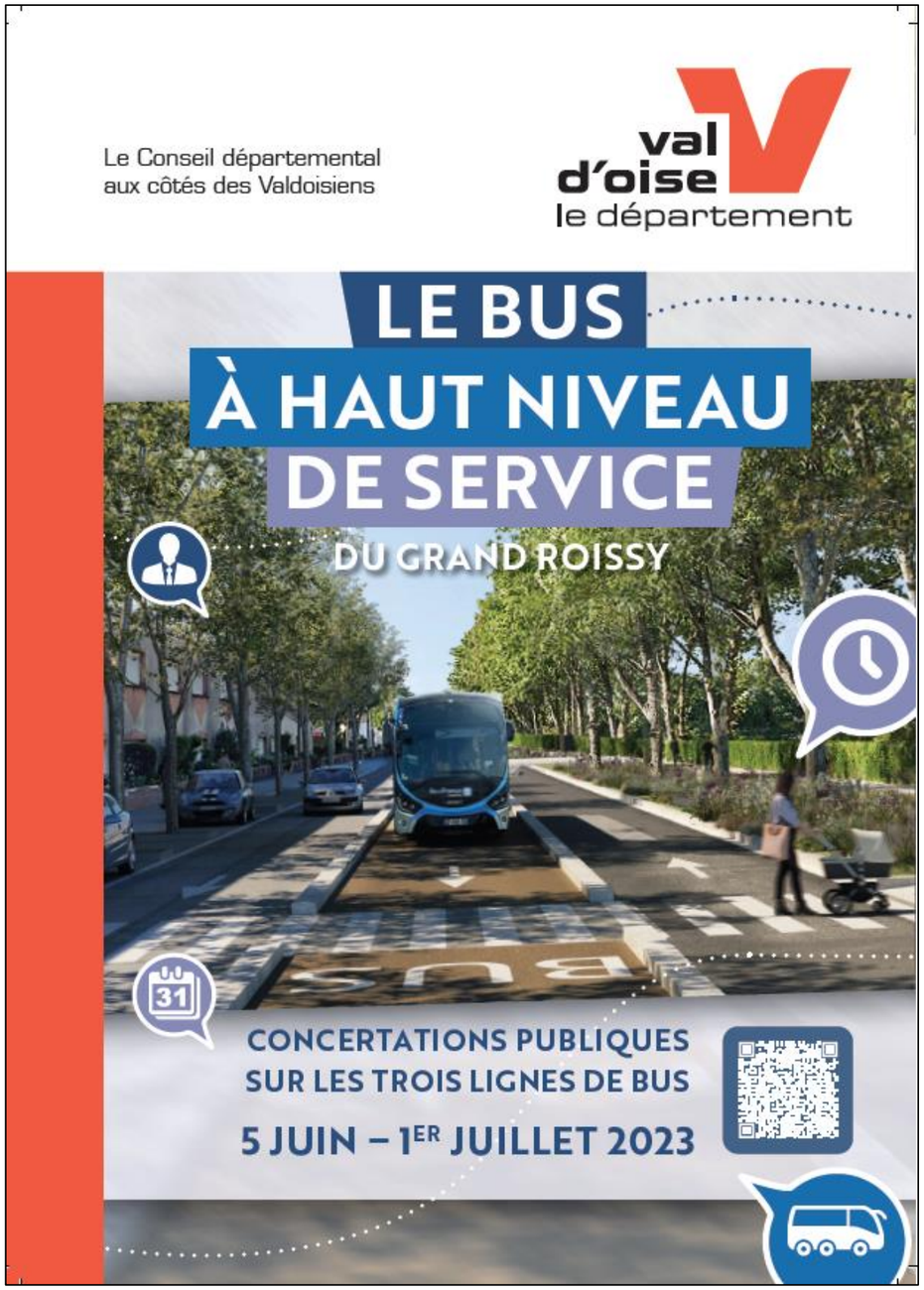
6.1. LES AFFICHES ET LE KAKEMONO

Affiche de la réunion publique de Roissy-en-France

Affiche de la réunion publique de Goussainville

Le kakémono

6.2. LE DEPLIANT PARTICIPATIF



La Stratégie départementale 2022-2028 engage de grands projets de mobilités pour renforcer la cohésion des territoires et l'attractivité du Val d'Oise, tout en s'attachant à répondre aux enjeux de la transition écologique.

Poursuivant l'objectif d'améliorer les conditions de déplacements des habitants de l'Est du territoire, notamment en améliorant les liaisons entres les zones d'habitat et les zones d'activités du Grand Roissy, le Département du Val d'Oise porte trois projets de lignes de Bus à Haut Niveau de Service :

- Goussainville (La Plaine) – Parc des Expositions de Villepinte.
- Villiers-le-Bel (La Cerisaie) – Roissypôle via le Parc des Expositions de Villepinte.
- Garges-Sarcelles RER – Roissypôle via le Parc des Expositions de Villepinte.

Pour chacune des lignes, une concertation préalable se tiendra du 5 juin au 1er juillet 2023. Durant ces concertations, le Département souhaite présenter le projet dans toutes ses dimensions, afin de recueillir les avis et contributions du public.

LES OBJECTIFS DU PROJET

Pour chaque ligne, le projet aura pour but de :

- Améliorer les conditions de déplacement des voyageurs en créant des voies dédiées aux bus, permettant de réduire les temps de parcours et de fluidifier la circulation.
- Améliorer la desserte des lignes existantes.
- Relier les zones d'emploi aux zones d'habitat.
- Améliorer l'accès aux gares.
- Renforcer l'attractivité et le développement du territoire.
- Améliorer la qualité de vie des habitants.
- Créer des itinéraires cyclables tout au long du parcours.

UN BUS PLUS ACCESSIBLE, RAPIDE ET CONFORTABLE, AVEC UN PASSAGE TOUTES LES 10 MINUTES MAXIMUM

DES TEMPS DE PARCOURS RÉDUITS

GOUSSAINVILLE
> Parc des Expositions de Villepinte : **38 minutes**

VILLIERS-LE-BEL
> Parc des Expositions de Villepinte : **40 minutes**

GARGES-SARCELLES
> Parc des Expositions de Villepinte : **30 minutes**

PRÉSENTATION DES PROJETS

La ligne Goussainville > Parc des expositions

- **11** km intégralement aménagés en site propre. **13** stations et des aménagements partagés avec les autres lignes de bus.
- **1 bus toutes les 10 minutes** en heure de pointe.
- **38** minutes de temps de trajet total.
- Jusqu'à **12** minutes de gagnées.
- Coût du projet : **105.8** millions d'€ HT*

La ligne Garges-Sarcelles > Parc des expositions - Roissypôle

- **13** km dont 4 km aménagés en site propre. **10** stations et des aménagements partagés avec les autres lignes de bus.
- **1 bus toutes les 10 minutes** en heure de pointe.
- **30** minutes de temps de trajet entre la gare RER de Garges-Sarcelles et le Parc des expositions.
- Jusqu'à **10** minutes de gagnées.
- Coût du projet : **49** millions d'€ HT*

La ligne Villiers-le-Bel > Parc des expositions - Roissypôle

- Un prolongement du BHNS «ligne 20» existant jusqu'au centre de Villiers-le-Bel. **3,4** km d'aménagements nouveaux partagés avec les autres lignes de bus et **5** nouvelles stations.
- **1 bus toutes les 6 minutes** en heure de pointe.
- **40** minutes de temps de trajet entre le centre de Villiers-le-Bel et le Parc des expositions.
- Jusqu'à **8** minutes de gagnées.
- Coût du projet : **40.5** millions d'€ HT*

*aux conditions économiques de juillet 2021

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

2020-2022	2023	2023-2024	2025	2025-2026	2026-2029	Fin 2029
Études préalables (DOCP)	Concertation préalable	Avant-projet (AVP)	Enquête publique et déclaration d'utilité publique	Études de conceptions	Travaux	Mise en service

* Les dates indiquées seront réévaluées au fil de l'avancement du projet.

Tracés et aménagements proposés des trois projets de BHNS

PARTICIPER AUX CONCERTATIONS PUBLIQUES

Une concertation publique aura lieu pour chaque ligne du 5 juin au 1er juillet 2023. Elles vous permettront de vous informer sur ces projets et de donner votre avis. Trois moyens de participer vous sont proposés :

▶ **Les réunions publiques :** elles auront lieu au mois de juin dans les communes concernées. Dates disponibles sur : valdoise.fr/concertation_publique_bhns

▶ **Les registres en mairie :** ils sont ouverts dans les mairies concernées, Roissy-en-France, Arnouville, Goussainville, Villiers-le-Bel, Gonesse, Garges-lès-Gonesse et au siège de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

▶ **Le recueil des avis en ligne :** vous pouvez transmettre votre avis par voie électronique aux adresses ci-dessous :

- **Ligne de Goussainville :**
  Concertation_BHNS_Goussainville_PIEX@valdoise.fr
- **Ligne de Garges-lès-Gonesse :**
  Concertation_BHNS_GargesSarcelles_Roissypole@valdoise.fr
- **Ligne de Villiers-le-Bel :**
  Concertation_BHNS_VilliersLeBel_Roissypole@valdoise.fr

Plus d'infos sur :
valdoise.fr/concertation_publique_bhns

6.3. LA REUNION PUBLIQUE DE CONCERTATION A ROISSY-EN-FRANCE

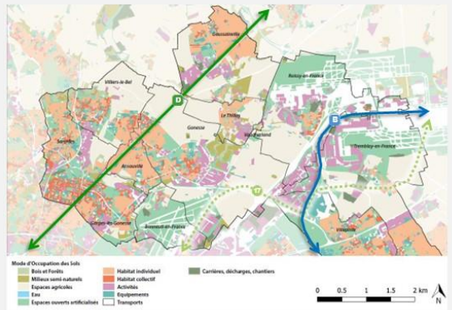
6.3.1. Le diaporama

1 | Contexte et enjeux du projet

5

1 Contexte

- Une population importante autour du RER D, avec un taux de chômage important dans certains quartiers.
- De nombreux emplois autour du RER B / ligne 17 (Roissy, Parc des expositions, le Bourget…)
- De nombreux projets urbains et économiques sur le territoire
- Mais pas de transports en commun efficaces pour relier l'Est et l'Ouest



Occupation du territoire

6

1 Contexte

- Suite à l'abandon du projet ferroviaire de liaison entre les RER B et D, le Département pilote les études de 3 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) dans le secteur :
  - Goussainville – Parc des expos
  - Villiers-le-Bel – Parc des expos – Roissypôle
  - Garges-Sarcelles – Parc des expos – Roissypôle
- Des projets élaborés en partenariat avec les collectivités locales (communes et agglomérations), l'Etat, la Région et Ile-de-France mobilités.

