



Desserte BHNS du Grand Roissy

LIGNE GARGES-SARCELLES <> PARC DES EXPOSITIONS <> ROISSYPÔLE
BILAN DE LA CONCERTATION du 5 juin au 1^{er} juillet 2023

SOMMAIRE

1. Le projet de ligne de BHNS présenté à la concertation.....	3	4.1. Les objectifs et enjeux du projet.....	17
1.1. Le contexte général du projet	3	4.1.1. L'opportunité d'offrir une meilleure accessibilité à l'emploi.....	17
1.1.1. Contexte.....	3	4.1.2. L'intérêt de créer une nouvelle ligne de BHNS en lien avec le PIEX et Roissy-pôle	18
1.1.2. Historique et planification	3	4.1.3. Les retours d'expérience de la ligne 20	18
1.2. Les objectifs et principales caractéristiques du projet.....	4	4.2. Le tracé et les aménagements proposés	19
1.2.1. Le projet de la ligne de BHNS ligne Garges-Sarcelles <> Parc des Expositions <> Roissy-pôle, en bref	4	4.3. L'exploitation des bus	20
1.2.2. Les objectifs du projet.....	5	4.3.1. L'amplitude horaire	20
1.2.3. Les principales caractéristiques du projet	5	4.3.2. Les temps de parcours.....	20
1.3. Les acteurs du projet	7	4.4. Les aménagements cyclables et les modes actifs.....	21
1.3.1. Le maître d'ouvrage du projet, le Conseil Départemental du Val d'Oise	7	4.5. Les impacts du projet.....	22
1.3.2. Les financeurs du projet.....	7	5. Les enseignements de la concertation.....	23
1.3.3. Les partenaires du projet.....	8	6. Annexes	24
1.4. Le calendrier et le coût du projet	9	6.1. Délibération de l'assemblée départementale du Val d'Oise (préalable à la concertation).....	25
1.4.1. Le calendrier du projet.....	9	6.2. Délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités (préalable à la concertation)	27
1.4.2. Le coût du projet.....	9	6.1. Les affiches et le kakemono.....	28
2. Le déroulement et les modalités de la concertation	10	6.2. Le dépliant participatif.....	29
2.1. Le cadre et les objectifs de la concertation.....	10	6.3. La réunion publique de concertation à Garges-lès-Gonesse	32
2.1.1. Le cadre de la concertation.....	10	6.3.1. Le diaporama	32
2.1.2. Les objectifs de la concertation	10	6.3.2. Le compte rendu.....	40
2.2. La préparation de la concertation	10	6.4. La réunion publique de concertation à Gonesse	44
2.3. Les modalités d'information.....	11	6.4.1. Le diaporama	44
2.3.1. Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales	11	6.4.2. Le compte rendu.....	44
2.3.2. Les communiqués de presse	11	6.5. La délibération de l'assemblée départementale du Val d'Oise (post concertation)	47
2.3.3. Le dépliant explicatif.....	11	6.6. Les contributions des parties prenantes.....	48
2.3.4. Les kakémons et affiches	11	6.6.1. SaDur - L'association des usagers du RER D.....	48
2.3.5. La page internet dédiée au projet	12	6.6.2. Aéroports de Paris	48
2.3.6. La campagne sur les réseaux sociaux.....	12	6.6.3. Collectif pour le Triangle de Gonesse	49
2.3.7. La communication réalisée par les partenaires du projet	13	6.6.4. Collectif Vélo Île-de-France.....	51
2.4. Les moyens d'expression.....	15		
2.5. Les temps d'échanges	15		
3. La synthèse quantitative de la participation.....	16		
3.1. La répartition des contributions par modalité	16		
3.2. La répartition des contributions par thématique.....	16		
3.3. Les contributions des parties prenantes	16		
4. La synthèse thématique des avis exprimés.....	17		

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 Roissy-pôle) 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 Garges-Sarcelles <> Parc des Expositions <> Roissy-pôle**.

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 Paris (liaison 2 sur la carte ci-dessous) ;
- Entre Le Bourget et Roissy-pôle, via le Parc des Expositions (liaison 1 sur la carte ci-dessous).

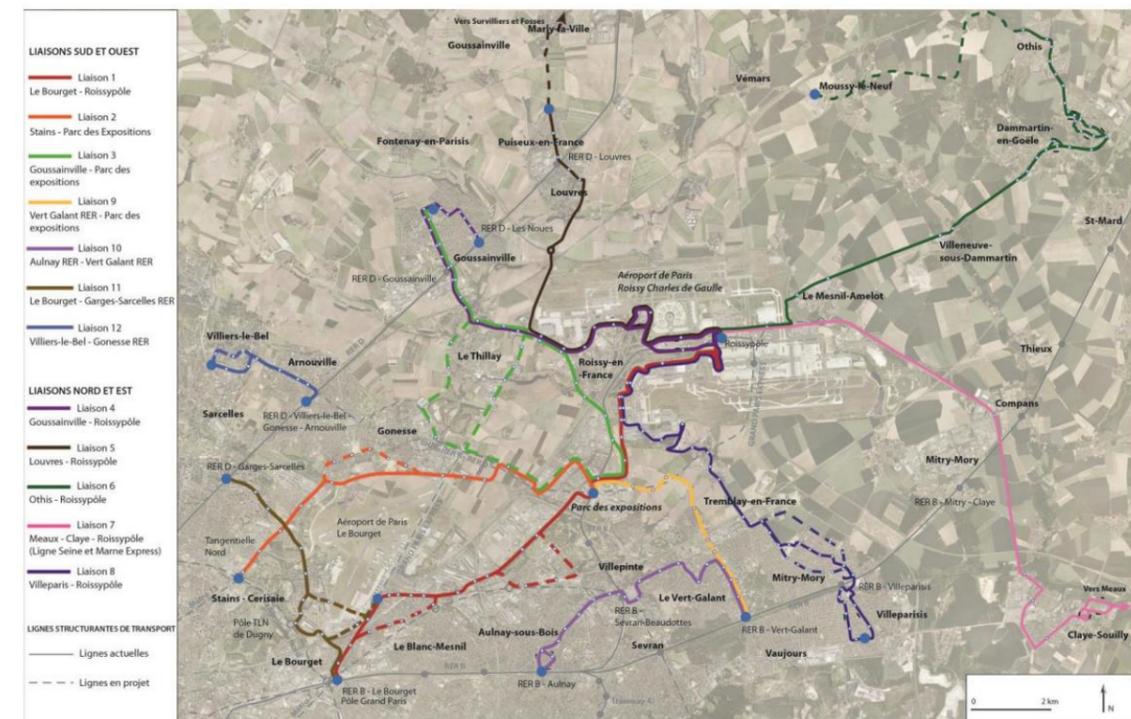


Figure 1 : Carte des liaisons structurantes identifiées dans le cadre de l'étude sectorielle de 2013

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) ;
- Le projet de prolongement du Tramway T5 de Garges-lès-Gonesse au Triangle de Gonesse inscrit au projet de SDRIF de septembre 2008 mais non retenu dans le cadre du SDRIF 2013.

La présente concertation sur le projet de **ligne de BHNS ligne Garges-Sarcelles <> Parc des Expositions <> Roissy-pôle** 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 ligne Garges-Sarcelles <-> Parc des Expositions <-> Roissypôle, en bref

Le projet consiste à créer une nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la gare RER D de Garges-Sarcelles, le Parc des Expositions de Villepinte et Roissypôle avec les caractéristiques suivantes :

- Une nouvelle ligne d'environ 21 km de long, dont 4 km aménagés en site propre par le projet (voies dédiées aux bus, ouvertes aux autres lignes de bus) et comptant 18 stations ;
- Des correspondances avec 4 lignes structurantes : RER B (Parc des Expositions, Roissypôle), RER D (Garges-Sarcelles), future ligne 17 du métro (Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, Roissypôle) et Tramway T5 (Garges-Sarcelles) ;
- Un bus toutes les 10 minutes en heure de pointe ;
- 46 minutes de temps de trajet total, soit une réduction de 10 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 30 000 voyageurs quotidiennement, dont 8 500 sur la ligne de BHNS et 21 500 sur les autres lignes qui utiliseront les aménagements ;
- Des aménagements cyclables continus et qualitatifs le long des voies réaménagées du BHNS.

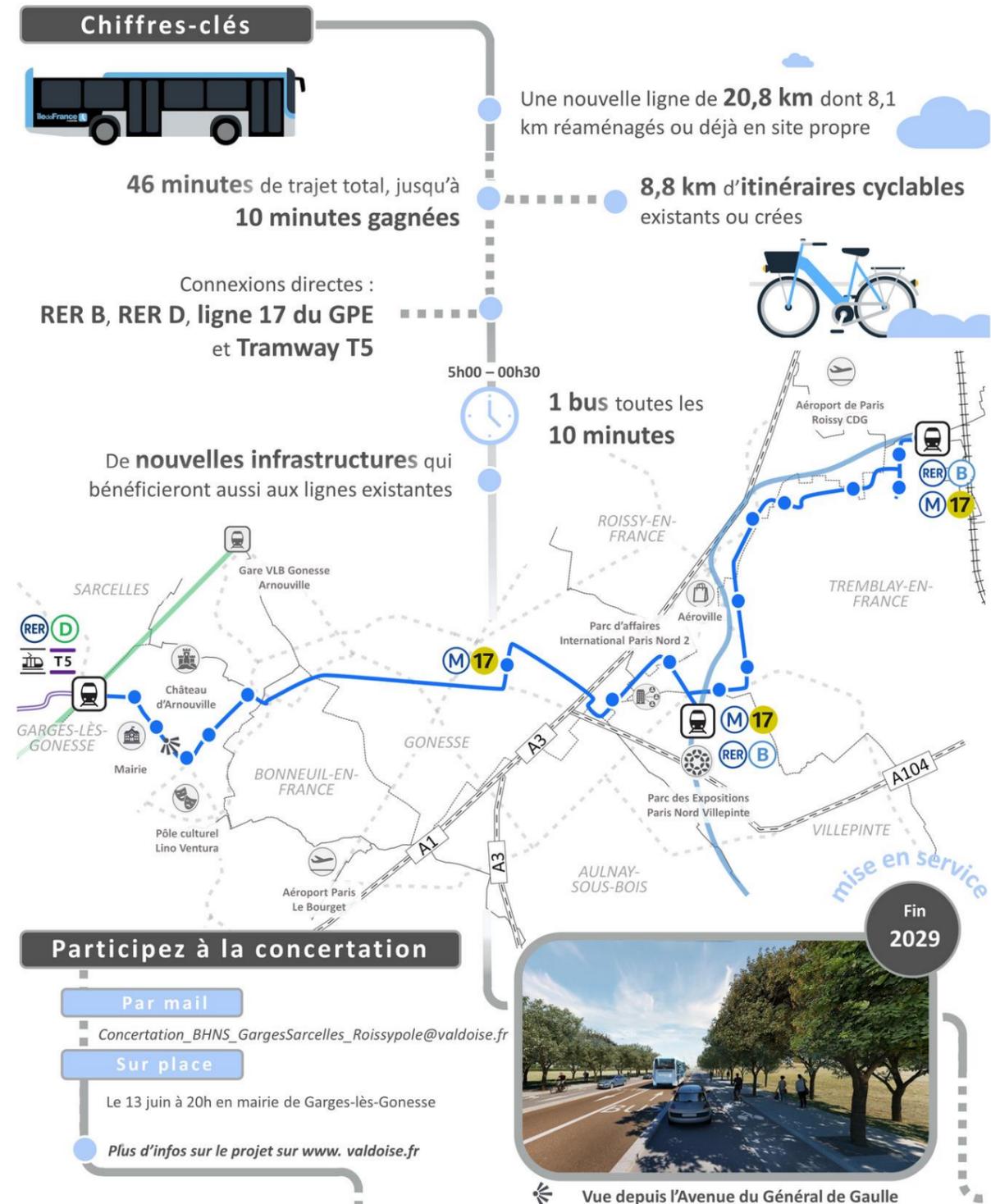
Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) se distingue du bus par :

- Ses performances : rapide, régulier et fiable, il garantit le respect des temps de parcours grâce à des aménagements 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.