Les projets de transport

7

1 Les objectifs du projet

- **Relier les zones d'habitat et les zones d'emplois** ou d'activités.
- **Faciliter l'accès aux gares** existantes (RER D et B) et aux futures gares du Grand Paris Express (ligne 17).
- **Renforcer l'attractivité et accompagner le développement** du territoire, grâce à une desserte plus efficace.
- **Garantir une meilleure qualité de vie** et accompagner le développement des modes actifs (marche, vélo).

Sources: Wikimedia Commons

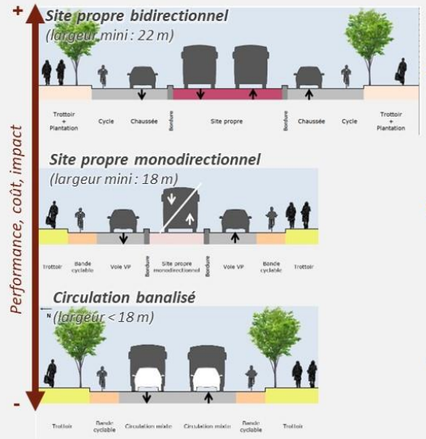
8

2 | Le concept de Bus à Haut Niveau de Service

9

2 Les aménagements spécifiques des BHNS

Les aménagements BHNS s'adaptent au territoire.



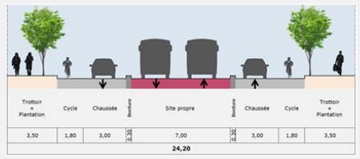
L'aménagement idéal : chaque mode a son espace dédié mais nécessite une grande largeur

Le compromis : trouver le bon équilibre entre les modes dans l'espace disponible

L'aménagement minimal : circulation avec les voitures et juste une priorité aux carrefours.

2 Le concept de Bus à Haut Niveau de Service

- **Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est un bus qui se distingue du bus par :**
  - **Ses performances :** rapide, régulier et fiable, il garantit le respect des temps de parcours grâce à des aménagement spécifiques.
  - **Sa simplicité d'utilisation** : pas besoin de fiche horaire, il passe fréquemment de tôt le matin à tard le soir. Il passe sur des grands axes et s'articule avec les autres modes de transports.
  - **Son confort** : il est accessible à tous, confortable. Il bénéficie de véhicules modernes et d'aménagements qualitatifs en station.

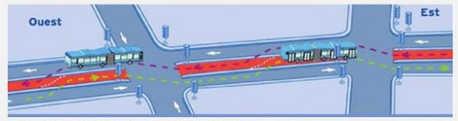


Un profil type de BHNS avec une voie bus dans chaque sens ou « site propre bidirectionnel »

10

2 Zoom sur le site propre monodirectionnel

- **Pertinence :** Sur des secteurs contraints (voies étroites) où la congestion routière est surtout liée aux voitures qui attendent aux carrefours.
- **Principe :** Le couloir central est emprunté par les bus pour dépasser les voitures qui attendent aux carrefours (où la priorité lui est donnée).
- Au milieu de la section entre 2 carrefours, le couloir bus change de sens.



- **Exemple :** Rouen – TEOR 3 kilomètres aménagés en continu sur ce principe

3 | Le tracé et les variantes étudiées

13

3 Le BHNS Goussainville – Parc des expos

Une nouvelle ligne de 11 km intégralement aménagée en site propre : 13 stations et des aménagements partagés avec les autres lignes de bus.

Deux pôles d'échanges majeurs : Goussainville RER et Parc des expos.

Des correspondances avec 3 lignes structurantes : 17 B D

1 bus toutes les 10 minutes en pointe.
38 minutes de trajet total.
Jusqu'à 12 minutes de gagnées.

Un trajet pour rapide pour 17 000 voyageurs quotidiennement, dont 8 000 sur la ligne de BHNS.

14

3 Les tracés étudiés et les variantes

Plusieurs variantes ont été étudiées:

Le tracé retenu privilégie :

- La desserte du centre de Goussainville (*variante 1*) par rapport à un terminus à la gare pour desservir davantage d'habitants.
- Un passage par la RD88 entre Roissy-en-France et le parc des expos (*variante 2*), plus simple à aménager que la RD902A.
- Un accès à la RD88 par le rond-point de la Dîme (*variante 5*) pour préverser le jardin Etienne Tabuteau

15

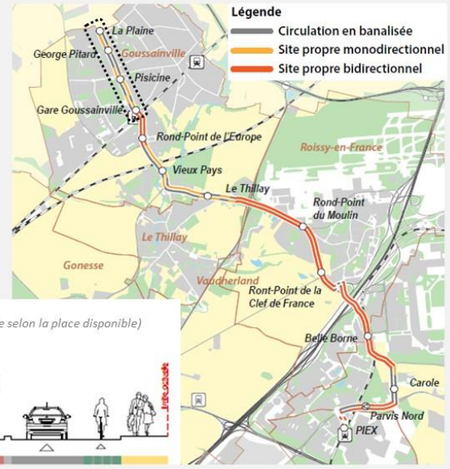
4 | Les Aménagements proposés

16

4 Les aménagements proposés

Dans Goussainville

- Une voie bus dans le sens le plus congestionné,
- 4 stations aménagées pour desservir la population,
- Des aménagements pour les vélos.



Profil type *(l'insertion des modes doux varie selon la place disponible)*

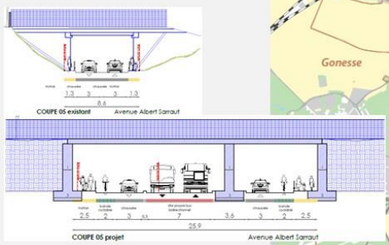
4 Les aménagements proposés

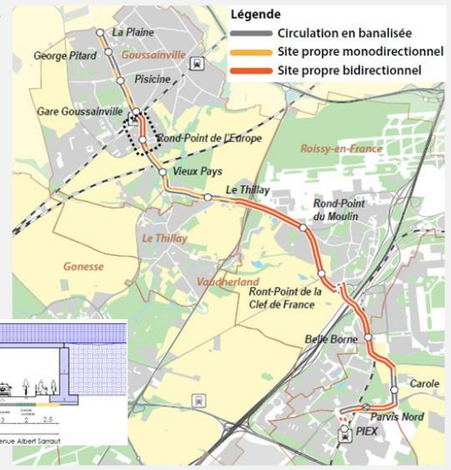
Goussainville – avenue Albert Sarraut

4 Les aménagements proposés

Elargissement des ouvrages SNCF et de l'avenue de la gare :

- voies bus à double sens et aménagements vélos et piétons confortables.
- 1 station pour desservir la zone d'activité





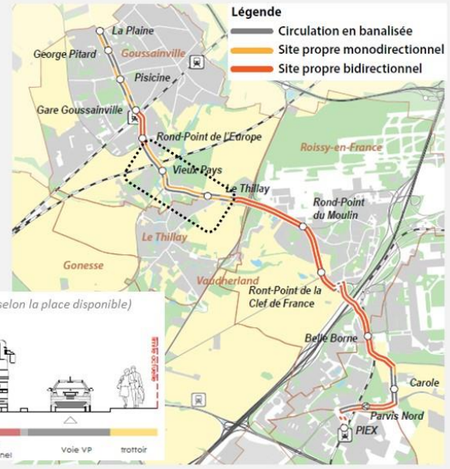
4 Les aménagements proposés

Goussainville – Ouvrages SNCF

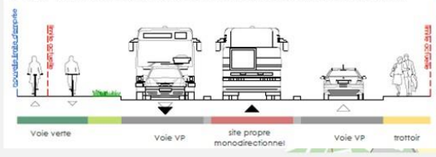
4 Les aménagements proposés

Sur la RD47 et la RD47A

- Une voie bus dans le sens le plus congestionné,
- 2 stations aménagées pour desservir le village et le Thillay,
- Des aménagements pour les vélos.



Profil type *(l'insertion des modes doux varie selon la place disponible)*



21

4 Les aménagements proposés

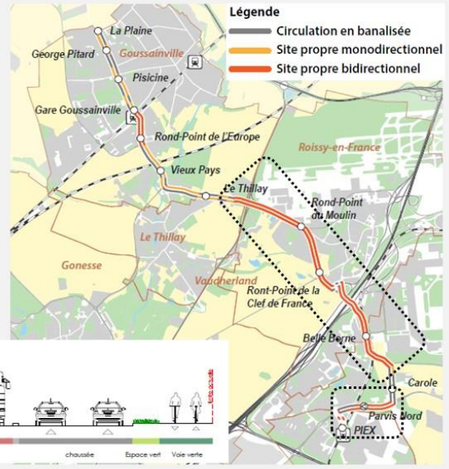
Le Thillay - RD47A

22

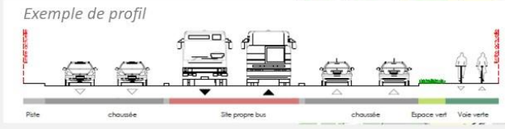
4 Les aménagements proposés

Entre la Talmouse et le Parc des expositions :

- Des voies bus dans chaque sens (sur le terre plein central de la RD902A ou en transformant des voies voitures à l'Est de l'A1).
- 5 stations aménagées pour desservir Roissy et les zones d'activités
- Des aménagements pour les vélos.