Desserte Bus à Haut Niveau de Service Grand Roissy



Ligne Garges-Sarcelles <-> Parc des expositions <-> Roissypôle



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 (quartiers de la Dame Blanche, de La Muette, Carnot et centre-ville) et zones d’emplois à l’Est (Paris Nord 2, Aéroville, Zone Fret, Zone Cargo) 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 (centre commercial de l’Hôtel de Ville, Le Cube, lycée Simone de Beauvoir, collège Pablo Picasso, Parc des Expositions, Centre commercial Aéroville, etc.) tout en accompagnant le développement des projets urbains sur un secteur en forte évolution (NPNRU Dame Blanche, ZAC du Triangle de Gonesse, Aérolians, Zone Cargo, 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), plans vélo de la commune de Garges-lès-Gonesse et du département du Val d’Oise, etc.

Au regard de ces enjeux, les principaux objectifs de la ligne Garges-Sarcelles – Roissy-pôle 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 (11, 31, 133, 250, 95.02, 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 (RD125 à proximité de la gare de Garges-Sarcelles, carrefour RD125 / Avenue du 8 mai 1945 / Avenue François Mitterrand, Avenue de Stalingrad, etc.)

1.2.3. Les principales caractéristiques du projet

a. Les aménagements bus

S’étendant sur environ 21 km, la ligne reliera la gare RER D de Garges-Sarcelles à Roissy-pôle via le Parc des Expositions de Villepinte. Elle desservira à terme 18 stations, dont 7 stations aménagées dans le cadre du projet.

Sur un linéaire d’environ 4 km, des aménagements en faveur des bus sont proposés au regard des emprises disponibles et des contraintes de trafic.

La ligne desservira 5 nouvelles stations situées sur la RD125 et la RD84, puis elle rejoindra le site propre existant de la ligne 20 jusqu’au PIEX via le projet de prolongement de l’avenue du Paris (entre la RD84 et la RD170), le BIP et le Triangle de Gonesse. Elle circulera ensuite entre le PIEX et l’aéroport de Roissy-CDG, desservant 2 nouvelles stations réaménagées, avant de rejoindre l’itinéraire existant emprunté par la majorité des lignes desservant l’aéroport depuis le sud.

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, 20, 31, 39, 133, 250, 252; 95.02, 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.

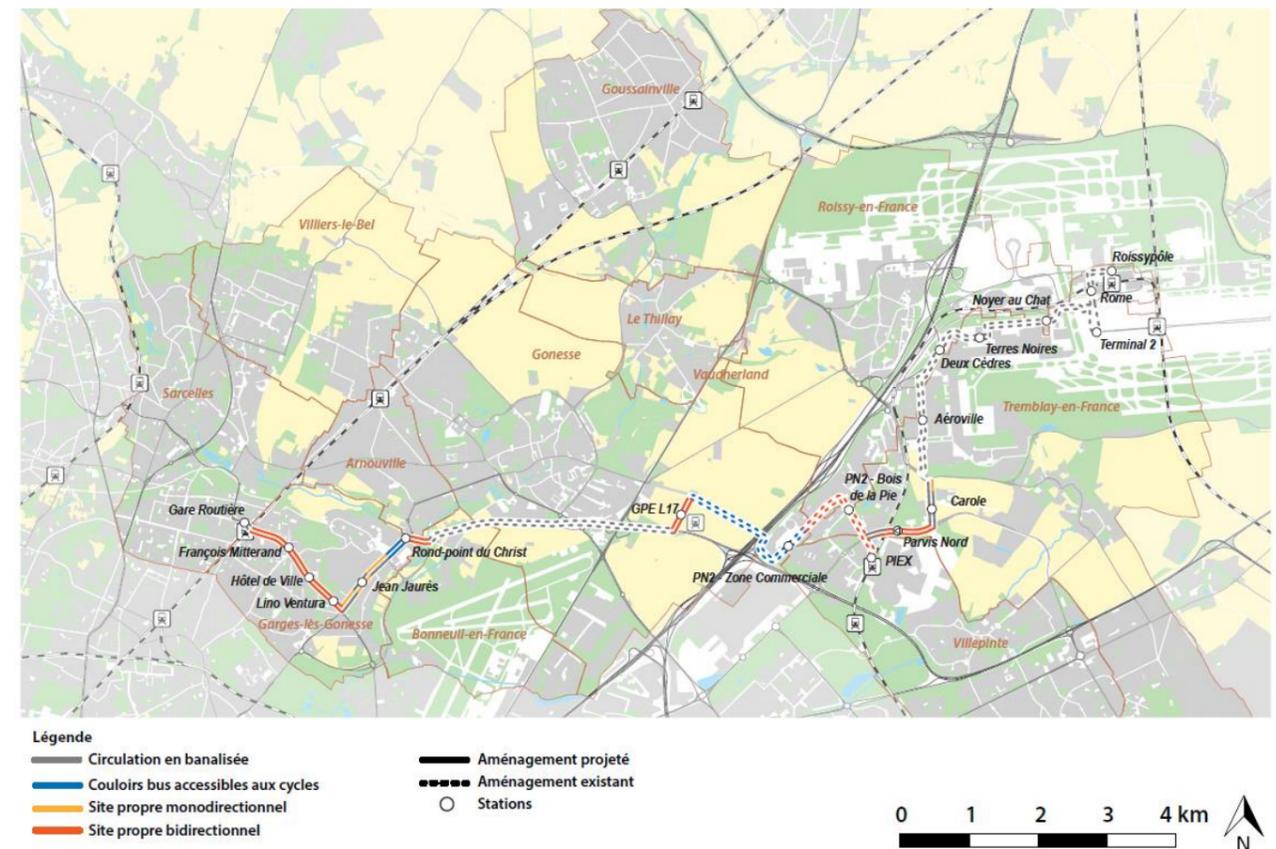


Figure 2 : Aménagements bus du BHNS Garges-Sarcelles <> Roissy-pôle

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 RD125) ;
- Couloir bus accessibles aux cycles (exemple RD84 entre le boulevard de la Muette et le prolongement du BIP).

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.

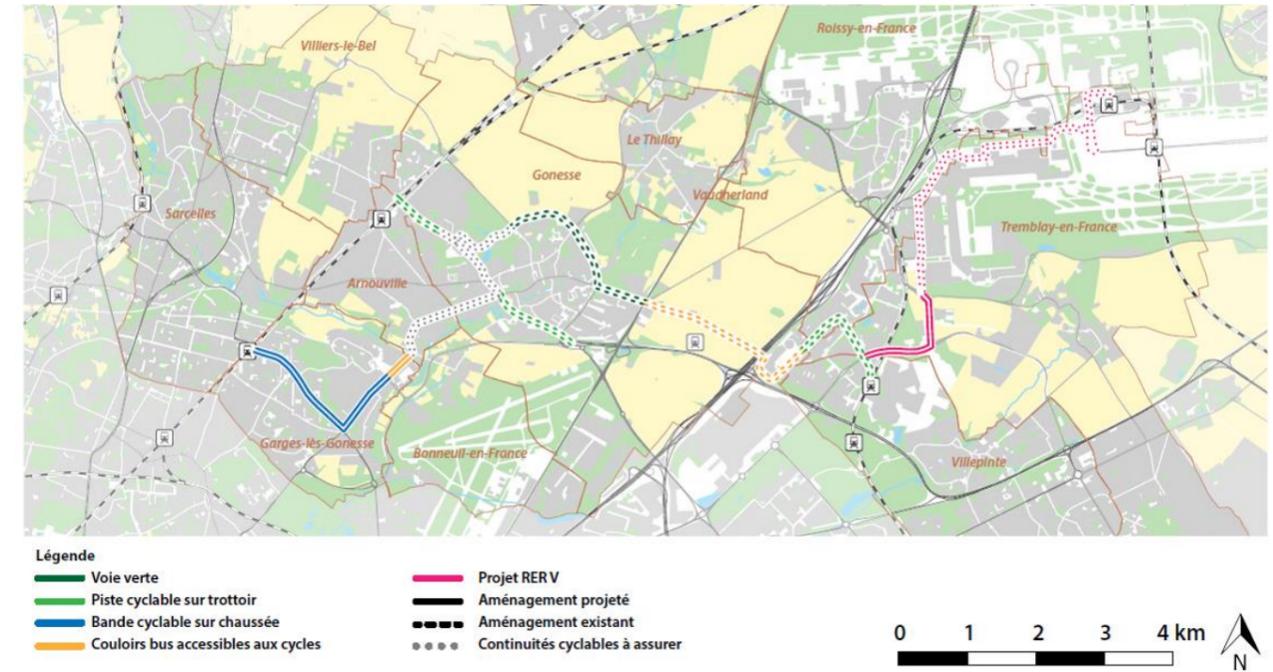


Figure 3 : Aménagements cyclables prévus le long de l'itinéraire

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 maîtrise 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 Garges-lès-Gonesse <> Parc des Expositions <> Roissy-pôle 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 Garges-lès-Gonesse <> Parc des Expositions <> Roissy-pôle, 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 Garges-lès-Gonesse ;
- La commune d'Arnouville ;
- La commune de Gonesse ;
- L'Établissement Public Territorial (EPT) Paris Terres d'Envol ;
- L'Établissement Public Territorial (EPT) Plaine Commune ;
- Le Département de Seine-Saint-Denis ;
- La société du Grand Paris ;
- 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.

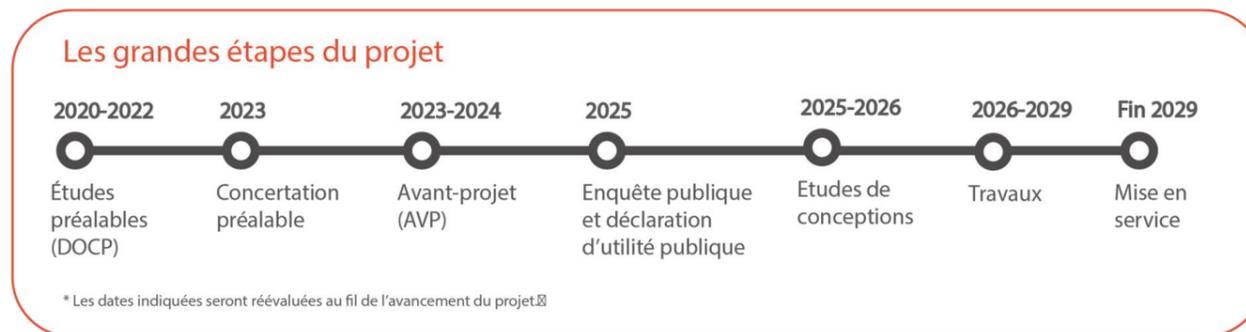


Figure 4 : Calendrier prévisionnel du projet

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 l'expérimentation à venir de la mise en œuvre d'une ligne Express reliant Garges-Sarcelles à Roissy-pôle via la RD170 et l'A1.

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 **49 M€** Hors Taxes (H.T.) aux conditions économiques de juillet 2021, dont 6,5 M€ pour le tronç commun aménagé pour les 3 lignes de bus à haut niveau de service du Grand Roissy (avenue Carole et RD40). Ce coût ne prend pas en compte l'aménagement routier entre la RD84 et la RD170 (qui dépend du projet de l'avenue du Paris).

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 Garges-Sarcelles <> Parc des Expositions <> Roissypôle (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 1^{er} 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 Garges-Sarcelles <> Parc des Expositions <> Roissypôle 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 Garges-Sarcelles à Roissy-pôle 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 5 : 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 6 : 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.

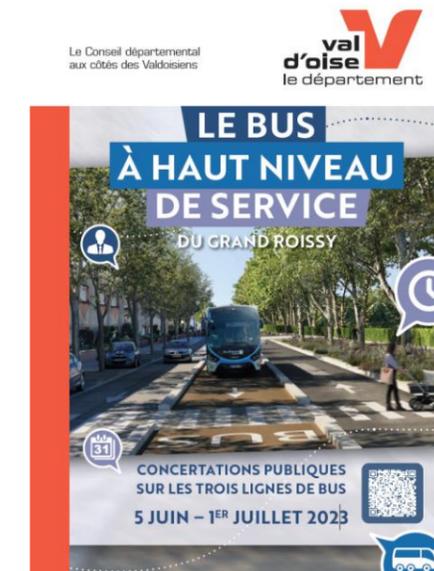


Figure 7 : Exemple d'affiche

2.3.5. La page internet dédiée au projet

La page internet <https://www.valdoise.fr/324-concertations-publiques-du-bhns-du-grand-roissy.htm> a 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 8 : 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 9 : Post twitter du 26 mai 2023



Figure 11 : Post Twitter du 29 juin 2023



Figure 10 : Posts Twitter du 5 juin 2023



Figure 12: Post Facebook du 5 juin 2023



Figure 13 : 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 :

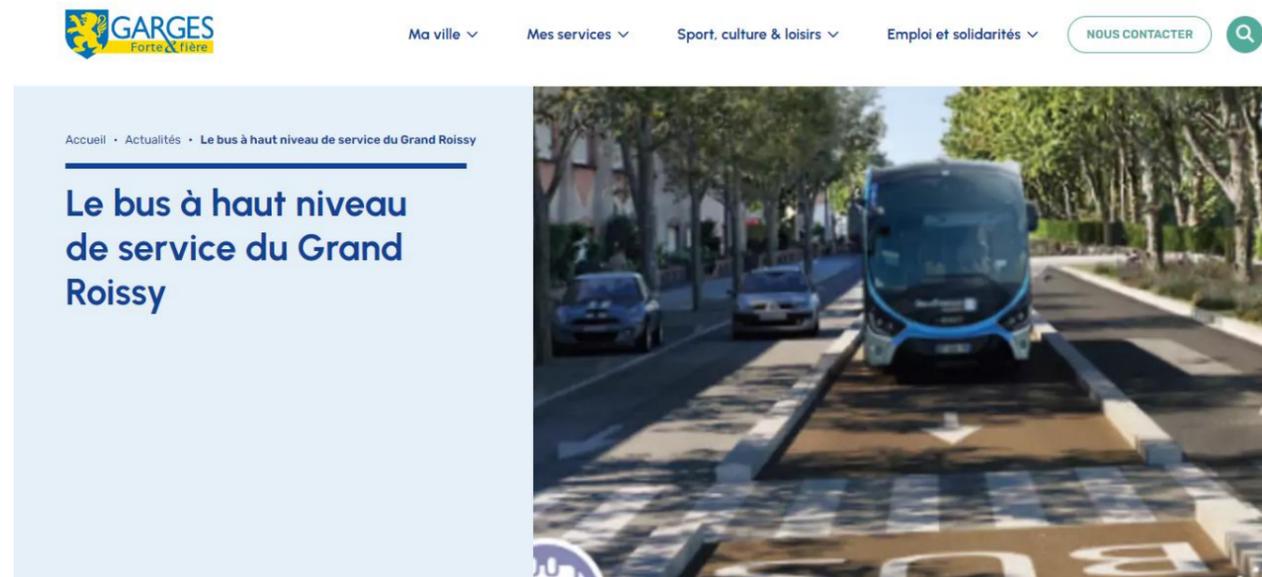
- Communication sur les réseaux sociaux



Figure 14 : Post Twitter de la CA Roissy Pays de France du 7 juin 2023

Commune de Garges-lès-Gonesse :

- Page dédiée sur le site internet de la ville



CONCERTATIONS PUBLIQUES SUR LES TROIS LIGNES DE BUS 5 JUIN - 1ER JUILLET 2023

Le Département a acté le lancement de la concertation pour la réalisation de 3 lignes de Bus à haut niveau de service (BHNS).

Figure 15 : Page internet de la ville de Garges-lès-Gonesse dédiée au projet

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 (Garges-lès-Gonesse, Arnouville, Gonesse et 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_GargesSarcelles_Roissypole@valdoise.fr)

2.5. LES TEMPS D'ÉCHANGES

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 mardi 13 juin 2023 à 20h à la mairie de Garges-lès-Gonesse ;
- Le jeudi 22 juin 2023 à 18h30 dans la Salle Jacques Brel de Gonesse.

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

3. LA SYNTHÈSE QUANTITATIVE DE LA PARTICIPATION

3.1. LA REPARTITION DES CONTRIBUTIONS PAR MODALITE

La concertation a permis de recueillir un total de 31 contributions (avis, propositions et questions), qu'elles soient individuelles ou collectives.

Celles-ci se répartissent comme suit :

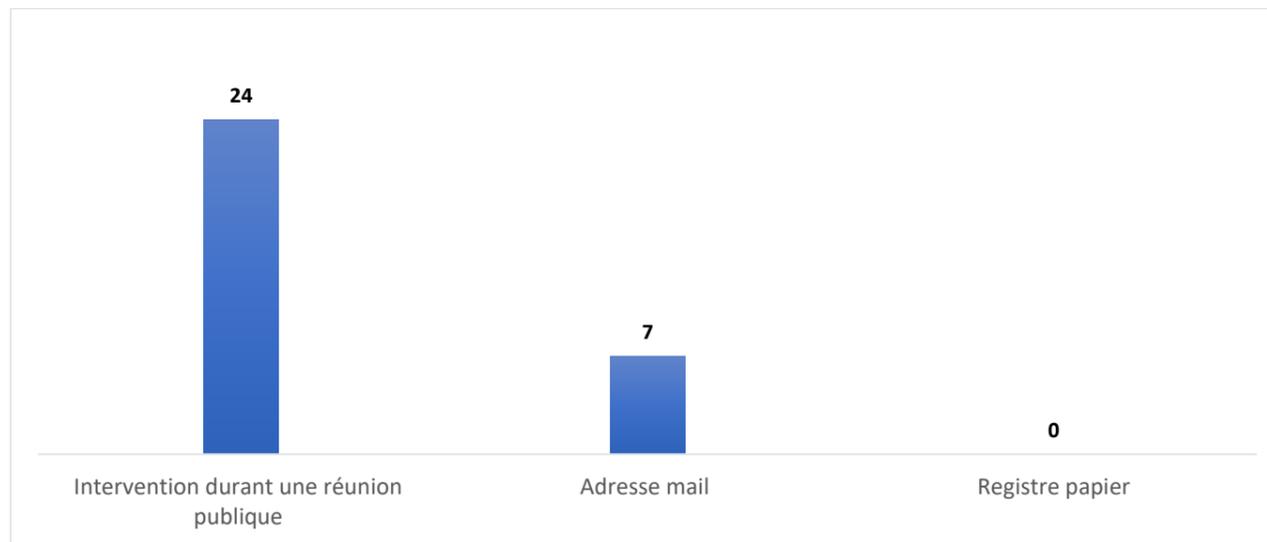


Figure 16 : Répartition des contributions par modalité

Par ailleurs, 60 personnes ont assisté aux réunions publiques.

3.2. LA REPARTITION DES CONTRIBUTIONS PAR THEMATIQUE

Les 31 contributions ont permis l'expression de 88 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).

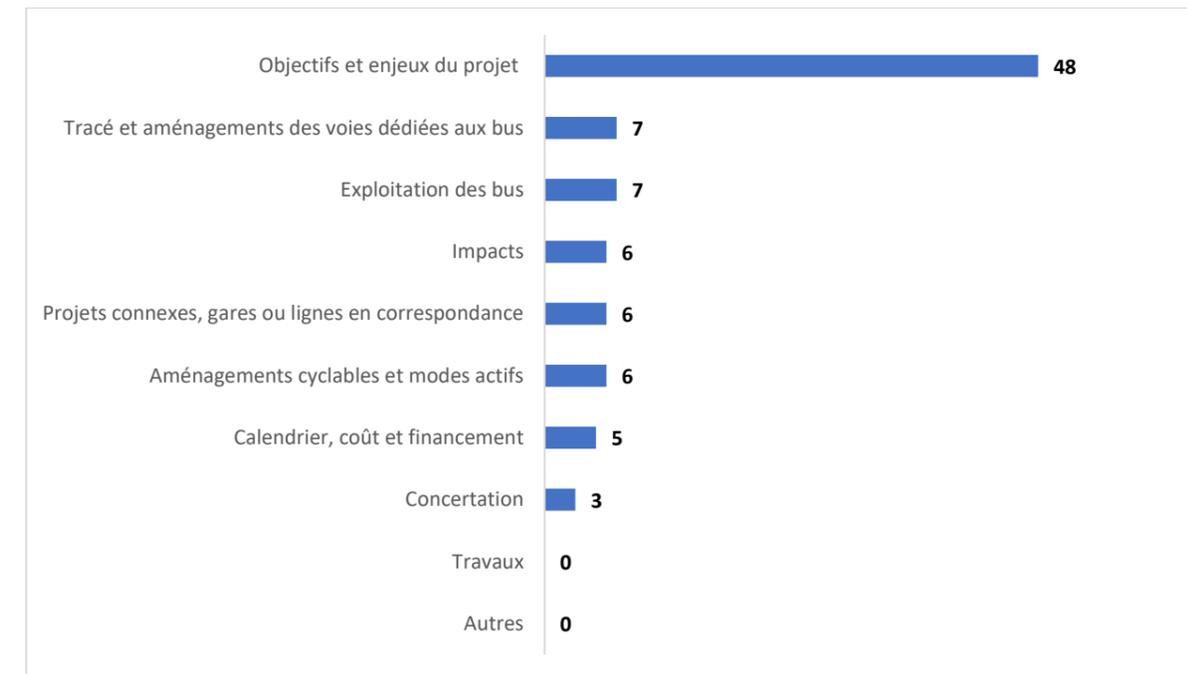


Figure 17 : Nombre d'occurrences des thématiques relatives au projet dans l'ensemble des avis et questions

3.3. LES CONTRIBUTIONS DES PARTIES PRENANTES

Parmi les 31 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 et Val-d'Oise Environnement.

4. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS

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 (55%) 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 et du Parc des Expositions.

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, la ligne de BHNS Garges-Sarcelles <> Parc des Expositions <> Roissy-pôle permettra un rabattement efficace vers quatre gares majeures du territoire. L'intermodalité offerte 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.) avec :

- Le RER D à la gare de Garges-Sarcelles,
- Le RER B au Parc des Expositions et à Roissy-pôle,
- La ligne 17 du Grand Paris Express au Triangle de Gonesse, au Parc des Expositions et à Roissy-pôle,
- Le T5 à la gare de Garges-Sarcelles.

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 (ZAC du Triangle de Gonesse, Aérolians, Zone Cargo, 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 et Roissy-pôle

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 22 ou 32 par exemple), à l'amélioration du RER D, au prolongement du T11 Express vers Sartrouville et Noisy-le-Sec ou encore à celui du T5.

L'opportunité pour la ligne de BHNS de rejoindre le Parc des Expositions de Villepinte et à Roissy-pôle est également questionnée. Certains participants expliquent que peu de Sarcellois et Gargeois (respectivement 3 et 5% des actifs) travaillent actuellement à Villepinte ou Roissy.

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 (qui soutient néanmoins fortement le projet).

Concernant le T5, son prolongement n'est à ce stade pas envisagé car non inscrit dans le schéma directeur de la Région Île-de-France.