Exemple de profil



23

4 Roissy-en-France – RD902A

Roissy-en-France – RD902A

24

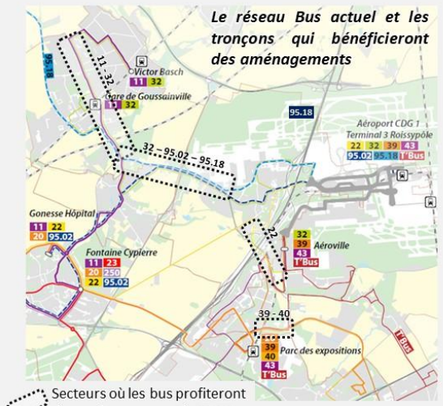
4 Villepinte – RD40

Villepinte – RD40

25

4 La mutualisation avec les autres lignes

- Afin d'améliorer l'ensemble du réseau bus du secteur, les voies bus bénéficieront à toutes les lignes (11, 22, 32, 95.02, 95.18).
- Au total, 17 000 voyageurs gagneront du temps chaque jours grâce aux aménagements.
- Dont 8 000 qui emprunteront la ligne de BHNS quotidiennement et environ 9000 sur les autres lignes.



26

4 Les aménagements cyclables du projet

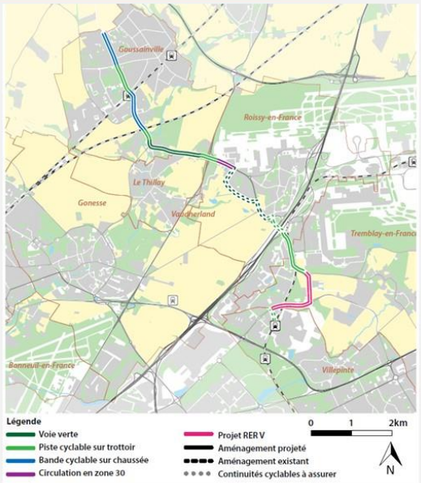
Dans les secteurs urbains ou apaisés :

- Pistes ou bandes cyclables (selon espace disponible)

Dans les secteurs périurbains :

- Voies vertes ou pistes cyclables pour garantir la séparation entre les flux voiture et vélos

Prise en compte du projet de RER Vélo en approche de l'aéroport



27

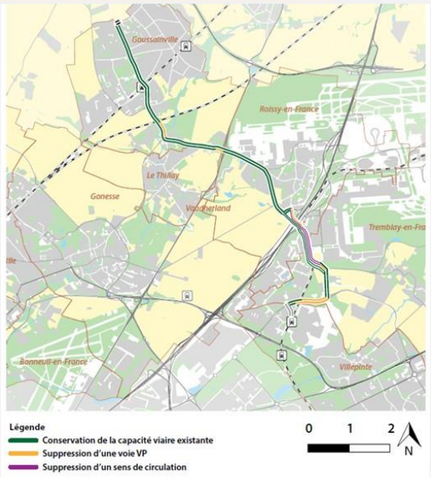
5 | Les impacts possibles du projet

28

5 Impacts sur les conditions de circulation

Le projet n'entraine pas de dégradation des conditions de circulation.

- En effet, le BHNS ne pourrait pas fonctionner avec des voies ou carrefours saturés.
- Toutefois, la circulation pourrait demeurer difficile sur certains axes en heures de pointe



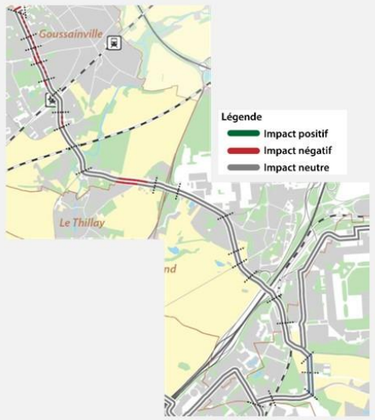
29

5 Impacts sur le stationnement

L'insertion de voies dédiées aux bus ne permet pas de maintenir le stationnement sur l'ensemble du tracé.

Au regard des emprises limitées sur l'avenue Albert Sarraut et la RD47, le stationnement serait impacté sur ces secteurs.

Sur le reste du linéaire (RD902A, RD88, RD40), les emprises sont plus confortables et permettent de ne pas impacter le stationnement.



30

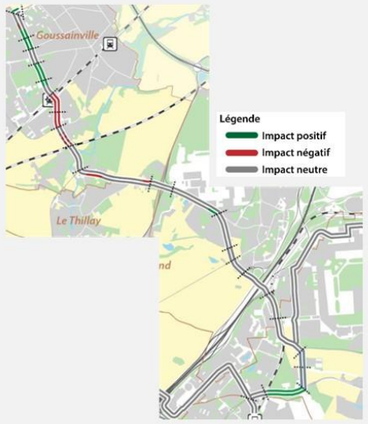
5 Impacts sur les arbres d'alignements

Le projet pourrait entrainer la suppression d'arbres (essentiellement sur l'avenue de la gare à Goussainville).

Toutefois, le bilan de plantations est positif sur la totalité du tracé du projet :

- végétalisation de l'avenue Albert Sarraut.
- création d'un alignement sur la RD40

La suite des études cherchera à minimiser ces impacts potentiels.



31

5 Impacts fonciers envisageables

L'acquisition d'emprises foncières pourrait être nécessaire dans certains secteurs pour permettre l'insertion des voies bus, des stations ou des vélos.

Ces besoins fonciers seraient répartis le long du tracé mais seraient limités (quelques % du coût du projet).

Le périmètre précis des acquisitions foncières sera précisé dans le cadre des études ultérieures.

32

6 | Coût et calendrier prévisionnel

33

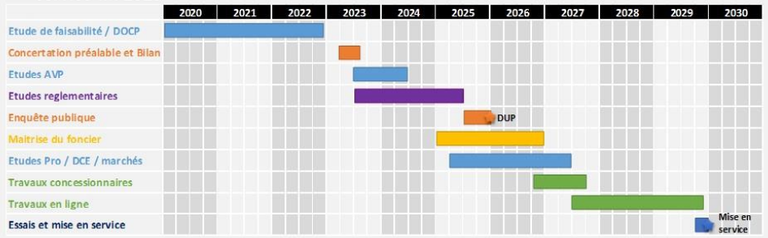
6 Le coût du projet

- Les études du projet sont co-financées jusque l'enquête publique selon la répartition suivante :
  - Région Ile-de-France : 49%
  - Etat : 21 %
  - Département du Val d'Oise : 20%
  - CA Roissy - Pays de France : 10%
- **Le coût d'aménagement du projets de ligne de BHNS Goussainville – Parc des Expositions est estimé à 105,6 millions d'euros HT** (aux conditions économiques de juillet 2021)

34

6 Le calendrier

- A l'issue de la concertation, les études se poursuivront avec comme objectif une déclaration d'utilité publique du projet fin 2025.
- Les premiers travaux pourraient débuter fin 2026 pour un objectif de mise en service fin 2029



- **Préfiguration** : en attendant la mise en service du BHNS, la ligne 32 (Goussainville – Roissy) va voir sa fréquence et son temps de parcours améliorés dès août 2023 pour améliorer rapidement la mobilité dans le secteur.

35

6.3.2. Le compte rendu

Réunion publique de concertation
Ligne de Goussainville
----
12 juin 2023
À Roissy-en-France

Desserte BHNS
du Grand Roissy

Compte-rendu

Réunion publique de concertation du projet de Desserte BHNS du Grand Roissy

Ligne de Goussainville	Mairie de Roissy-en-France	12 juin 2023 à 18 heures

La réunion a duré 1 heure et 30 minutes et a réuni environ 30 participants.

15 interventions ont eu lieu en salle.

Intervenants en tribune :

- **Michèle CALIX**, Maire de la Commune de Roissy-en-France
- **Daniel HAQUIN**, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays-de-France en charge des transports et des déplacements
- **Philippe ROULEAU**, Vice-Président du Conseil Départemental du Val d'Oise délégué aux transports et aux mobilités douces
- **Anthony ARCIERO**, Conseiller Départemental du Val d'Oise délégué aux routes et au Grand Paris
- Matthieu DREVELLE, chef de projet à la direction des mobilités du Département du Val d'Oise
- Arthur HÉLAINE, chargé de projet transport chez Ingérop (bureau d'études intervenant pour le compte du Département du Val d'Oise)
- Noémie HEISER, chargée de projet environnement chez Ingérop (bureau d'études intervenant pour le compte du Département du Val d'Oise)

Documentation disponible :

- Un dépliant de présentation du projet, mis à disposition des participants
- Deux kakémonos sur le projet
- Un registre papier et une adresse mail (concertation_BHNS_Goussainville_PIEX@valdoise.fr) pour les contributions du public

Déroulement :

1. Ouverture
2. Présentation du projet par le conseil départemental du Val d'Oise
3. Temps d'échange avec les participants
4. Clôture de la réunion

Ouverture

Michèle CALIX, **Daniel HAQUIN** et **Philippe ROULEAU** introduisent successivement la réunion publique en rappelant les enjeux du projet de desserte BHNS du Grand Roissy et son historique. Ils précisent les objectifs de cette concertation à ce stade d'étude où le projet n'est pas encore figé et les marges de manœuvre possibles. Cette concertation vise à identifier les attentes des usagers, leurs interrogations, à orienter finement les études détaillées à venir et enfin à ajuster le projet au plus près des besoins du territoire et de ses habitants.

Présentation du projet

Matthieu DREVELLE, présente ensuite le projet et plus particulièrement la ligne de Goussainville, objet de la présente réunion publique.