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 / jour 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 8 500 voyageurs par jour qui emprunteront la ligne de BHNS et 21 500 autres voyageurs qui bénéficieront des aménagements proposés en utilisant d'autres lignes du secteur.

Certains habitants du territoire soulignent toutefois l'intérêt de ce projet de BHNS de permettre une « alternative au RER D pour rejoindre Paris lorsque que ce dernier dysfonctionne ». En parallèle, le groupe Aéroports de Paris (ADP) soutient la mise en œuvre de ce projet de BHNS qui « assurera la connexion avec d'autres transports au sein du pôle multimodal de Roissy-pôle et doit concourir à augmenter la part des personnes, salariés et passagers, utilisant les transports collectifs pour venir à l'aéroport, en limitant ainsi la croissance du trafic routier. »

4.2. LE TRACE ET LES AMENAGEMENTS PROPOSES

Cette thématique a été relativement peu abordée dans les avis, propositions et questions du public lors de la concertation. En lien avec la thématique précédente, certains opposants au projet comme **Pascal BERTOLINI**, conseiller départemental du Val d'Oise, se sont dit favorables à « limiter à la réalisation des voiries en site propre sur le tronçon desservant Garges-lès-Gonesse », ce qui constitue tout de même plus de la moitié des aménagements proposés dans le cadre de la mise en œuvre de la ligne (~55% du linéaire).

Certains participants se sont également interrogés sur l'intérêt de rejoindre le site propre existant de la ligne 20 au niveau du Triangle de Gonesse, ce qui impliquerait d'avoir un itinéraire commun de deux lignes de BHNS rejoignant l'aéroport de Roissy.

À partir du Triangle de Gonesse, le site propre actuel sera suffisamment capacitaire pour accueillir deux lignes de BHNS en passage. Le projet optimise ainsi les ouvrages existants au lieu de générer des travaux supplémentaires pour en créer de nouveaux.

À l'origine, le projet du « Barreau de Gonesse » faisait la liaison entre le RER D (Gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville) et le RER B (Gare du Parc des Expositions de Villepinte). Cette nouvelle ligne de BHNS irriguera davantage le territoire, en offrant plus de desserte des pôles multimodaux que ce dernier (Gares-Sarcelles, Roissypôle).

Enfin, la nature de la desserte entre le Parc des Expositions et Roissypôle pour cette ligne de BHNS (missions, terminus partiel, etc.) sera définie plus précisément dans le cadre des études ultérieures.

Enfin, plusieurs intervenants, dont le conseil municipal de Garges-lès-Gonesse, ont souligné la nécessité de prévoir des aménagements qualitatifs et confortables, notamment au niveau des stations.

Les stations seront l'un des éléments forts du projet, permettant notamment d'assurer son unité et sa lisibilité. Une station de BHNS permet l'accueil des usagers et constitue un dénominateur commun fonctionnel du projet technique. Les stations seront les éléments récurrents des séquences traversées, tout en étant traitées avec discernement, dans le respect des spécificités du tissu proche et des épaisseurs disponibles. Leur présence change les usages et crée de nouvelles polarités.

Ainsi, leur conception sera affinée dans le cadre des études détaillées afin que ces stations soient intégrées mais aussi fonctionnelles, ergonomiques, identitaires et confortables. En effet, une station doit :

- Respecter le dimensionnement du matériel roulant ;
- Respecter les normes d'accessibilité (continuité piétonne, dispositifs d'alerte, zones de dégagement et de retournement) ;
- Proposer des aménagements de base (signalétique, information voyageur, éclairage, abris, mobilier).

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

Certains participants, comme le « Collectif pour le Triangle de Gonesse », sont critiques concernant les temps de parcours projetés de la ligne de BHNS de Garges-Sarcelles, jugés trop importants au regard des investissements réalisés.

Ce collectif estime que pour rejoindre Roissy-pôle depuis Garges-Sarcelles, 52 minutes seront nécessaires avec le BHNS (« 30 minutes jusqu'au PIEX puis 22 minutes pour arriver ensuite à Roissy-pôle »), alors qu'aujourd'hui cela est faisable en 40 à 46 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 Garges-Sarcelles au Parc des Expositions (30 minutes) soit globalement identique au temps de parcours actuel (32 minutes) via le RER D et la ligne de bus 20 (avec une correspondance à la gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville).

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

Les voyageurs désirant se rendre à Roissy-pôle depuis Garges-Sarcelles n'auront pas vocation à emprunter la ligne de BHNS dans son intégralité mais plutôt de réaliser une rupture de charge pour emprunter la ligne 17 du Grand Paris Express, au Triangle de Gonesse par exemple.

Par ailleurs, aux heures de pointe, les temps de trajet affichés dans les grilles horaires sont souvent fortement sous-estimés sur le territoire au regard des difficultés d'exploitation rencontrées. En effet, les grilles horaires présentent des temps de parcours équivalents 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.

Ensuite, le « **Collectif Vélo Île-de-France** » regrette que le site propre existant entre le Triangle de Gonesse et la zone commerciale de Paris Nord 2 ne soit pas ouvert aux vélos aujourd'hui. Cette fédération souhaiterait qu'une piste cyclable sécurisée soit mise en œuvre dans ce secteur.

L'**association SaDur** alerte également sur l'enjeu de proposer des aménagements sécurisés pour les cyclistes, que ce soit pour rejoindre les gares ou circuler sur la plateforme aéroportuaire. Par ailleurs, le conseil municipal de Garges-lès-Gonesse souhaite qu'une « circulation sécurisée pour les cycles au niveau de la Gare » soit créée.

Enfin, certains habitants regrettent le manque de signalétique des aménagements actuels.

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

- Avenue du Général De Gaulle (RD125): bandes cyclables d'1,8 m ;
- Avenue de Stalingrad (RD84) entre la RD125 et le boulevard de la Muette : bandes cyclables d'1,8 m à 2m ;
- Avenue de Stalingrad (RD84) entre le boulevard de la Muette et le prolongement du BIP : couloirs bus ouverts aux cycles (secteur très contraint) ;
- Avenue Carole et RD40 : piste cyclable bidirectionnelle de 3,3 à 4m (itinéraire du réseau Vélo Ile-de-France – VIF).

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 au 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.

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 routier sur les voies contigües, les nouvelles recommandations du CEREMA et le renforcement de cette pratique.

À ce stade des études, le projet de ligne de BHNS Garges-Sarcelles <> Parc des Expositions <> Roissypôle ne prévoit pas d'aménagements cyclables dans les secteurs non réaménagés. La continuité des itinéraires cycles sera traitée dans le cadre des différentes politiques cyclables menées sur le territoire et seront soutenues par le Département :

- Schéma directeur cyclable de la CARPF ;
- Réseau Vélo Ile-de-France (VIF) ;
- Plan vélo de la commune de Garges-lès-Gonesse ;
- Plan vélo de la commune de Gonesse ;
- Plan vélo du Département du Val d'Oise ;
- Etc.

4.5. LES IMPACTS DU PROJET

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

- Le souhait de réduire le plus possible la suppression des places de stationnement ;
- La volonté de limiter au maximum l'impact sur les espaces verts et les arbres d'alignement ;
- Le bilan du projet en termes d'imperméabilisation des sols ;
- Une inquiétude concernant les remontées de files et la saturation des carrefours ;
- La restructuration éventuelle du réseau de bus avec l'arrivée de cette nouvelle ligne de BHNS.

La ville de Garges a également exprimé le souhait de prévoir dans le cadre des études détaillées, une « étude de circulation tenant compte des projets du territoire et mesurant les conséquences en termes de trafic routier en cas de non-réalisation de l'avenue du Parisis. »

Le BHNS Garges-Sarcelles <> Parc des Expositions <> Roissy-pôle 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 traversés, 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 de 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.

Concernant l'imperméabilisation des sols, cela devrait être assez faible car le projet s'insère majoritairement sur des voiries existantes en zones déjà urbanisées. Les études réglementaires à venir permettront de préciser ce bilan.

Par ailleurs, le projet de BHNS est lié à celui de la section Est de l'Avenue du Parisis. En effet, le flux de circulation repris par l'avenue du Parisis permettra de réduire la circulation sur les avenues De Gaulle et Stalingrad. Cela permet alors de supprimer les voies routières au profit des bus et des vélos sans bloquer les axes

Enfin, ce projet donnera lieu à sa mise en service à une restructuration du réseau de bus, à laquelle les élus des territoires concernés seront associés. Elle aura pour objectif de faire bénéficier les lignes de bus structurantes des aménagements réalisés dans le cadre du projet, en répondant également aux nouveaux besoins de desserte liés notamment aux projets urbains. Néanmoins, la réorganisation du réseau de bus est du ressort d'Ile-de-France Mobilités et n'est pas connue à ce stade des études. Toutefois, l'objectif est bien de conserver les lignes de bus existantes en plus des lignes de BHNS.

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 des aménagements proposés par le projet dans le secteur de Garges-lès-Gonesse

Les aménagements proposés à Garges-lès-Gonesse sur l'avenue du Général de Gaulle et sur l'avenue de Stalingrad obtiennent de manière générale un soutien de la population dans la mesure où, notamment, ils permettent d'améliorer les lignes existantes (133, 95.02, 31...), de faciliter le rabattement des habitants vers le RER D et le T5 et d'améliorer les liaisons avec les villes voisines.

- Une attention devra toutefois être apportée pour minimiser les impacts sur le stationnement, les espaces verts et les arbres.

Des attentes sur les temps de parcours

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 Garges-lès-Gonesse et Roissy - Charles de Gaulle.

La ligne de BHNS ne permettra pas un temps de parcours de 30 minutes de terminus à terminus car elle desservira de nombreux pôles d'emplois du secteur, dont le parc des expositions, avant d'arriver à Roissy-pôle. Toutefois, les aménagements réalisés permettront d'atteindre cet objectif d'une liaison Garges-lès-Gonesse – Aéroport en 30 minutes grâce aux autres lignes de bus du secteur qui bénéficieront également des gains de temps offerts par le projet et grâce à l'articulation avec la future ligne 17 du métro.

- Afin de répondre aux attentes des participants, la restructuration du réseau de transport autour du projet devra donc offrir ainsi des liaisons rapides vers Roissy-pôle. Les gains de temps sur les autres lignes du secteur devront être étudiés et présentés explicitement dans la suite des études.

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 sur l'ensemble du linéaire aménagé. 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).

Des interrogations sur les aménagements dans les sections « interurbaines »

Si la possibilité d'aller rapidement de Garges-lès-Gonesse au secteur du Parc des Expositions et de l'aéroport a été relevée comme positive par certains participants, d'autres l'interrogent. Ainsi, les aménagements en dehors de Garges-lès-Gonesse (notamment pour l'accès à la ZAC du Triangle de Gonesse) sont remis en question par certains participants (qui s'opposent à l'urbanisation du Triangle de Gonesse).

- L'opportunité de ces aménagements sera objectivée grâce à l'analyse socio-économique du projet menée dans la suite des études. Le niveau d'ambition des aménagements d'accès à la ZAC et à l'intérieur de la ZAC sera alors adapté, en lien avec l'aménageur.