1. Il est rappelé dans un premier temps le contexte du territoire, l'historique du projet puis sa conception en partenariat étroit avec les collectivités locales et les financeurs. Les objectifs du projet sont également présentés.
2. Il explique ensuite le concept d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et les différentes configurations envisageables, en détaillant spécifiquement le principe d'un site propre bus monodirectionnel, solution envisagée sur plusieurs tronçons du projet.
3. Il présente les chiffres clés du projet (tracé, correspondances, temps de parcours et fréquentation attendue) et explique les variantes étudiées au cours des études de faisabilité.
4. Les aménagements bus proposés le long de la ligne de Goussainville sont ensuite détaillés par secteur avec la particularité de l'élargissement des ouvrages d'art SNCF au niveau de la gare du RER D. Il est indiqué que l'infrastructure mise en œuvre pourra bénéficier à toutes les lignes de bus du territoire empruntant l'itinéraire du BHNS et que celle-ci s'accompagne notamment d'aménagements cyclables continus.
5. Les principaux impacts sur les conditions de circulation, le stationnement, les arbres et le foncier sont également présentés, avec pour objectif de les réduire au maximum dans la suite des études.
6. Le coût du projet et le financement des études sont indiqués, puis le calendrier prévisionnel du BHNS est présenté avec la préfiguration du projet envisagée avant sa mise en service complète.

Temps d'échange avec les participants

Les objectifs et enjeux du projet :

Question

Bernard LOUP, **président du « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et président de l'association « Val d'Oise Environnement »**, s'interroge au sujet du chiffre de « 13% » d'actifs travaillant sur la plateforme aéroportuaire de Roissy exposé par le CD95 en introduction. Ce chiffre est estimé à 6% sur le territoire selon son collectif (sur la base des données INSEE). Il émet également des réserves sur la faculté du projet de BHNS à améliorer l'accessibilité aux emplois de la plateforme de Roissy ; en effet, sur des communes desservies par le RER B (exemple d'Aulnay-sous-Bois) des pourcentages de l'ordre de 6% d'actifs travaillant sur la plateforme sont également observés.

Réponse

Philippe ROULEAU, explique que ce chiffre est une donnée fournie par Aéroports de Paris et convient que la formulation utilisée n'était peut-être pas suffisamment précise : il s'agit de 13% des actifs de la plateforme qui viennent du Val d'Oise (*nb : cela correspond au même nombre de travailleurs que les 6% d'actifs du territoire allant travailler à Roissy évoqué par M. Loup*). Il explique toutefois que ce chiffre de 6% renforce l'intérêt du BHNS de permettre aux habitants de l'Ouest du territoire d'accéder plus rapidement et efficacement aux zones d'emplois de l'aéroport de Roissy situées à l'Est et qui concentrent plus de 80 000 emplois.

Il précise que plusieurs leviers ont une influence sur l'accessibilité aux emplois (formation, diversité des emplois, etc.) mais que les transports sont également un enjeu majeur. Il explique également qu'au-delà de la création d'une nouvelle ligne, le travail sur la régularité, l'amplitude horaire et le niveau d'offre proposé pour cette ligne permettra de mieux répondre aux contraintes de ces emplois (horaires décalés, etc.) et d'améliorer le cadre de vie des habitants.

Question

Cédric SABOURET, conseiller départemental du Val d'Oise, s'interroge au sujet des retours d'expérience de la ligne de BHNS 20 à Gonesse, notamment en termes de fréquentation. Il observe notamment une faible occupation de cette dernière dans le secteur de Paris Nord 2.

Question

Un habitant du territoire souligne également la nécessité d'un retour d'expérience plus concret sur les bénéfices apportés par la ligne 20, notamment en termes d'accessibilité à l'emploi. Il s'interroge sur le fait que cette ligne de BHNS puisse répondre seule à cette problématique. Un travail en parallèle sur la formation devrait également être mené selon lui.

Réponse

Philippe ROULEAU, explique que, d'après Île-de-France Mobilités (IDFM), on recense 5 000 voyageurs / jours sur la ligne 20. Bien que cela soit légèrement en deçà des prévisions, cette fréquentation reste très satisfaisante au regard du fait que ces prévisions intégraient des projets non réalisés à ce jour, sur le Triangle de Gonesse par exemple.

Il partage par ailleurs l'idée qu'un travail sur la formation et la diversité des emplois proposés sur la plateforme aéroportuaire permettront également de contribuer à l'accessibilité de l'emploi, au même titre que cette ligne de BHNS.

Question

Bernard LOUP, président du « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et président de l'association « Val d'Oise Environnement », partage les interrogations de M. SABOURET concernant la fréquentation de la ligne 20 et les retours d'expérience de la mise en œuvre de cette ligne. Il s'interroge également concernant le potentiel de voyageur estimé pour cette ligne de BHNS.

Question

Un habitant du territoire, s'interroge également concernant le potentiel de voyageurs estimé pour cette ligne de BHNS (17 000 voyageurs par jour), sachant qu'il n'y a que 32 000 habitants à Goussainville.

Réponse

Matthieu DREVELLE, rappelle qu'il convient de distinguer les voyageurs qui emprunteront la ligne de BHNS (9 000 par jour) de ceux qui bénéficieront des aménagements proposés en utilisant d'autres lignes du secteur (8 000 par jour). Il précise également que ces estimations ne s'entendent pas forcément d'un terminus à l'autre terminus de la ligne. Un voyageur faisant deux arrêts compte autant que celui parcourant l'ensemble de la ligne.

Il explique que les prévisions de fréquentations ont été estimées par Île-de-France Mobilités (IDFM) au moyen d'un outil spécifique (modèle de prévisions de trafic nommé ANTONIN), à l'horizon de la mise en service du projet. Les prévisions anticipent donc un report modal du fait d'une meilleure attractivité du réseau. Ces estimations semblent cohérentes dans la mesure où on recense aujourd'hui par exemple 4 000 voyageurs par jour uniquement sur la ligne 32.

Question

Un habitant du territoire regrette que l'amplitude horaire proposée pour la ligne de BHNS ne soit que de 5h00 du matin à 0h30 le soir, notamment au regard des contraintes horaires de certains emplois tels que ceux de FEDEX par exemple.

Réponse

Philippe ROULEAU, explique qu'à ce stade des études cette amplitude horaire n'est pas figée et qu'il conviendra de discuter avec IDFM dans le cadre des études ultérieures quant à la faisabilité d'élargir cette amplitude horaire.

Toutefois, il souligne que l'amplitude horaire proposée constitue déjà une hausse par rapport à l'offre proposée sur le territoire. Il précise également que le service de Transport à la Demande « Filéo » pourra prendre le relais entre 0h30 et 5h00, en proposant une desserte plus fine, mieux adaptée aux besoins durant cette plage horaire.

Question

Un habitant du territoire s'interroge sur l'opportunité de prolonger la ligne 32 jusqu'au PIEX plutôt que de créer une nouvelle ligne de BHNS.

Réponse

Philippe ROULEAU, explique que la ligne 32 répond déjà à un besoin de desserte pour le territoire. La nouvelle ligne de BHNS viendra compléter le maillage du territoire, permettant un rabattement plus direct vers le Parc des Expositions de Villepinte, et sera accompagnée de la création d'aménagement cyclables.

Le tracé et les aménagements proposés :

Question

Thierry BOGACZYK, directeur de l'office de tourisme du Grand Roissy, rappelle que Roissy-en-France est un pôle d'excellence hôtelier disposant de plus de 7 500 chambres. Il ajoute que les salons du Parc des Expositions de Villepinte (PIEX) sont sources de retombées touristiques pour le territoire. Il regrette néanmoins que le tracé de la ligne de Goussainville soit éloigné des pôles d'hôtellerie et suggère de desservir les arrêts Verger, Orangerie et Chesneau les jours de salon (~80 jours / an).

Réponse

Philippe ROULEAU, indique que la desserte de ces arrêts pourrait effectivement être opportune les jours de salon du PIEX. Dans la suite des études, il conviendra de discuter avec IDFM, Autorité Organisatrice de la Mobilité en charge de l'organisation des lignes de bus sur le territoire, de la meilleure solution pour assurer la liaison entre le PIEX et cette zone hotellière.

Question

Une habitante de Roissy-en-France, regrette que le tracé de la ligne de Goussainville ne desserve pas le centre-ville de Roissy-en-France.

Réponse

Matthieu DREVELLE, explique qu'au regard des emprises disponibles dans le centre-ville de Roissy-en-France, l'insertion d'une infrastructure bus aurait impliqué des impacts considérables (stationnement, foncier, arbres, etc.), ce qui était peu envisageable.

Néanmoins, il explique que la ligne 32 desservant le centre-ville de Roissy-en-France bénéficiera des aménagements proposés par cette ligne de BHNS entre le boulevard des Frères Montgolfier au Nord de Goussainville et le rond-point du Moulin sur la RD902A.

Question

Cédric SABOURET, conseiller départemental du Val d'Oise, s'interroge concernant l'absence de desserte de Roissypôle par cette ligne de BHNS.

Réponse

Matthieu DREVELLE, explique que l'objectif de cette nouvelle ligne de BHNS est de proposer une nouvelle Origine / Destination entre Goussainville et le Parc des Expositions qui n'existe pas aujourd'hui sans rupture de charge. Néanmoins, la ligne 32 reliant Goussainville à Roissypôle bénéficiera des aménagements proposés sur une grande partie de son itinéraire.

Les impacts du projet :

Question

Un habitant du territoire, regrette que des bandes cyclables soient proposées sur une partie de l'itinéraire, notamment au droit de places de stationnement longitudinales, ce qui pourrait s'avérer accidentogène.

Il s'interroge également sur l'absence d'impact sur la circulation dans le cadre d'un tel projet de transport en commun, et craint que cela incite peu au report modal.

Enfin, il explique qu'impacter des arbres de grande taille et compenser par des replantations n'est pas neutre sur le plan de la biodiversité.

Réponse

Matthieu DREVELLE, explique que le BHNS du Grand Roissy est un projet de transport, ayant pour vocation d'intégrer toutes les problématiques de la ville d'aujourd'hui et de demain, dans un environnement déjà construit. Ce projet a donc été conçu de manière globale, en recherchant un équilibre entre toutes les fonctionnalités, pour satisfaire au mieux tous les enjeux d'un projet de territoire (performance du système de transport ; partage équilibré de l'espace public entre les différents usages ; mise en œuvre d'itinéraires cyclables continus qualitatifs et sécuritaires ; préservation des arbres d'alignement existants et végétalisation des espaces traversés pour l'amélioration du cadre de vie et développer la biodiversité ; garantie d'un bon fonctionnement de la circulation routière ; accompagnement du développement des projets urbains ; limitation des acquisitions foncières au regard de l'environnement construit ; etc.).

Au sujet des aménagements cyclables, il précise qu'une sécurisation des itinéraires sera recherchée dans le cadre des études détaillées.

Concernant les arbres, il n'est pas encore possible d'évaluer précisément le nombre d'arbres qui seront impactés par le projet. Toutefois l'objectif sera de réduire au maximum l'impact végétal dans la suite des études, et d'avoir un bilan positif.

Question

Un habitant du territoire, craint que l'insertion du BHNS ne génère des goulots d'étranglements pour les véhicules particuliers au regard de la nécessité de mettre en œuvre toutes les fonctionnalités évoquées (BHNS, modes doux, etc.).

Réponse

Matthieu DREVELLE, explique que le projet ne dégradera pas sensiblement les conditions de circulation par rapport à l'évolution « fil de l'eau » du territoire. Néanmoins, s'il améliore la circulation des bus et des vélos, il ne fluidifiera pas la circulation automobile. En effet, certains axes ou carrefours resteront donc, comme aujourd'hui, très chargés aux heures de pointe.

Il précise par ailleurs que si le trafic routier est saturé le long de l'itinéraire, cela pénalisera fortement l'exploitation des bus au niveau des carrefours et des tronçons où les bus circuleront en mixité avec les voitures. Cela nuirait aux performances des bus et n'est donc pas recherché pour l'attractivité du BHNS.

Philippe ROULEAU, explique également que ce projet de BHNS s'accompagne de la résolution de points noirs de circulation avec par exemple la mise en œuvre de nouveaux ouvrages de franchissement du RER D à Goussainville.

Question

Un habitant du territoire, se demande si les travaux d'enfouissement des réseaux aériens le long du BHNS sont prévus.

Réponse

Philippe ROULEAU, explique que ce sujet relève plutôt des études détaillées. Néanmoins, il précise que l'enfouissement des réseaux est généralement prévu dans le cadre de ce type de travaux de réaménagement.

Question

Cédric SABOURET, conseiller départemental du Val d'Oise, s'interroge sur un éventuel élargissement de la voirie de la RD47A en lien avec l'arrivée du projet AGORALIM.

Réponse

Matthieu DREVELLE, explique que des échanges avec le porteur du projet AGORALIM seront menés dans le cadre des études détaillées car ce projet n'était pas connu au stade de l'étude de faisabilité. Ils permettront d'apprécier les différentes interfaces entre ces deux projets, notamment du point de vue de la circulation.

Question

Cyril SABOURET, conseiller départemental du Val d'Oise, se demande si les élus du Thillay ont été associés à l'étude de faisabilité de la ligne de Goussainville aux regard des impacts pressentis sur leur commune.

Réponse

Matthieu DREVELLE, confirme que les élus du Thillay ont été associés aux réflexions par l'intermédiaire des comités de pilotage et de réunions bilatérales.

Le coût et le calendrier :

Les participants n'ont pas eu de question concernant le coût et le calendrier de l'opération.

Clôture de la réunion

Anthony ARCIERO conclut cette première réunion publique à Roissy-en-France en rappelant les principaux bénéfices pour le territoire de la ligne de BHNS entre Goussainville et le PIEX et en remerciant les participants. Il les invite également à participer aux prochaines réunions publiques prévues dans les différentes communes du secteur cette semaine et la semaine suivante.

6.4. LA REUNION PUBLIQUE DE CONCERTATION A GOUSSAINVILLE

6.4.1. Le diaporama

Diaporama similaire à celui de la réunion de Roissy-en-France.

6.4.2. Le compte rendu

Réunion publique de concertation
Ligne de Goussainville
----
20 juin 2023
à Goussainville

Desserte BHNS
du Grand Roissy

Compte-rendu

Réunion publique de concertation du projet de Desserte BHNS du Grand Roissy

Ligne de Goussainville	**Maison pour tous**	**20 juin 2023 à 18 heures 30**

La réunion a duré 1 heure et 30 minutes et a réuni environ 50 participants.

14 interventions ont eu lieu en salle.

Intervenants en tribune :

- **Abdelaziz HAMIDA**, Maire de la Commune de Roissy-en-France Vice-Président de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays-de-France en charge de l'habitat et du logement
- **Abdelwahab ZIGHA**, Adjoint au maire de Goussainville, délégué à l'urbanisme, à la voirie et aux transports
- **Anthony ARCIERO**, Conseiller Départemental du Val d'Oise délégué aux routes et au Grand Paris
- Didier JUVENCE, Directeur des mobilités au Conseil Départemental du Val d'Oise
- Matthieu DREVELLE, chef de projet à la direction des mobilités du Département du Val d'Oise
- Arthur HÉLAINE, chargé de projet transport chez Ingérop (bureau d'études intervenant pour le compte du Département du Val d'Oise)
- Lucie FOURCHON, chargée d'études environnement chez Ingérop (bureau d'études intervenant pour le compte du Département du Val d'Oise)

Documentation disponible :

- Un dépliant de présentation du projet, mis à disposition des participants
- Deux kakémonos sur le projet
- Un registre papier et une adresse mail (concertation_BHNS_Goussainville_PIEX@valdoise.fr) pour les contributions du public

Déroulement :

1. Ouverture
2. Présentation du projet par le conseil départemental du Val d'Oise
3. Temps d'échange avec les participants
4. Clôture de la réunion

Ouverture

Abdelwahab ZIGHA, **Anthony ARCIERO** et **Didier JUVENCE** introduisent successivement la réunion publique en rappelant les enjeux du projet de desserte BHNS du Grand Roissy et son historique. Ils précisent les objectifs de cette concertation à ce stade d'étude où le projet n'est pas encore figé et les marges de manœuvre possibles. Cette concertation vise à identifier les attentes des usagers, leurs interrogations, à orienter finement les études détaillées à venir et enfin à ajuster le projet au plus près des besoins du territoire et de ses habitants.

Présentation du projet

Matthieu DREVELLE, présente ensuite le projet et plus particulièrement la ligne de Goussainville, objet de la présente réunion publique.

1. Il est rappelé dans un premier temps le contexte du territoire, l'historique du projet puis sa conception en partenariat étroit avec les collectivités locales et les financeurs. Les objectifs du projet sont également présentés.
2. Il explique ensuite le concept d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et les différentes configurations envisageables, en détaillant spécifiquement le principe d'un site propre bus monodirectionnel, solution envisagée sur plusieurs tronçons du projet.
3. Il présente les chiffres clés du projet (tracé, correspondances, temps de parcours et fréquentation attendue) et explique les variantes étudiées au cours des études de faisabilité.
4. Les aménagements bus proposés le long de la ligne de Goussainville sont ensuite détaillés par secteur avec la particularité de l'élargissement des ouvrages d'art SNCF au niveau de la gare du RER D. Il est indiqué que l'infrastructure mise en œuvre pourra bénéficier à toutes les lignes de bus du territoire empruntant l'itinéraire du BHNS et que celle-ci s'accompagne notamment d'aménagements cyclables continus.
5. Les principaux impacts sur les conditions de circulation, le stationnement, les arbres et le foncier sont également présentés, avec pour objectif de les réduire au maximum dans la suite des études.
6. Le coût du projet et le financement des études sont indiqués, puis le calendrier prévisionnel du BHNS est présenté avec la préfiguration du projet envisagée avant sa mise en service complète.

Temps d'échange avec les participants

Les objectifs et enjeux du projet :

Question

Un habitant du territoire exprime ses réticences concernant la ligne de BHNS de Goussainville au regard du retour d'expérience du déploiement de la ligne 20 à Gonesse. En effet, il déplore que cette ligne 20 compte de trop nombreux arrêts réduisant sa desserte « express » et que les vélos ne soient pas autorisés à circuler sur le site propre. Il souhaite que les enseignements de la mise en œuvre de la ligne 20 soient pris en compte pour ce futur BHNS.

Réponse

Anthony ARCIERO, explique que le concept de BHNS ne s'entend pas uniquement sur l'aspect des temps de parcours, cela permet de proposer une desserte fréquente et fiable avec un confort supérieur à une ligne de bus classique. De plus, il indique que la ligne 20 est aujourd'hui très fréquentée, avec une utilisation croissante depuis sa mise en service.

Par ailleurs, il précise que l'insertion de la ligne de BHNS de Goussainville intègre bien des aménagements cyclables le long du tracé. Cela répond à des obligations règlementaires mais aussi à la volonté du Département de déployer des aménagements cyclables sur le territoire pour favoriser cette pratique.

Question

Une habitante du territoire, s'interroge sur un éventuel projet de mise en accessibilité PMR de la gare des Noues.

Réponse

Abdelwahab ZIGHA explique que ce sujet relève plutôt de la compétence et des investissements de la SNCF. Néanmoins, il craint que cela ne soit pas d'actualité pour le moment.

Question

Bernard LOUP, **président du « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et président de l'association « Val d'Oise Environnement »**, regrette qu'un état des lieux des transports en commun du Val d'Oise n'ait pas été réalisé avant d'envisager la création de cette ligne de BHNS, notamment un bilan de la mise en œuvre de la ligne 20. Il explique que, selon lui, les lignes 11 et 32 sont plus structurantes que le BHNS pour le territoire, et que les investissements publics pour ce BHNS devraient plutôt être dédiés à l'amélioration du RER D.

Par ailleurs, il s'interroge concernant la pertinence de rejoindre le PIEX avec cette ligne de BHNS. Il admet néanmoins que certains aménagements prévus dans le cadre de ce projet, comme l'élargissement des ouvrages SNCF ou les aménagements bus sur la commune de Goussainville, sont pertinents.