6. ANNEXES

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

REPUBLIQUE FRANCAISE PUBLIE LE
31 MAI 2023 DEPARTEMENT DU VAL D'OISE

DELIBERATION DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
 ACTE EXECUTOIRE
 APPLICATION DE L'ARTICLE
 L3131-1 DU CODE GENERAL
 DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

N° 5-17 - 2
 Séance du 26 mai 2023

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

Sylvie BOURESCHÉ
 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 Édwina 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 Noëlie PLELAN, M. Alexandre PUEYO, Mme Agnès RAFATTIN-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 31 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 concertations publiques sur les trois projets de lignes du BHNS du Grand Roissy ;

APPROUVE le lancement d'une concertation publique relative à la "Ligne de Garges-Sarcelles entre le lundi 5 juin 2023 et le samedi 1^{er} juillet 2023 ;

PREND ACTE de la délibération du Conseil municipal de Garges-lès-Gonesse en date du 16 avril 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 Gonesse en date du 22 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 Arnouville en date du 17 avril 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	

ACTE TRANSMIS AU
REPRESENTANT DE L'ETAT

LE 31 MAI 2023

Contre :
Abstention :
Ne prend pas part au vote :

La Présidente du Conseil départemental



Marie-Christine CAVECCHI

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

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220712-5861-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 : 075-287500078-20220712-5861-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

6.2. LE DEPLIANT PARTICIPATIF



Le kakémono



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 entre 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) – Roissy-pôle via le Parc des Expositions de Villepinte.
- ▶ Garges-Sarcelles RER – Roissy-pôle via le Parc des Expositions de Villepinte.

Pour chacune des lignes, une concertation préalable se tiendra du 5 juin au 1^{er} 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 - Roissy-pôle

- 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 - Roissy-pôle

- 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



* 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 1^{er} 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_publicque_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_publicque_bhns



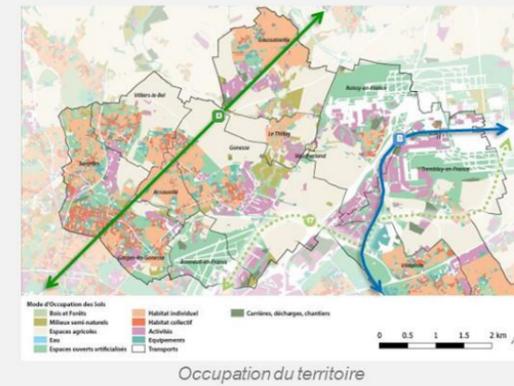
6.3. LA REUNION PUBLIQUE DE CONCERTATION A GARGES-LES-GONESSE

6.3.1. Le diaporama



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



5

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.



6

1 Les enjeux 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

7



2 | Le concept de Bus à Haut Niveau de Service

8

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 aménagements 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.

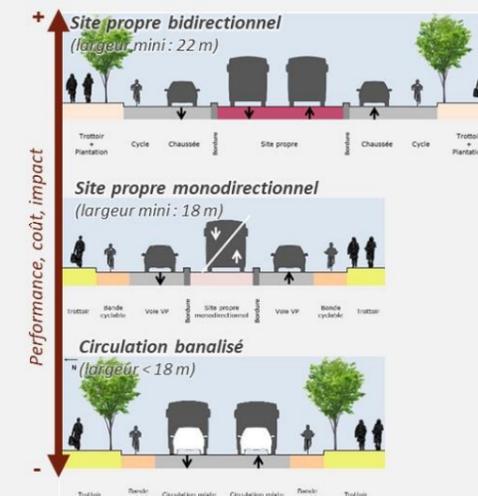


Un profil type de BHNS avec une voie bus dans chaque sens ou « site propre bidirectionnel »

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 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

12

3 Le BHNS Garges-Sarcelles <--> Parc des expos - Roissypôle

- Une ligne de 20 km jusque Roissypôle. 4 km d'aménagements nouveaux, 4 km d'aménagements existants et 12 km de circulation sur la voirie générale.
- Trois pôles d'échanges majeurs : Garges-Sarcelles RER, Parc des expos et Roissypôle. Des correspondances avec 4 lignes structurantes : **17 B D T5**
- 1 bus toutes les 10 minutes en pointe.
50 min de trajet total, 30 min entre Garges-Sarcelles et le Parc des Expos. Jusqu'à 10 minutes de gagnées.
- Un trajet plus rapide pour 30 000 voyageurs quotidiennement, dont 8 500 sur la ligne de BHNS.



13

3 Les tracés étudiés et les variantes

De nombreuses variantes ont été étudiées.

Le tracé retenu privilégie :

- La desserte de Garges-lès-Gonesse, via l'av. du G^l de Gaulle et de Stalingrad.
- La rapidité jusqu'au Triangle de Gonesse, via la RD170.
- La réutilisation des infrastructures existantes de la ligne 20 entre le Triangle de Gonesse et le Parc des expos.



14



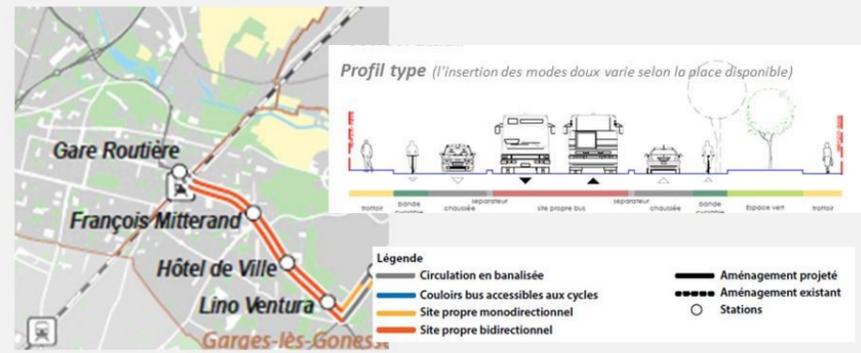
4 | Les Aménagements proposés

15

4 Les aménagements proposés

Garges-lès-Gonnesse, avenue du Général de Gaulle :

- Un site propre central dans les deux sens à la place de voies de circulation, pour assurer une performance optimale du bus,
- 4 stations pour desservir la gare RER et les différents quartiers de la ville,
- Des aménagements pour les vélos.



16

4 Les aménagements proposés



Garges-lès-Gonnesse :
avenue du Général de
Gaulle (RD125)

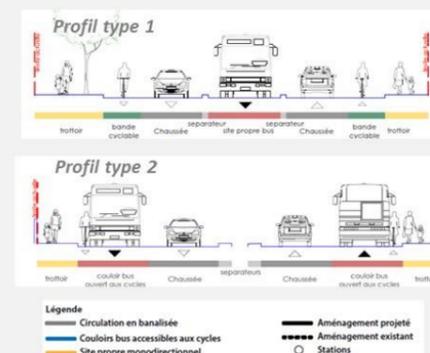


17

4 Les aménagements proposés

Garges-lès-Gonnesse, avenue de Stalingrad :

- Une voie bus dans le sens le plus congestionné, des couloirs bus sur le pont de la Muette (meilleure insertion possible sans reprendre l'ouvrage).
- 2 stations pour desservir Garges et le sud d'Arnouville
- Des aménagements pour les vélos.



18

4 Les aménagements proposés



Garges-lès-Gonnesse :
av. Stalingrad (RD84)

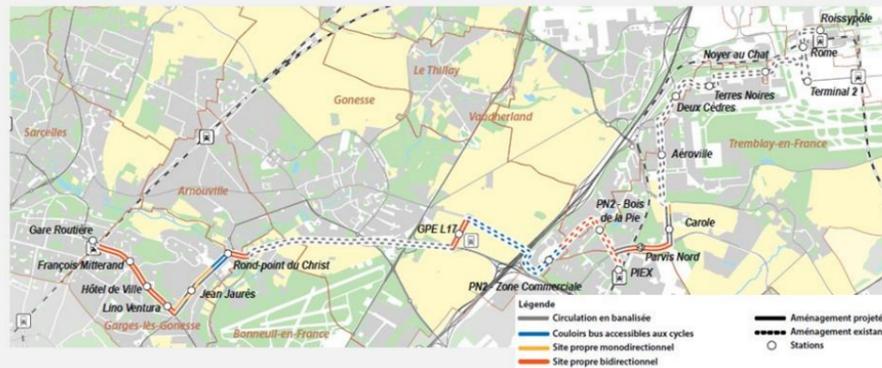


19

4 Les aménagements proposés

Entre Garges-lès-Gonnesse et le Parc des expositions :

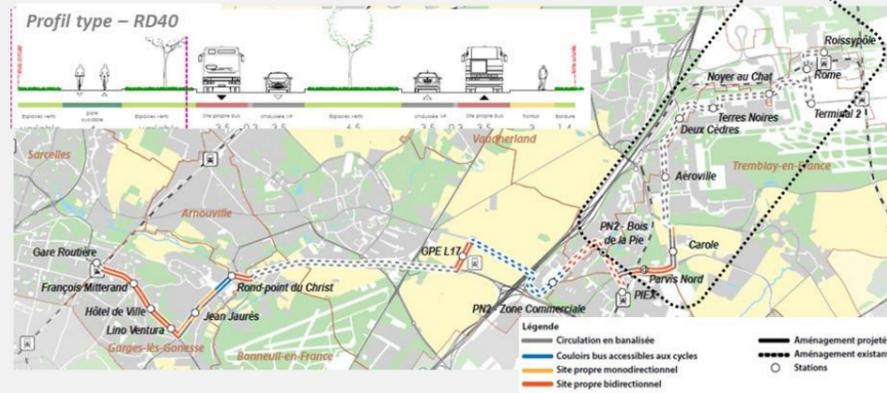
- Création de voies d'accès et de sortie pour le bus sur la RD170
- Circulation avec les voitures sur la RD170 et réutilisation des aménagements du bus ligne 20 entre le Triangle de Gonnesse et le Parc des expositions.
- 4 stations pour desservir la gare RER, la future ligne 17 et les zones d'activités



4 Les aménagements proposés

Entre le Parc des expositions et Roissy :

- Création de couloirs bus sur la RD40 à la place de voies de circulation.
- Pas d'aménagement sur la plateforme de Roissy – Charles de Gaulle.
- 9 stations pour desservir les zones d'activités



4 Les aménagements proposés



Villepinte – RD40



22

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, 31, 133, 250, 95.02).
- Au total, 30 000 voyageurs gagneront du temps chaque jours grâce aux aménagements.
- Dont 8 500 qui emprunteront la ligne de BHNS quotidiennement et plus de 20 000 sur les autres lignes.



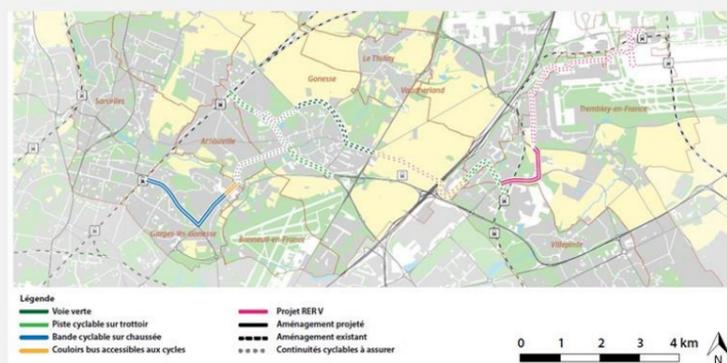
4 Les aménagements cyclables du projet

Dans les secteurs urbains ou apaisés :

- Pistes ou bandes cyclables (selon espace disponible)
- Vélos dans les couloirs bus pour les secteurs contraints

Sur le tracé de la ligne 20 : Utilisation des aménagements existants

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

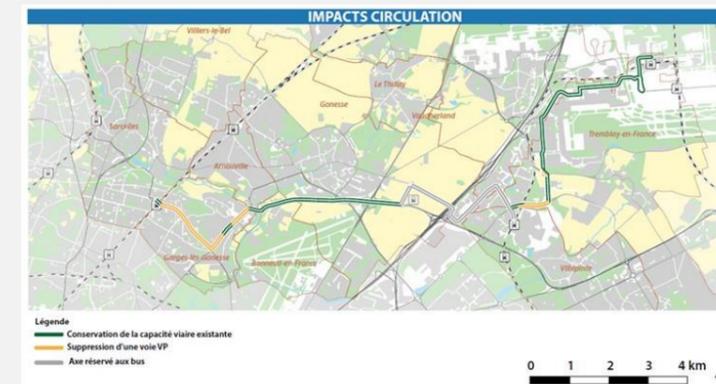


5 | Les impacts possibles du projet

5 Impacts sur les conditions de circulation

Le projet n'entraîne 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

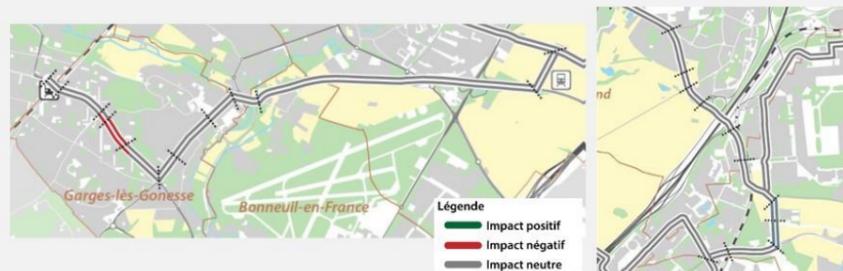


5 Impacts sur le stationnement

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

Les impacts sont majoritairement situés l'avenue du Général de Gaulle (RD125). La suite des études cherchera à minimiser cet impact.

Sur le reste du linéaire (RD84, RD40), les aménagements du BHNS permettent de préserver le stationnement.



27

5 Impacts fonciers envisageables

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

Ces besoins fonciers seraient majoritairement sur la RD125 dans Garges-lès-Gonnesse. Certains besoins ponctuels apparaissent aussi sur la RD40.

Le périmètre précis des acquisitions foncières sera précisé dans le cadre des études ultérieures et de l'enquête parcellaire.



29

5 Impacts sur les arbres d'alignements

Le projet pourrait entraîner la suppression d'arbres.

Toutefois, le bilan global des plantations est largement positif sur la totalité du tracé du projet :

- restitution ou création d'alignements d'arbres sur la RD125, la RD84 ainsi que sur la RD40.



28



6 | Coût et calendrier prévisionnel

30

6 Le coût du projet



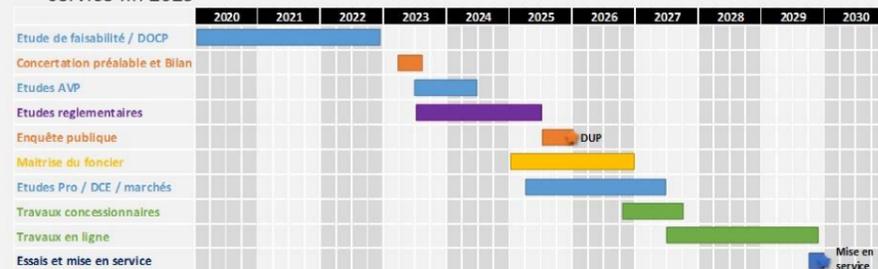
- Les études du projets sont co-financées jusque l'enquête publique selon la répartition suivante :
 - Région Ile-de-France : 49%
 - Etat : 21 %
 - Département du Val d'Oise : 20%
 - CA Roissy - Pays de France : 10%
- Le coût d'aménagement du projets de ligne de BHNS Garges-Sarcelles – Parc des Expositions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

31



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, une ligne express Garges-Sarcelles – Roissypôle (empruntant la RD170 et l'A1) pourrait être expérimentée.

32

6.3.2. Le compte rendu



Desserte BHNS du Grand Roissy

Réunion publique de concertation Ligne de Garges

13 juin 2023
à Garges-Lès-Gonesse

Compte-rendu

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

Ligne de Garges	Mairie de Garges-lès-Gonesse	13 juin 2023 à 20 heures
-----------------	------------------------------	--------------------------

La réunion a duré 1 heure et 30 minutes et a réuni environ 35 participants.

16 interventions ont eu lieu en salle.

Intervenants en tribune :

- **Ramzi ZINAOUI**, Adjoint au Maire de Garges-lès-Gonesse délégué à la Propreté, aux Travaux, à l'Eau et à l'assainissement ; Conseiller Départemental du Val d'Oise en charge du Sport
- **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)
- 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_gargessarcelles_roissypole@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

Ramzi ZINAOUI, **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 Garges, 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 Garges sont ensuite détaillés par secteur. 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

Une habitante déplore que l'information sur les concertations, et notamment à Garges-lès-Gonesse, n'ait pas été relayée plus largement pour une plus forte participation du public.

Réponse

Matthieu DREVELLE, explique que des panneaux ont été remis à la ville de Garges pour un affichage dans les rues, et des annonces ont été relayées sur les réseaux sociaux de la ville et du Département. Par ailleurs, des articles de presse ont été publiés.

Question

Une habitante du territoire demande un retour d'expérience plus concret sur les bénéfices apportés par la ligne 20 depuis sa mise en service, notamment en termes d'accessibilité à l'emploi. Elle s'interroge sur la desserte du Parc des Expositions et de Roissypôle qui ne sont pas de réels bassins d'emplois.

Réponse

Anthony ARCIERO, 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 est très satisfaisante compte tenu du fait que ces prévisions intégraient des projets non réalisés à ce jour, sur le Triangle de Gonesse par exemple.

Matthieu DREVELLE, précise que les aménagements réalisés sur la présente ligne de TCSP bénéficieront également aux autres lignes de bus empruntant ce secteur. Cela favorisera de plus les mobilités douces avec les aménagements cyclables prévus.

De plus, cette ligne aura une fréquence attractive et une desserte plus rapide grâce aux aménagements réalisés. Elle sera un moyen de transport plus fiable pour les usagers qui la privilégieront à une ligne de bus classique.

Enfin, il explique que cette ligne desservira les pôles d'emplois Paris Nord 2, de la Zone Cargo, le futur projet Agoralim, etc. Par ailleurs, il précise que cette ligne ne desservira pas uniquement des emplois mais également le centre culturel « Cube », des quartiers, des collèges et lycées, des services publics, avec une amélioration notable du niveau de service offert.

Question

Une habitante du territoire demande si la plage horaire de cette ligne sera étendue pour desservir les zones d'emplois avec des horaires décalés (type FEDEX).

Réponse

Didier JUVENCE, explique qu'à ce stade des études l'amplitude horaire n'est pas figée. Les plages horaires seront définies par IDFM dans le cadre des études ultérieures et la possibilité d'élargir cette amplitude horaire sera abordée.

Il précise également que le service de Transport à la Demande « Filéo » prendra le relais entre 00h30 et 5h30, en proposant une desserte plus fine, mieux adaptée aux besoins durant cette plage horaire.

Question

Une habitante du territoire, explique que les études semblent être réalisées avec un recensement de la population datant 2016 qui n'est donc plus à jour. Elle précise que le trafic aérien a par ailleurs diminué depuis le COVID et demande si tous ces paramètres ont été évalués dans le cadre du projet.

Elle indique également que très peu de Sarcellois vont travailler sur l'aéroport de Roissy, et que beaucoup plus d'habitants vont travailler à Paris.

Réponse

Matthieu DREVELLE précise que les données de recensement de l'INSEE sont toujours disponibles avec un décalage de plusieurs années. Celles de 2016 étaient les plus récentes lors de la réalisation des études en 2020-2021. Les dernières données réactualisées seront prises en compte dans le cadre des phases ultérieures.

Il précise que l'objectif du projet est aussi de favoriser le rabattement vers les gares du territoire, donc faciliter le trajet des voyageurs allant vers Paris. La ligne de BHNS viendra compléter et développer le maillage de transport en commun existant, et permettra un réseau plus résilient.

Anthony ARCIERO, explique que le réseau actuel de transport en commun est pensé pour desservir Paris, ce qui peut expliquer en partie le flux de voyageurs à destination du centre de la métropole francilienne. Le projet vise néanmoins à rétablir les liaisons de banlieue à banlieue, pour offrir de nouvelles opportunités aux habitants.

Question

Bernard LOUP, président du « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et président de l'association « Val d'Oise Environnement », s'interroge sur le nombre d'actifs du territoire travaillant sur la plateforme aéroportuaire de Roissy exposé dans le DOCP. Ce chiffre est estimé à 5% sur le territoire de Garges et semble en baisse, alors que par exemple 50% des Gargeois travaillent à Paris ou Saint-Denis. 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, des pourcentages de l'ordre de 6% d'actifs travaillant sur la plateforme sont également observés.

Réponse

Ramzi ZINAOU précise que la ligne va desservir la gare de Garges-Sarcelles, donc un gros bassin de population sur deux communes où le taux de chômage chez les jeunes est important et pour lesquels les déplacements vers la plateforme de Roissy et ses emplois sera facilité.

Antony ARCIERO précise que les transports sont l'un des leviers pour favoriser l'emploi, et font partie d'un ensemble de mesures mises en œuvre sur le territoire pour le dynamiser.

Question

Bernard LOUP, président du « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et président de l'association « Val d'Oise Environnement », explique que depuis les dernières années, le nombre d'emplois croît à Paris et Saint-Denis tandis qu'il diminue sur la plateforme aéroportuaire de Roissy. En ce sens, promouvoir des projets comme le prolongement du T5 ou du T11 lui semble plus opportun pour le territoire qu'une ligne de BHNS desservant la plateforme.

Question

Michèle ROUBINET-LOUP, membre du « Collectif pour le Triangle de Gonesse », s'inquiète de l'automatisation des emplois sur la plateforme aéroportuaire, amenés à diminuer le nombre d'emplois à Roissy dans les années à venir.

Réponse

Antony ARCIERO explique que, même en cas d'une baisse (non certaine) du nombre d'emplois sur la plateforme, l'un des enjeux du BHNS reste d'offrir une solution de rabattement efficace vers cette dernière. En effet, il convient notamment de proposer une réelle alternative à la voiture individuelle, empruntée par 90% des travailleurs d'ADP aujourd'hui pour se rendre sur leur lieu de travail.

Question

Une habitante s'interroge sur l'opportunité d'investir dans la création d'un BHNS alors que le RER D constitue le système de transport majeur du territoire et qu'il est saturé.

Réponse

Anthony ARCIERO explique que la ligne de BHNS permettra de mailler le territoire et de notamment permettre aux habitants du territoire de se rabattre sur le RER D.

Par ailleurs, il précise qu'en parallèle du BHNS, des investissements sont réalisés sur le RER D avec par exemple la mise en œuvre de nouveaux trains à l'horizon 2024 ou des travaux en gare qui permettront d'améliorer le fonctionnement de cette ligne structurante pour le territoire.

Remarque

Un habitant du territoire, indique qu'aujourd'hui l'aéroport de Roissy est le deuxième d'Europe avec environ 90 000 emplois, et qu'il est amené à devenir le premier à l'horizon 2030 avec une augmentation du nombre d'emplois.

Il explique également que beaucoup de lycéens du territoire travaillent désormais sur le plateau de Saclay, mais que le développement envisagé sur le territoire va permettre de pouvoir faire rester ces personnes.

Enfin, il rappelle que le projet de Tram T5, qui avait été beaucoup critiqué à l'époque, a vu son nombre d'usagers être supérieur aux prévisions de fréquentation dès la première année (39 000 voyageurs / jour contre 30 000 initialement estimés).

Remarque

Un habitant du territoire, travaillant à Paris, se réjouit que ce projet de BHNS offre une alternative au RER D pour rejoindre Paris lorsque que ce dernier dysfonctionne (via des correspondances avec le RER B et la future Ligne 17 du Grand Paris Express).

Le tracé et les aménagements proposés :

Question

Un habitant du territoire, demande si des stationnements sécurisés vélos seront mis en œuvre au niveau des gares pour favoriser l'intermodalité.

Réponse

Anthony ARCIERO, explique que ce sujet relève plutôt des études détaillées et de l'aménagement des pôles gares dont le maître d'ouvrage est Île-de-France Mobilités. Des échanges seront menés avec ces derniers pour favoriser au mieux l'intermodalité avec le BHNS bien qu'il soit probable que des stationnements vélos soient mis en œuvre en gare avant l'arrivée du BHNS.