Réponse

Abdelwahab ZIGHA, explique qu'avec 30 à 40% de chômage dans certains quartiers du territoire, il est nécessaire de proposer des solutions pour réduire ce taux, avec par exemple la mise en œuvre d'une ligne de BHNS permettant de faciliter l'accessibilité aux zones d'emplois du territoire. L'enjeu de ce projet est également de ne pas faire un territoire « dortoir » s'appuyant uniquement sur l'infrastructure du RER D pour accéder à l'emploi.

Anthony ARCIERO précise que des travaux ont déjà lieu chaque soir sur le RER D pour améliorer la voie ferrée et fiabiliser cette ligne structurante. De plus, de nouvelles rames seront mises en œuvre en 2024 en ce sens.

Question

Pascal BERTOLINI, Conseiller départemental du Val d'Oise, indique que l'opportunité de la mise en œuvre de cette ligne mérite d'être réinterrogée car la dynamique de l'emploi a évolué sur le secteur de la plateforme aéroportuaire (diminution du nombre d'emplois de 15% entre 2016 et 2019). Il s'interroge également au sujet du chiffre de « 13% » d'actifs travaillant sur la plateforme aéroportuaire de Roissy, exposé dans le rapport du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), qu'il estime à 6% sur le territoire.

Par ailleurs, il indique que la mise en œuvre de la ligne 20 en 2016 n'a pas permis de création d'emploi. Enfin, il souhaite une réduction de l'ambition du projet en se limitant aux aménagements prévus sur l'avenue Albert Sarraut et l'élargissement des ponts rails au niveau de la gare.

Réponse

Abdelwahab ZIGHA, explique que certains projets majeurs vont créer de nombreux emplois qu'il conviendra de desservir avec notamment : le pôle gare de Goussainville et ses 14 000 m² de bureaux ; le développement de zones hôtelières sur le territoire ; l'arrivée d'Agoralim (1 500 emplois prévus à Goussainville) ; ou encore la diversification des emplois prévue sur la plateforme aéroportuaire.

Il précise que ce projet ne permet pas de seulement de favoriser l'accessibilité aux emplois du territoire mais également à tous les emplois d'Île-de-France. En effet, cette ligne de BHNS offre une solution de rabattement vers le RER B et la future ligne 17 du Grand Paris Express pour les Goussainvillois, soit une véritable alternative au RER D.

Réponse

Anthony ARCIERO rappelle que ce projet aura pour vocation d'améliorer les performances de toutes les lignes du secteur empruntant l'infrastructure. De plus, ce projet permettra de mettre en œuvre un itinéraire cyclable continu entre Goussainville et le Parc des Expositions.

Il explique également que 80% des travailleurs d'ADP se rendent aujourd'hui en voiture sur la plateforme ; le projet permettra de les inciter au report modal en leur proposant des temps de parcours bus fiables et performants.

Enfin, il indique que les perspectives de développement économique du territoire sont très encourageantes avec une hausse du nombre d'emplois de 30% sur le territoire à l'horizon 2035. Ce développement ne serait pas uniquement lié à la plateforme aéroportuaire, mais aussi à l'arrivée de projets majeurs comme Agoralim ou EuroCarex.

Question

Un habitant du territoire demande quelle sera l'amplitude horaire du BHNS.

Réponse

Anthony ARCIERO explique que le BHNS devrait proposer une amplitude horaire étendue avec un premier départ à 5h et un dernier départ à 0h30. Néanmoins, cela n'est pas encore figé et cela sera précisé dans les études ultérieures, notamment au regard des échanges à venir avec Ile-de-France Mobilités (IDFM).

Le service de Transport à la Demande « Filéo » pourra prendre le relais entre 0h30 et 5h00, en proposant une desserte plus fine, mieux adaptée aux besoins durant cette plage horaire.

Il précise également qu'une ligne Noctilien entre Paris Nord et Survilliers sera déployée à la rentrée.

Le tracé et les aménagements proposés :

Question

Une habitante du quartier des Noues explique que, depuis ce quartier, les temps de parcours en bus sont importants et peuvent nécessiter des correspondances car l'itinéraire des lignes implique de faire le tour de la ville**.**

Réponse

Matthieu DREVELLE, explique qu'en parallèle de ce projet de BHNS, des réflexions de restructuration du réseau de bus sont actuellement menées par Île-de-France Mobilités pour améliorer la desserte de Goussainville. Ces améliorations seront effectives prochainement, à l'image de ce qu'il est proposé pour la ligne 32 (Goussainville-Roissy) qui va voir sa fréquence et son temps de parcours améliorés dès août 2023.

Abdelaziz HAMIDA, complète en indiquant que les habitants de la commune seront associés à ces réflexions sur la restructuration du réseau de bus Goussainvillois.

Question

Patrice GEBAUER, Maire du Thillay, regrette de ne pas avoir été associé à la modification de l'itinéraire de la ligne 32 et de la création d'une nouvelle ligne sur son territoire.

Remarque

Matthieu DREVELLE, explique que cette proposition de restructuration était de la compétence d'IDFM et non du Département. Il veillera à ce que la mairie du Thillay soit associée à ces échanges.

Question

Des employées de la Pépinière Chatelain (entreprise située au Thillay, au Sud de la RD47A), alertent le Département sur la mise en œuvre d'un site propre monodirectionnel axial sur la RD47A. En effet, elles expliquent que cela impliquerait de supprimer le mouvement de tourne-à-gauche existant permettant d'accéder à l'entreprise et contraindrait l'accès aux véhicules depuis l'Est du territoire. L'accessibilité du site étant déterminante pour garantir la pérennité de cette activité économique, elles s'interrogent sur les solutions pouvant être mises en œuvre pour garantir cette accessibilité.

Question

Patrice GEBAUER, Maire du Thillay, partage les inquiétudes des employées de la Pépinière Chatelain.

Réponse

Didier JUVENCE, explique que le projet de BHNS en est au stade de la faisabilité. L'objet de la présente concertation est de recueillir ce type de contraintes techniques afin qu'elles puissent être prises en compte dans la suite des études. Il les invite donc à se rapprocher directement des services techniques du Département en charge du projet afin de pouvoir trouver conjointement la meilleure solution.

Question

Jonathan MAGANO, président de l'association SaDur (représentant les usagers du RER D)**,** s'interroge concernant le fonctionnement projeté des giratoires, qui selon lui peuvent être à l'origine de nombreux temps perdus pour les bus.

Réponse

Anthony ARCIERO, rappelle que des giratoires percés favorisant l'exploitation des bus ont été mis en œuvre sur la ligne 20 à Gonesse. Néanmoins, il explique qu'IDFM n'est plus favorable à ce type d'aménagement. Il indique que des discussions seront donc menées avec IDFM pour faire en sorte que ce dispositif puisse être également mise en œuvre sur la ligne de BHNS de Goussainville.

Question

Jonathan MAGANO, président de l'association SaDur (représentant les usagers du RER D)**,** demande s'il est envisagé de créer un nouvel accès piéton à la gare de Goussainville depuis l'avenue de la gare.

Réponse

Matthieu DREVELLE, indique que la création de cet accès n'est pas prévue dans le programme du projet de BHNS.

Abdelwahab ZIGHA, explique qu'il existe un projet de passerelle entre la gare et le chemin de la Vierge pour permettre cet accès piéton. La contractualisation d'un bureau d'études techniques pour étudier la faisabilité de cette passerelle est en cours.

Question

Une habitante du territoire, alerte sur le fait qu'il conviendra que cette passerelle soit accessible aux PMR.

Réponse

Abdelwahab ZIGHA indique que cette passerelle n'est pas l'objet de la présente réunion publique. Il explique néanmoins qu'elle sera bien accessible aux PMR et qu'une concertation se tiendra à ce sujet pour que ce projet puisse être partagé avec les habitants.

Question

Bernard LOUP, **président du « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et président de l'association « Val d'Oise Environnement »**, souhaite que le réseau cyclable soit développé sur la plateforme aéroportuaire de Roissy et qu'une solution de location de vélos en libre-service, type « Vélib' », soit déployée.

Réponse

Anthony ARCIERO explique que le Département travaille actuellement avec Aéroports de Paris pour développer des itinéraires vélos sécurisés au sein de la plateforme. Il précise également qu'une ligne du projet « RER vélo » de la région desservira également la plateforme.

Les impacts du projet :

Question

Patrice GEBAUER, Maire du Thillay, s'inquiète de la suppression de places de stationnement sur la RD47A qui dégradera l'attractivité de la commune et risque d'impliquer un report sur des voiries communales.

Réponse

Matthieu DREVELLE, explique qu'à ce stade des études il n'est pas encore possible d'évaluer précisément le nombre de places de stationnement qui seront impactées par le projet. L'impact précis sur le stationnement, c'est-à-dire l'identification des places qui seront supprimées et la définition des places créées ou restituées, sera réalisé dans les prochaines phases d'étude.

Le coût et le calendrier :

Les participants n'ont pas eu de question concernant le coût et le calendrier de l'opération.

Clôture de la réunion

Anthony ARCIERO conclut cette réunion publique à Goussainville en rappelant les principaux bénéfices pour le territoire de la ligne de BHNS entre Goussainville et le PIEX et en remerciant les participants. Il les invite également à participer aux prochaines réunions publiques prévues dans les différentes communes du secteur cette semaine et la semaine suivante.

6.5. DELIBERATION DE L'ASSEMBLEE DEPARTEMENTALE DU VAL D'OISE (POST CONCERTATION)

A intégrer suite à la délibération de l'assemblée Départemental de décembre 2023.

6.6. LES CONTRIBUTIONS DES PARTIES PRENANTES

6.6.1. SaDur - L'association des usagers du RER D

Contribution par mail :

« Ces trois BHNS prévus entre Garges-Sarcelles, Villiers-le-Bel et Goussainville en direction du Parc des expositions et de l'aéroport Charles de Gaulle. Il s'agit d'une compensation au projet du Barreau de Gonesse qui aurait dû relier le RER D au RER B. Si nous préférions cette solution qui est maintenant définitivement abandonnée, cela ne signifie pas que ce BHNS doit être réalisé à minima.