Question

Un habitant du territoire, fait remarquer que cette ligne sera bénéfique pour le territoire, elle desservira le Parc des Expositions qui accueille 2 millions de personnes par an, ainsi que des zones d'emplois et hôtelières qui vont s'agrandir dans les années à venir (7 000 chambres en projet). Il regrette toutefois que ce maillage n'aille pas plus loin pour desservir également la commune du Bourget.

Réponse

Matthieu DREVELLE, précise que le projet bénéficiera à la ligne 133 qui dessert le Bourget (avec des aménagements sur la partie Valdoisienne de la ligne en commun avec le BHNS). Toutefois, le Bourget est une commune du Département de la Seine-Saint-Denis, le Département du Val d'Oise n'est donc pas la maîtrise d'ouvrage la plus propice pour aménager un site propre dans cette commune.

Question

Bernard LOUP, président du « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et président de l'association « Val d'Oise Environnement », indique que, dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la ZAC du Triangle de Gonesse, une reconfiguration de la D170 en voirie urbaine à 50 km/h est envisagée. Puisque le projet de BHNS n'a pas pris en compte cette hypothèse, il s'interroge sur la compatibilité de ce dernier avec cette reconfiguration de la D170 ou, le cas échéant, sur l'abandon du projet de ZAC.

Il s'interroge également sur le sujet du prolongement du boulevard du Parisis.

Réponse

Didier JUVENCE, explique que la D170 est aujourd'hui une voirie départementale à 2*2 voies avec une vitesse autorisée de 70 et 90 km/h qui est adaptée au passage du BHNS. Le projet de ZAC du Triangle de Gonesse n'étant à ce jour pas défini précisément, l'hypothèse d'une conservation de la voirie actuelle de la D170 a été prise en compte à ce stade des études. Dans le cas d'un apaisement de sa vitesse et de la création de carrefours tel que prévu dans la DUP, le BHNS pourra s'intégrer dans cette voirie urbaine, avec néanmoins une adaptation des carrefours.

Il indique que le sujet du prolongement du boulevard du Parisis est indépendant de la présente concertation.

Les impacts du projet :

Question

Un habitant du territoire, s'interroge sur la motorisation envisagée pour cette ligne de BHNS.

Réponse

Didier JUVENCE, explique que le sujet du matériel roulant est du ressort d'Île-de-France Mobilités. Toutefois, il précise que ces derniers prévoient un renouvellement complet de leur flotte en véhicules propres d'ici à 2029, soit avant la mise en service du BHNS. Ce dernier devrait donc avoir une motorisation bioGNV ou électrique.

Question

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

Réponse

Didier JUVENCE, 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.

Le coût et le calendrier :

Question

Une habitante du territoire soulève que le coût du projet semble conséquent pour une ligne qui ne ferait gagner que 10 minutes aux usagers.

Réponse

Anthony ARCIERO, rappelle que ces aménagements bénéficieront également à d'autres lignes de bus. Ils contribueront à la requalification des espaces traversés, à un meilleur maillage du territoire et à une meilleure attractivité. Il explique que 20 minutes gagnées (aller / retour) pour un francilien qui se déplace tous les jours pour aller travailler est un gain de temps non négligeable et que cela participe à l'amélioration de son cadre de vie.

Clôture de la réunion

Ramzi ZINAOU conclut cette réunion publique à Garges-lès-Gonesse en rappelant les principaux bénéfices pour le territoire de la ligne de BHNS entre Garges et Roissy-CDG 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 GONESSE

6.4.1. Le diaporama

Diaporama similaire à celui de la réunion de Garges-lès-Gonesse pour la présentation du projet global et de la ligne de Garges-Sarcelles.

6.4.2. Le compte rendu



**Desserte BHNS
du Grand Roissy**

**Réunion publique de concertation
Ligne de Villiers-le-Bel
Ligne de Garges**

**22 juin 2023
à Gonesse**

Compte-rendu

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

Ligne de Villiers-le-Bel Ligne de Garges	Salle Jacques Brel	22 juin 2023 à 18h30
---	--------------------	----------------------

La réunion a duré 1h30 et a réuni environ 25 participants.

8 interventions ont eu lieu en salle.

Intervenants en tribune :

- **Malika CAUMONT**, Première Adjointe au Maire de Gonesse et conseillère communautaire
- **Daniel HAQUIN**, Vice-président de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France en charge des transports et des déplacements
- **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
- Sébastien BADENS, Chef de service au sein du département Mobilité Transports 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 pour les contributions du public** (concertation_BHNS_VilliersLeBel_Roissypole@valdoise.fr / concertation_BHNS_GargesSarcelles_Roissypole@valdoise.fr)

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

Malika CAUMONT et **Anthony ARCIERO** 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 les lignes de Villiers-le-Bel et de Garges, 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 des lignes de Villiers-le-Bel et Garges sont ensuite détaillés par secteur. 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
Une habitante du territoire demande des informations plus détaillées sur l'ensemble du projet : tracé des lignes, aménagements prévus, etc. Elle s'interroge sur le mode de calcul des prévisions de fréquentation du projet.

Réponse
Matthieu DREVELLE indique que les dossiers techniques sont disponibles sur le site internet du Département. Il précise que les prévisions de fréquentation ont été établies en partenariat avec l'Institut Paris Région et Ile-de-France Mobilités, et tiennent compte de la hausse de la population et du nombre d'emplois à l'horizon de la mise en service du BHNS.

Question
Bernard LOUP, président du « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et président de l'association « Val d'Oise Environnement », indique que le besoin prioritaire des habitants du territoire est d'accéder aux emplois du pôle de Roissy. Selon lui, le Parc des Expositions n'est pas un point majeur à desservir et un autre itinéraire pourrait être emprunté par les bus pour rejoindre la plateforme aéroportuaire.

De plus, il estime qu'améliorer l'offre de transports vers la plateforme de Roissy ne répondra pas aux problématiques de chômage de l'Est du Val d'Oise.

Enfin, il souligne que le territoire sera à terme relié au cœur de l'agglomération par trois lignes ferrées : le RER B, la ligne 17 et le CDG Express. Selon lui, ces trois infrastructures prendront en charge les mêmes besoins de déplacements.

Réponse
Antony ARCIERO explique que le projet prévoit bien de desservir les emplois de la zone Fret de la plateforme aéroportuaire et que l'objectif est d'améliorer les liaisons entre les secteurs d'habitat (centre-ville de Villiers-le-Bel par exemple) et d'emplois. L'amélioration du réseau de transport est l'un des leviers pour une meilleure accessibilité aux emplois, notamment pour réduire la dépendance à la voiture (94% des travailleurs de Roissy s'y rendent aujourd'hui en voiture).

Question
Un habitant du territoire demande pourquoi les deux lignes de BHNS (Villiers-le-Bel et Garges) vont jusqu'à l'aéroport et si une seule ligne ne serait pas suffisante.

Réponse
Matthieu DREVELLE indique que ce point pourra être examiné dans les études ultérieures.

Question
Cédric SABOURET, conseiller départemental du Val d'Oise, indique qu'il serait intéressant de disposer d'informations sur le fonctionnement actuel de la ligne 20, pour justifier la mise en place d'autres lignes de BHNS sur le territoire.

De plus, il soutient le projet d'élargissement du pont de la Concorde, afin d'améliorer les conditions de circulation, à la fois pour les bus et la circulation routière en général. Il souligne toutefois un point de vigilance concernant les deux giratoires de part et d'autre du pont de la Concorde, à la fois en termes de géométrie et de congestion.

Il demande également qui sera le maître d'ouvrage du réaménagement du pôle gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et souligne la nécessité de coordination entre les projets.

Réponse
Matthieu DREVELLE précise que la ligne 20 présente un niveau de fréquentation satisfaisant, avec environ 5 000 voyageurs par jour de semaine. L'arrêt comptant le plus de montées est la gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville. Les temps de parcours de la ligne sont attractifs.

Il confirme que le secteur du pont de la Concorde, qui sera élargi dans le cadre du projet, fera l'objet d'une attention particulière lors des études de conception détaillée à venir.

Il indique le pôle gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville est un projet sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France. La coordination des travaux sera un enjeu important, dans un site très contraint.

Le tracé et les aménagements proposés :

Question
Un habitant du territoire demande si les stations seront équipées d'abris.

Réponse
Matthieu DREVELLE indique que ce point sera étudié dans les études ultérieures, mais que le logique des projets de BHNS est d'offrir le meilleur confort d'attente en station.

Les impacts du projet :

Question
Un habitant du territoire demande quel est le bilan du projet en termes d'imperméabilisation du sol.

Réponse

Matthieu DREVELLE indique que l'imperméabilisation concerne essentiellement la traversée du quartier Derrière-les-Murs à Villiers-le-Bel ; ailleurs, le projet s'insère sur des voiries existantes en zones déjà urbanisées. Les études réglementaires à venir permettront de préciser ce bilan.

Question

Un habitant du territoire demande si les lignes de bus actuelles seront maintenues avec le projet de BHNS, notamment les lignes 20 et 27. Il indique également que les aménagements cyclables sur le territoire ne sont pas suffisants et souffrent d'une mauvaise signalétique.

Réponse

Anthony ARCIERO précise que la réorganisation éventuelle du réseau de bus est du ressort d'Ile-de-France Mobilités et n'est pas connue à ce stade. Néanmoins, l'objectif est bien de conserver les lignes de bus existantes en plus des lignes de BHNS, et de leur faire bénéficier des aménagements créés lorsque cela sera possible.

Concernant les aménagements cyclables, il ajoute que le Département du Val d'Oise porte un projet de Schéma Directeur vélo qui se développe progressivement et qui respecte les prescriptions du CEREMA. Les projets de lignes de BHNS incluent également la mise en place d'aménagements pour les cycles.

Le coût et le calendrier :

Question

Cédric SABOURET, conseiller départemental du Val d'Oise, interroge le Département du Val d'Oise sur le calendrier et les modalités de financement du prolongement jusqu'à Roissy-CDG.

Réponse

Matthieu DREVELLE indique que dans la plateforme aéroportuaire, les bus circuleront en mixité avec la circulation générale car la congestion est faible.

Clôture de la réunion

Daniel HAQUIN conclut cette réunion publique à Gonesse en rappelant les principaux bénéfices pour le territoire des lignes de BHNS entre Villiers-le-Bel et Roissy-CDG et entre Garges-Lès-Gonesse et Roissy-CDG. Il remercie également les participants.

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

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 fournis. 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 gardés 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 posée, 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 prise 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 sécurisée que ce soit de jour ou de nuit. »

6.6.2. Aéroports de Paris

« Sur un plan général, le groupe ADP s'est engagé dans une politique ambitieuse visant à changer structurellement les conditions d'accès à ses plateformes aéroportuaires, que ce soient pour ses salariés comme pour les voyageurs du quotidien et les passagers aériens. Cette transformation de l'accessibilité de l'ensemble de nos clients voyageurs, priorité de la feuille de route stratégique *Pioneers 2022-2025* du groupe, constitue un des principaux leviers pour réduire l'empreinte environnementale du groupe et inscrire les plateformes aéroportuaires dans une trajectoire de décarbonation vertueuse.

Cet engagement se traduit de manière concrète par la mise en œuvre d'un plan d'actions en faveur de la mobilité du quotidien bâti, autour de 4 piliers, afin de limiter la part modale du véhicule individuel aujourd'hui largement majoritaire :

- Le développement du covoiturage,
- la généralisation et le renforcement du télétravail,
- un plan spécifique pour l'usage du vélo et, enfin,
- le renforcement des transports collectifs ferrés et routiers.

La réussite de la mise en œuvre de ce plan d'actions est conditionnée à l'adhésion des entreprises hébergées sur les plateformes, à celle des collectivités territoriales des territoires d'influence et à l'appui politique et technique d'Ile-de-France Mobilités (IDFM).

Sur le renforcement des transports collectifs sur Paris-Charles de Gaulle, le projet de ligne de bus en site propre "Garges-Sarcelles – Parc des expositions - Roissy-pôle" constitue une action essentielle et prioritaire pour le groupe ADP. Ce projet contribuera à faciliter l'accès à Paris-Charles de Gaulle en transports en commun pour plusieurs communes sur un territoire élargi du Val d'Oise.

Ce transport capacitif (bus articulé avec une fréquence élevée) assurera la connexion avec d'autres transports au sein du pôle multimodal de Roissy-pôle et doit concourir à augmenter la part des personnes, salariés et passagers, utilisant les transports collectifs pour venir à l'aéroport, en limitant ainsi la croissance du trafic routier et en contribuant aux ambitions de décarbonation de la plate-forme aéroportuaire.

Le groupe ADP exprime donc un avis très favorable à la réalisation de ce projet et a pris les réservations d'emprise nécessaires pour assurer la faisabilité du projet et permettre sa meilleure insertion dans le périmètre géographique de Paris-Charles de Gaulle. »

6.6.3. 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 habitants 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 insuffisantes. 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 gare 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 Ceraisaie 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'EuropaCity. 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.

6.6.4. Collectif Vélo Île-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

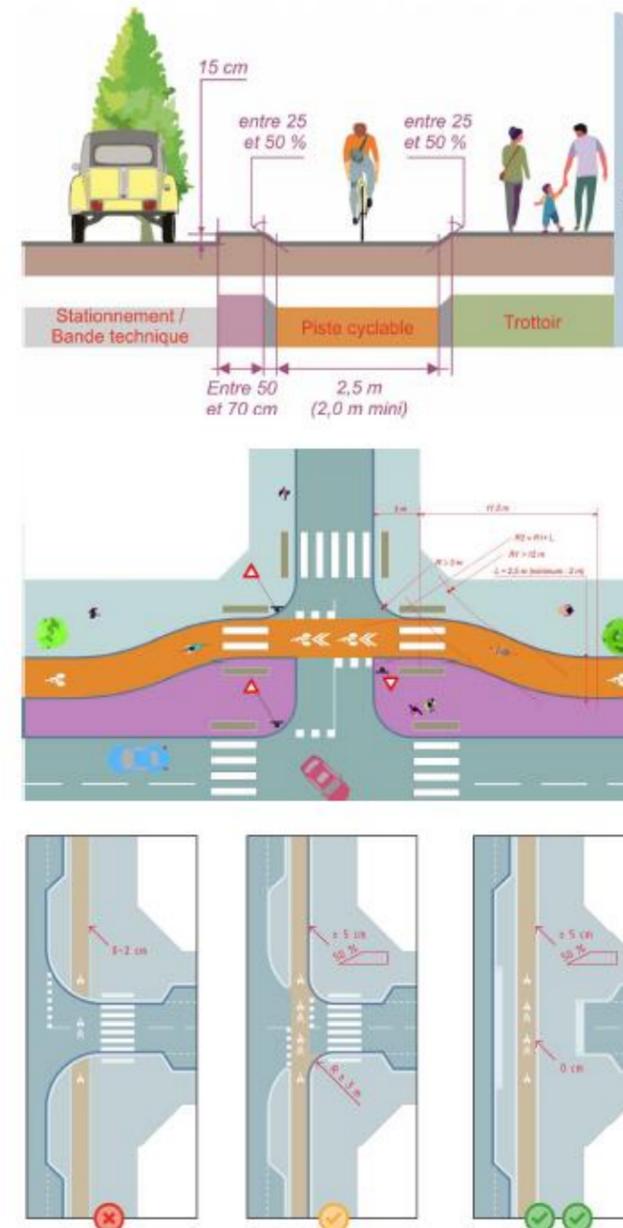
Les projets de transports en commun en site propre, par l'ampleur des réaménagements qu'ils impliquent, sont l'occasion de repenser fondamentalement la répartition de l'espace public et d'améliorer drastiquement les circulations cyclables.

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

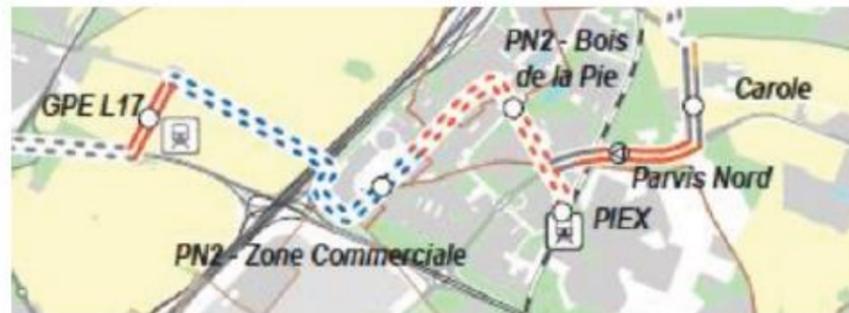


2

BHNS Garges



Figure 33 : Insertion de TCSP



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.

6.6.5. Ville de Garges-lès-Gonesse

Accusé de réception – Ministère de l'Intérieur
095-219502889-20230417-1216-DE-1-1
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 10/05/2023



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Conseil Municipal du 17 avril 2023
DÉLIBÉRATION N° CM-23-031

OBJET : Bus à Haut Niveau de Service du Grand Roissy - Ligne Garges-Sarcelles - Avis de la Ville de Garges-lès-Gonesse

L'an deux mille vingt trois, le dix sept avril, à dix-neuf heures, le Conseil Municipal de la Commune de Garges-lès-Gonesse, légalement convoqué, s'est assemblé à la Mairie, Salon d'Honneur, sis 8 place de l'Hôtel de Ville à Garges-lès-Gonesse, sous la présidence de Monsieur Benoit JIMENEZ, Maire.

Etaient présents : M. Benoit JIMENEZ, M. Daniel LOTAUT, Mme Tutem SAHINDAL-DENIZ, M. Gérard BONHOMET, Mme Bérard GUNOT, M. Yacine EL BOUGA, Mme Gisèle FREY, Mme Gulseren EKICI, M. Teddy VIRALDE, M. Ramzi ZINAOU, Mme Françoise FAUCHER, M. Panhavuth HY, Mme Adiparamesvary SADASIVAM, M. Müfit BIRINCI, Mme Christine DIANE, M. Alexandre KARACADAG, Mme Sylvie LETOURNEAU, M. Maurice LEFEVRE, Mme Conception DEREAC, Mme Marie-Thérèse LESUR, M. Aimé LACHAUD, M. Karthik SANDIRAMOURTY, Mme Isabelle MEKEDICHE, M. Claude MARSEILLE, M. Makha DIAKHITE, Mme Yvette LANGLOIS, M. Benyounes ARRAJ, M. Samy DEBAH, Mme Béatrice MADDI, M. Dean NGUYEN, M. Ayachi BENREHAB, M. Tolgahan KUS, M. Retina RADJOU, M. Ali BELKADI, Mme Buket TEK.

Etaient représentés : Mme Marie-Claude LALLIAUD pouvoir à M. Benoit JIMENEZ, M. Brahim TAQUI pouvoir à M. Ramzi ZINAOU, Mme Liliane GOURMAND pouvoir à Mme Sylvie LETOURNEAU, Mme Maria MORGADO pouvoir à Mme Tutem SAHINDAL-DENIZ, M. Mamady CAMARA pouvoir à Mme Françoise FAUCHER, Mme Malika HADJ-AHMED pouvoir à M. Claude MARSEILLE, Mme Béatrice NIAT pouvoir à M. Samy DEBAH.

Etait absent : Mme Sarah ILMANY.

Mme Christine DIANE a été désignée comme secrétaire de séance.

Accusé de réception – Ministère de l'Intérieur
095-219502889-20230417-1216-DE-1-1
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 10/05/2023

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment son article L.103-2,

Considérant le projet de Bus à Haut Niveau de Service du Grand Roissy et notamment sa ligne "Garges-Sarcelles",

Considérant la délibération du Conseil Municipal du 17 avril 2023 relatives aux objectifs poursuivis et les modalités de concertation envisagées,

Considérant l'impact du projet sur les conditions de desserte et de circulation sur le territoire de Garges-lès-Gonesse ainsi que sur le cadre de vie de ses habitants ;

Où l'exposé du rapporteur, le Conseil Municipal, après en avoir délibéré :

► **EMET** un avis favorable au projet de ligne de Garges-Sarcelles du BHNS du Grand Roissy, sous réserve de la prise en compte des remarques suivantes :

- Développer des solutions de délestage du trafic automobile, notamment du trafic de transit, à savoir :
 - L'élargissement partiel ou total de la D84A en vue d'améliorer le contournement par l'est de la commune,
 - La réalisation de l'avenue du Parisis ou de tout nouveau projet sur ses emprises en vue de permettre le contournement par le nord de la commune.

- Etudier l'ensemble des solutions possibles afin de :
 - Limiter au maximum la suppression des places de stationnement,
 - Limiter la suppression des espaces verts et des arbres d'alignement,
 - Renforcer l'urbanité du projet à travers des aménagements paysagers qualitatifs,
 - Garantir au mieux le confort pour les usagers de ces espaces qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes,
 - Limiter les remontées de files et l'engorgement des carrefours,
 - Créer une circulation sécurisée pour les cycles au niveau de la Gare RER de Garges-Sarcelles.

- Procéder à une étude de circulation tenant compte des projets du territoire et mesurant les conséquences en terme de trafic routier en cas de non réalisation de l'avenue du Parisis.

► **DEMANDE** que le présent avis soit annexé au dossier de concertation du public ;

► **PRECISE** que la présente délibération sera notifiée à la Présidente du Conseil Départemental du Val d'Oise et la Présidente d'Ile de France Mobilités.

Par 33 voix pour : M. Benoit JIMENEZ, Mme Marie-Claude LALLIAUD, M. Daniel LOTAUT, Mme Tutem SAHINDAL-DENIZ, M. Gérard BONHOMET, Mme Bérard GUNOT, M. Yacine EL BOUGA, Mme Gisèle FREY, Mme Gulseren EKICI, M. Teddy

Accusé de réception – Ministère de l'Intérieur
095-219502889-20230417-1216-DE-1-1
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 10/05/2023

VIRALDE, M. Ramzi ZINAOU, Mme Françoise FAUCHER, M. Panhavuth HY, Mme Adiparamesvary SADASIVAM, M. Müfit BIRINCI, Mme Christine DIANE, M. Alexandre KARACADAG, Mme Sylvie LETOURNEAU, Mme Conception DEREAC, M. Brahim TAQUI, Mme Marie-Thérèse LESUR, M. Aimé LACHAUD, Mme Liliane GOURMAND, M. Karthik SANDIRAMOURTY, Mme Isabelle MEKEDICHE, M. Claude MARSEILLE, Mme Maria MORGADO, M. Makha DIAKHITE, Mme Yvette LANGLOIS, M. Mamady CAMARA, Mme Malika HADJ-AHMED, M. Benyounes ARRAJ, Mme Béatrice NIAT.

Par 9 voix contre : M. Maurice LEFEVRE, M. Samy DEBAH, Mme Béatrice MADDI, M. Dean NGUYEN, M. Ayachi BENREHAB, M. Tolgahan KUS, M. Rettina RADJOU, M. Ali BELKADI, Mme Buket TEK.

Fait à Garges-lès-Gonesse, le 17 avril 2023

Le Maire



Pour copie authentique

Benoit JIMENEZ

L'acte administratif pris par les autorités communales est exécutoire de plein droit dès lors qu'il a été publié, affiché ou notifié et transmis au contrôle de légalité.