Néanmoins, quelques points ont retenu notre attention, de par la conception des aménagements ou des imprécisions dans les différents documents qui ont été fourni. Ainsi, si le but des sections monodirectionnelles est de permettre aux bus de pouvoir passer les points noirs que sont les carrefours, mais aucune précision n'est indiquée concernant le franchissement des ronds-points. Ce sont également des sources de gros ralentissements du trafic routier, notamment pour le BHNS de Goussainville qui va passer par une succession de ronds-points souvent congestionnés lors des heures de pointes.

De nombreuses questions restent également en suspens, notamment sur les correspondances avec les lignes existantes. Les différents BNHS doit s'intégrer dans les territoires qu'ils vont traverser, et doivent assurer une liaison courte avec les autres lignes, couvrant par ricochet le reste du territoire. Cependant, des points de vigilance doivent être gardé à l'esprit. Nous pensons par exemple à l'arrêt Gare de Goussainville, où aujourd'hui certains usagers se mettent à traverser en courant l'avenue Albert Sarraut très fréquenté et quand le feu tricolore est ouvert pour ne pas rater le bus arrivant. Ainsi, nous suggérons qu'un accès soit construit à l'extrémité est de chaque quai de la gare de Goussainville, au niveau des nouveaux ponts ferroviaires qui vont être construits.

La question des fréquences et de l'amplitude doit être posé, ces bus doivent être articulés autour des horaires des RER B et D qui passent par leur parcours. La ligne doit également être attractive pour les usagers qui veulent les utiliser pour rejoindre des moyens de transports plus lourds. Certaines lignes vont desservir le secteur d'activité autour de l'aéroport, avec de nombreux travailleurs en horaire décalé. Il est donc important que ce point soit pris en considération lors de la conception des horaires.

Enfin, il nous paraît important que dans un projet tel que celui-là, la question du vélo doit être pris au sérieux lors de la création des différents aménagements. Or, nous sommes un peu surpris que sur certains passages, par exemple au niveau des nouveaux ponts ferroviaires de la gare de Goussainville, seuls des bandes cyclables seront proposés alors que le pont sera agrandi en largeur, permettant de créer des pistes cyclables. De même, dans le secteur de Roissy, une partie du tracé va passer à l'intérieur du golf, fermé de nuit. Or, le secteur de l'aéroport fonctionnant 24h/24, il est nécessaire que les aménagements cyclables le soient également, ainsi qu'être utilisable de façon sécurisé que ce soit de jour ou de nuit. »

6.6.2. Collectif pour le Triangle de Gonesse

Collectif pour le Triangle de Gonesse 30 Juin 2023

Avis du CPTG relatif à la concertation des trois BHNS

Préambule :

Toutes celles et tous ceux qui participent à cette concertation ont sans doute un point d'accord qui est l'amélioration de la desserte du territoire par les transports en commun afin de répondre aux besoins de déplacement sur le territoire d'étude et hors du territoire d'étude.

Par contre, nous contestons les chiffres d'emplois cités dans le document. Il ne peut y avoir 20 000 emplois sur le Parc des Expositions. Villepinte est une ville importante de 38 200 habitants et de 16 200 emplois en 2020. Or on estime les emplois induits par la population à 0,30 ou 0,40 emploi par habitant, soit un chiffre d'au moins 11 000 postes qui ne peuvent être affectés aux activités du PIEX (sanitaire et social, éducation-formation, petit commerce et artisanat, services aux particuliers, services publics…) Resterait au maximum 4 à 5000 emplois pour le Parc d'expositions. Rien d'étonnant : le PIEX recrute un grand nombre d'intérimaires le temps d'une exposition ; le reste du temps, le personnel est réduit aux fonctions de maintenance et de gardiennage. De plus, depuis la pandémie, le PIEX a enregistré une baisse notoire de son activité, avec le succès qui ne dément pas des salons virtuels. En conséquence, il s'agit d'un pôle en déclin.

Même constat pour le pôle aéroportuaire. Les emplois de la commune de Roissy (qui couvre environ 95% des emplois de la plate-forme) sont passés de 93 765 postes en 2008, à 73 318 en 2020 d'après l'INSEE, soit une réduction de 22% en 12 ans. **Est-il pertinent d'améliorer les transports vers deux pôles d'emplois en déclin ?**

Sur l'objectif, le CD 95 hésite d'ailleurs entre la desserte du Parc des expositions (20 000 emplois) et la desserte de la plateforme aéroportuaire (80 000 emplois) : dans le 4 pages format A5, grand public, les temps de parcours ne sont indiqués que pour le Parc des expositions, jamais pour la plateforme aéroportuaire. Pourquoi cette priorité pour le Parc des Expositions ?

Par le projet des trois BHNS, le CD 95 propose une concertation limitée à la seule desserte du Parc des expositions de Villepinte et de la plate-forme aéroportuaire qui n'est pas la destination principale des besoins de déplacement, contraints ou non contraints, des habitant.es du territoire.

Sur ce point particulier, le CD 95 prend appui sur une donnée non sourcée (15% des actifs travaillent au sein de la plateforme) et un a priori sur : plus de liaisons performantes entre les villes et la plateforme entraînerait plus d'embauches sur la plateforme.

Pour cette concertation limitée à la seule desserte de la plateforme et du Parc des expositions, les données sur l'état de l'offre existante et l'analyse des besoins sont très insuffisan tes. Le CD 95 en reste aux temps anciens du barreau ferré de Gonesse, abandonné à juste raison, et argumente sur un projet qui compenserait cet abandon au lieu de partir d'une analyse des besoins comme si toute offre supplémentaire de transport en commun était bonne en soi et se justifiait par principe.

Désaccord du CPTG sur l'analyse faite sur la desserte de la plateforme aéroportuaire.

Le CD 95 présente ainsi les trois projets de BHNS : *« Le territoire du Grand Roissy accueille la plateforme aéroportuaire de Paris - Charles-de-Gaulle qui constitue un des pôles d'emplois majeurs de l'Île-de-France avec plus de 80 000 emplois. Or, on observe que les habitants du territoire, particulièrement ceux du Val d'Oise, accèdent très peu à ces emplois puisque seulement 15% des actifs travaillent au sein de la plateforme malgré un taux de chômage important dans ces communes.*

Cela s'explique notamment par le déficit de liaisons performantes en transport en commun entre pôles d'habitats et zones d'emplois. Cette situation est d'autant plus problématique étant donné le faible taux de motorisation des ménages du territoire et la saturation chronique du réseau routier. »

Depuis des années, le CPTG exprime son désaccord sur cette analyse de la situation, jamais argumentée par le CD 95 et les pro urbanisation du Triangle de Gonesse. Précisons tout d'abord que Roissy n'est pas du tout un pôle majeur : le Quartier central des Affaires de Paris (QCA) compte 660 000 emplois et la Défense élargie : 350 000. Par ailleurs, statistiques INSEE à l'appui, écrire que 15% des actifs travaillent au sein de la plateforme est faux. Selon les données INSEE publiées par Jacqueline Lorthiois dans son blog Médiapart, c'était environ 6% en 2008 et depuis en baisse vers 5% en 2019 des actifs du territoire qui travaillent sur la plateforme aéroportuaire. C'est donc pire que ne le disent le CD 95 et d'autres. Ils en déduisent sans démonstration que :

La création de nouvelles lignes de bus reliant pôles d'habitats et zones d'emplois ainsi que la mise en place d'aménagements leur garantissant des temps de parcours fiables et attractifs est donc un véritable enjeu pour le développement du territoire.

Il fut un temps où la solution magique était le projet du barreau ferré de Gonesse qui aurait relié la gares Villiers-le-Bel, Arnouville, Gonesse du RER D à la gare Parc des Expositions du RER B. Dès 2011 le CPTG a démontré que le faible taux d'emploi de la main d'œuvre de l'est du Val d'Oise sur la plateforme aéroportuaire, ne dépendait pas d'une offre insuffisante de transport lourd pour se rendre à partir des villes de l'est du Val d'Oise à Roissy : les villes du 93 qui sont directement reliées à Roissy par le RER B sont dans une situation identique. La ville qui avait en 2008 le taux d'emploi le plus élevé à Roissy était Goussainville sur le RER D (9% des actifs), Gonesse identique à Aulnay (6%).

La raison principale du faible taux d'emploi pour la main d'œuvre locale sur la plate-forme aéroportuaire n'est pas l'insuffisance des transports en commun, mais le manque de diversité des métiers (300 à 500 métiers sur les 10 000 environ répertoriés par le Service Public de l'Emploi). Plus la diversité des métiers d'un pôle d'emploi est faible, plus son aire de recrutement est étendue. C'est le cas de la plate-forme aéroportuaire.

Cette justification étant commune aux trois projets de BHNS, il est indispensable que le CD 95 :

- **nous dise la source de *« 15% des actifs travaillent au sein de la plate-forme », alors que l'INSEE indique 6%.***
- **Sur quoi repose l'affirmation : « *le déficit de liaisons performantes en transport en commun entre pôles d'habitats et zones d'emplois* »** comme explication du faible taux d'emploi de la main d'œuvre locale sur la plateforme au regard des données relatives aux communes desservies par le RER D et le RER B.

Points communs aux trois lignes :

Acceptons cette limite à la concertation sur le seul aspect de la desserte du Parc des Expositions et de la plateforme aéroportuaire à partir des cinq villes, Garges, Sarcelles, Villiers-le-Bel, Arnouville et Goussainville. Dans les trois rapports le CPTG relève :

- Absence du bilan de fonctionnement du BHNS 20 après plus de 6 ans de sa mise en service : Evolution de sa fréquentation comparée à la prévision de fréquentation sur les différents tronçons. Si le CD 95 propose de passer d'un à trois BHNS, il doit donner le bilan fait par IDFM du bus 20
- Absence de présentation de l'existant pour la desserte à partir de chacune des cinq villes (fréquence des trains et des bus, plages horaires, fréquentation envisagée pour répondre à la demande des usagers ne disposant pas d'un véhicule et transfert potentiel de la voiture vers les TC.)
- Amélioration de l'existant ou nouvelle ligne, quelle justification pour le choix de nouvelles lignes en BHNS ?

Quelques points positifs :

- L'élargissement de deux ponts proches des gares de Goussainville (sous les voies ferrées) et de Gonesse, Arnouville, Villiers-le-Bel (au-dessus des voies ferrées).
- Amélioration du rabattement vers deux gares du RER D à Goussainville en partant du nord de la commune et de la partie ouest de la commune de Villiers-le-Bel.
- Contrairement au bus 20 actuellement en service dont l'infrastructure n'est pas accessible aux autres bus, les nouvelles infrastructures des trois BHNS, bénéficieraient aussi aux lignes existantes.

➢ **La ligne Goussainville – Parc des Expositions.**

Temps prévu : 38 mn. Plus 22 mn pour arriver à Roissy Pôle, soit 60 mn.

Existant à 7h en semaine : 38 mn par bus 11 (Chapellerie, 13 arrêts, Hôpital de Gonesse) puis bus 20 (4 arrêts).

Pour aller à Roissy Pôle actuellement : de la Chapellerie bus 11 et 32ZA en 38 mn, bus 11 et 9518 en 31 mn et bus 32 en 45 mn

Questions : Quelles justifications du BHNS pour aller au Parc des expositions ? Quelle fréquentation des bus allant actuellement au Parc des Expositions ? Quelle prévision de fréquentation ?

- **La ligne Villiers-le-Bel - Parc des Expositions.**

Temps prévu : 40 mn. Plus 22 mn pour arriver à Roissy Pôle, soit 62 mn.

Existant à 7h en semaine : par bus 270 gare RER et bus 20 en 43 mn.

Pour aller à Roissy Pôle actuellement : de la Cerisaie bus 27 en 43 mn et de Fontaine Cypierre-Gonesse bus 22 en 17 mn

Question : Pourquoi ne pas aller directement à Roissy Pôle par la D 902 qui est fluide, en 17 mn à partir de Fontaine Cypierre-Gonesse comme le bus 22.

- **La ligne Garges-Sarcelles-parc des Expositions.**

Temps prévu : 30 mn. Plus 22 mn pour arriver à Roissy Pôle, soit 52 mn.

Existant à 7h en semaine : 32 mn par RER D et bus 20

Pour aller à Roissy Pôle actuellement : RER D Goussainville puis bus 32ZA en 40 mn ou RER D Gonesse puis bus 22 en 46 mn.

Conclusion :

Soyons clair, l'objectif masqué de ces trois BHNS ne peut qu'être l'urbanisation des terres agricoles du Triangle de Gonesse par des propositions de tracés qui y convergent mais, comme la gare en plein champ de la ligne 17 nord, ont perdu toute justification depuis l'abandon d'EuropaCitya. S'il était avéré qu'il y ait une attente des habitant.es du territoire ce serait celle-ci : **pouvoir se rendre à Roissy Pôle en 30 minutes**. C'est le temps mis par le bus 9518 pour aller de la gare de Montsoult à Roissy Pôle avec 4 stations sur la plateforme aéroportuaire.

Il n'y a aucune raison de proposer aux habitant.es de Goussainville, Villiers-le-Bel, Garges-Sarcelles des temps de transports de 60 minutes. (Respectivement 38, 40, et 30 minutes pour se rendre au Parc des Expositions, plus 22 minutes du Parc des Expositions à Roissy Pôle, soit 60, 62 et 52 minutes.)

Le CPTG est bien sûr favorable à un investissement de l'ordre de 200 millions d'€ en faveur de l'amélioration des transports en commun, indispensable pour celles et ceux qui ne disposent pas de voiture. Mais cet investissement doit se faire sur la base d'une analyse solide des besoins réels. L'amélioration d'autres lignes (amélioration RER D, prolonger le T11 à ses deux extrémités actuelles) est évidemment prioritaire.

Le CPTG regrette l'absence d'un état des lieux et d'une enquête sur les besoins des usagers des transports en commun de l'est du Val d'Oise qui permettrait de réorienter les tracés et de diversifier les destinations. Le dossier en l'état ne peut être soumis à l'enquête publique.

Le CPTG souligne les insuffisances de la concertation : faible communication donc très faible participation. Réunions publiques concentrées sur deux semaines seulement. Impossibilité de prendre connaissance des avis envoyés par internet, absence de garant de la neutralité comme la CNDP ... Bref concertation administrative alibi.

6.6.3. Collectif Vélo Île-de-France

collectif vélo ILE DE FRANCE

30 juin 2023

Contribution concertation préalable BHNS Grand Roissy

Le Collectif Vélo Île-de-France est la fédération des associations de plaidoyer vélo en Île-de-France, qui ont pour but de faciliter les déplacements à vélo sur le territoire. Sur le territoire du Grand Roissy, il comprend notamment en son sein l'antenne Mieux se Déplacer à Bicyclette d'Aulnay-sous-Bois.

Remarques générales

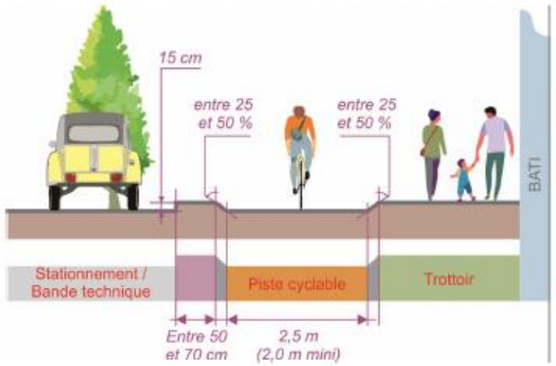
Les projets de transports en commun en site propre, par l'ampleur des réaménagements qu'ils impliquent, sont l'occasion de repenser fondamentalement la répartition de l'espace public et d'améliorer drastiquement les circulations cyclables.

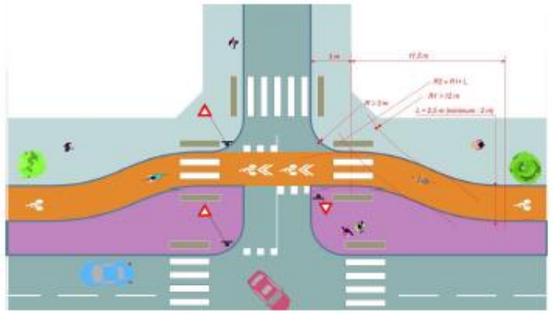
Pour autant, les profils et photomontages présentés lors de la concertation préalable font état de concepts et de choix qui ne correspondent plus aux standards et recommandations actuelles du Cerema. Bandes cyclables, voies bus et trottoirs partagés ne constituent en effet pas des infrastructures susceptibles de convenir à un public large et majoritairement demandeur d'infrastructures confortables et séparées.

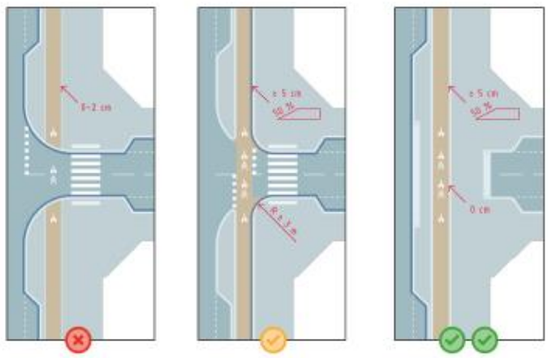
Recommandations actuelles du Cerema pour des infrastructures cyclables de qualité :

- pistes cyclables séparées de la circulation dès que celle-ci excède l'équivalent d'un trafic strictement local (à partir de 4 000 uvp/j)
- largeur de 2 à 2,50 m pour des pistes unidirectionnelles et de 3,5 à 4 m pour des pistes bidirectionnelles
- séparation avec le trafic piéton sous forme d'une différence de niveau d'au moins 5 cm de hauteur
- piste située le plus loin possible du trafic, par exemple derrière un stationnement, un alignement d'arbres, etc.
- des rayons de courbure de 10 à 20 m pour les trajectoires directes et de 3 à 5 m pour les changements de direction
- des régimes de priorité explicites à chaque intersection
- des pistes qui ne traversent pas les fils d'eau et qui n'ont pas de bordures ni de caniveaux en travers

1

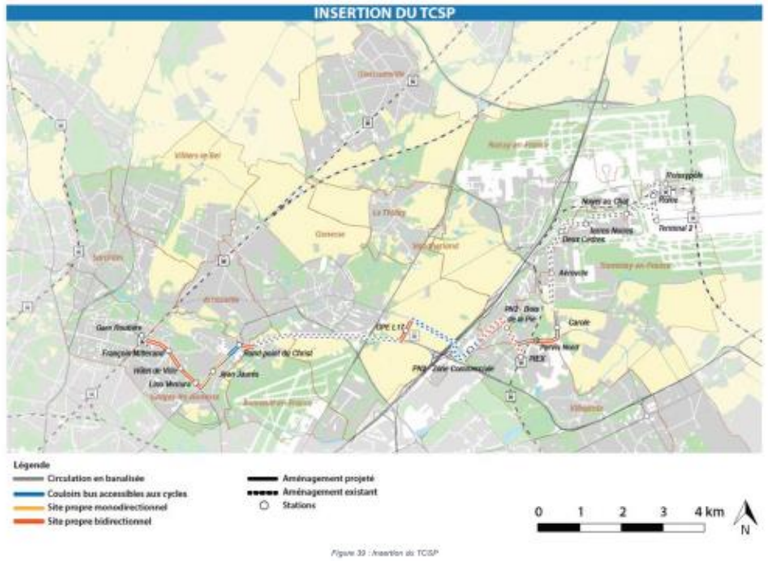






2

BHNS Garges



Entre la station du Triangle de Gonesse de la ligne 17 et la zone commerciale de Paris Nord 2, le couloir bus est marqué comme étant ouvert aux vélos.

Or **il n'en est rien**, cette voie bus est strictement interdite à la circulation des vélos. La demande des associations n'est d'ailleurs pas de le faire, mais de prévoir une piste cyclable séparée.

3