

QUELLE UTILITÉ DE NOUVEAUX BHNS POUR L'EST-95 ?

Jacqueline LORTHIOIS

Juin 2023

INTRODUCTION

Carte des BHNS projetés



Source : CD 95

Carte des BHNS projetés

► Commentaires :

La carte (page 3) extraite du « Plan pour le Val-d'Oise », présente l'ensemble du projet :

- Une Offre de 3 BHNS transversaux qui partent en éventail de l'Ouest vers l'Est et qui convergent vers le Triangle.

→ *Est-ce la bonne demande de transports pour les populations locales ?*

On éprouve des difficultés à lire les informations.

Les éléments figurant sur la carte sont inversés : il est mis en pointillés les lignes existantes, alors que les lignes projetées figurent en traits pleins

Comme si **on voulait déjà enterrer l'existant sans débat !**

Alors que justement **l'existant** pose problème parce qu'il **n'a pas fait l'objet d'évaluation, un préalable indispensable** avant de lancer dans une consultation pour savoir s'il faut rajouter de nouvelles offres de transports.

→ *Un vrai débat démocratique, ce n'est pas seulement de discuter du **CONTENU** d'un projet, mais de s'interroger auparavant sur son **OPPORTUNITE**, au regard de la demande :*

- *Est-ce le bon projet ? Sur le bon territoire ? Est-ce le bon moment ?*

1. LES PRÉALABLES

1.1. Quatre erreurs majeures

Première ERREUR : DONNER LE PRIMAT AUX TRANSPORTS

- ▶ Idée reçue de l'aménageur : « *on crée des transports, ça va générer du développement* ». C'est l'erreur de Nicolas Sarkozy et de Christian Blanc : Ce n'est pas le Grand Paris Express qui pourrait générer le développement du Grand Paris

Croire que des gares vont être des pôles de « centralité » est une fable démentie par les faits : une gare est bien plus un lieu d'évasion, de passage que de destination. Prétendre qu'on pourrait mettre un « quartier » sur le Triangle de Gonesse qui est interdit à l'habitat est absurde : il ne peut y avoir de « ville », quand il n'y a pas de logements. C'est la même chose pour un aéroport, il peut être un pôle d'activités, mais il ne pourra jamais être un pôle urbain.

- ▶ Pour les adeptes d'un développement « soutenable » :
- ▶ **On ne structure pas du VIVANT avec des rails, des locomotives, des bus même HNS**
- ▶ Ce n'est pas la technique qui doit régenter l'humain. Il y a un primat de l'Humain.
- ▶ **Les transports ne sont qu'un outil au service des populations.**

Question 1.1 : est-ce que ces BHNS répondent aux besoins des habitants de l'Est-95 ?

1.1. Quatre erreurs majeures

Deuxième ERREUR : FAIRE DU NOUVEAU, SANS EVALUER L'EXISTANT

Exemple : On a mis en place fin 2016 le BHNS 20, destiné à préfigurer le "barreau ferré de Gonesse" qui devait relier la gare du RER D Arnouville/Gonesse/Villiers-le-Bel à la gare du RER B Parc des Expositions (Villepinte).

Il faut évaluer cette ligne avant d'en mettre en place de nouvelles.

- ▶ L'objectif de cette ligne, c'était de permettre aux actifs de l'Est 95 qui n'étaient pas assez nombreux à travailler à Roissy, d'accéder plus facilement aux emplois de l'aéroport. Est-ce que ce BHNS a rempli sa fonction ?
- ▶ Constatons qu'entre 2016 et 2019, le nombre d'actifs des 3 communes du Val d'Oise desservies par le BHNS 20 (Arnouville, Gonesse et Villiers-le-Bel) ont vu leurs **habitants travaillant à Roissy diminuer** : Ils sont passés de 1574 actifs en 2016 à 964 actifs en 2019, soit **une diminution de 39% en trois ans...**
- ▶ **Question 1.2** : Quels étaient les objectifs prévus pour le BHNS 20 ? Quelles sont les fréquentations réelles depuis 6 ans ? Les objectifs ont-ils été atteints ? Les résultats sont-ils à la hauteur des investissements ?

1.1. Quatre erreurs majeures

Troisième ERREUR : LES CHIFFRES SONT FAUX

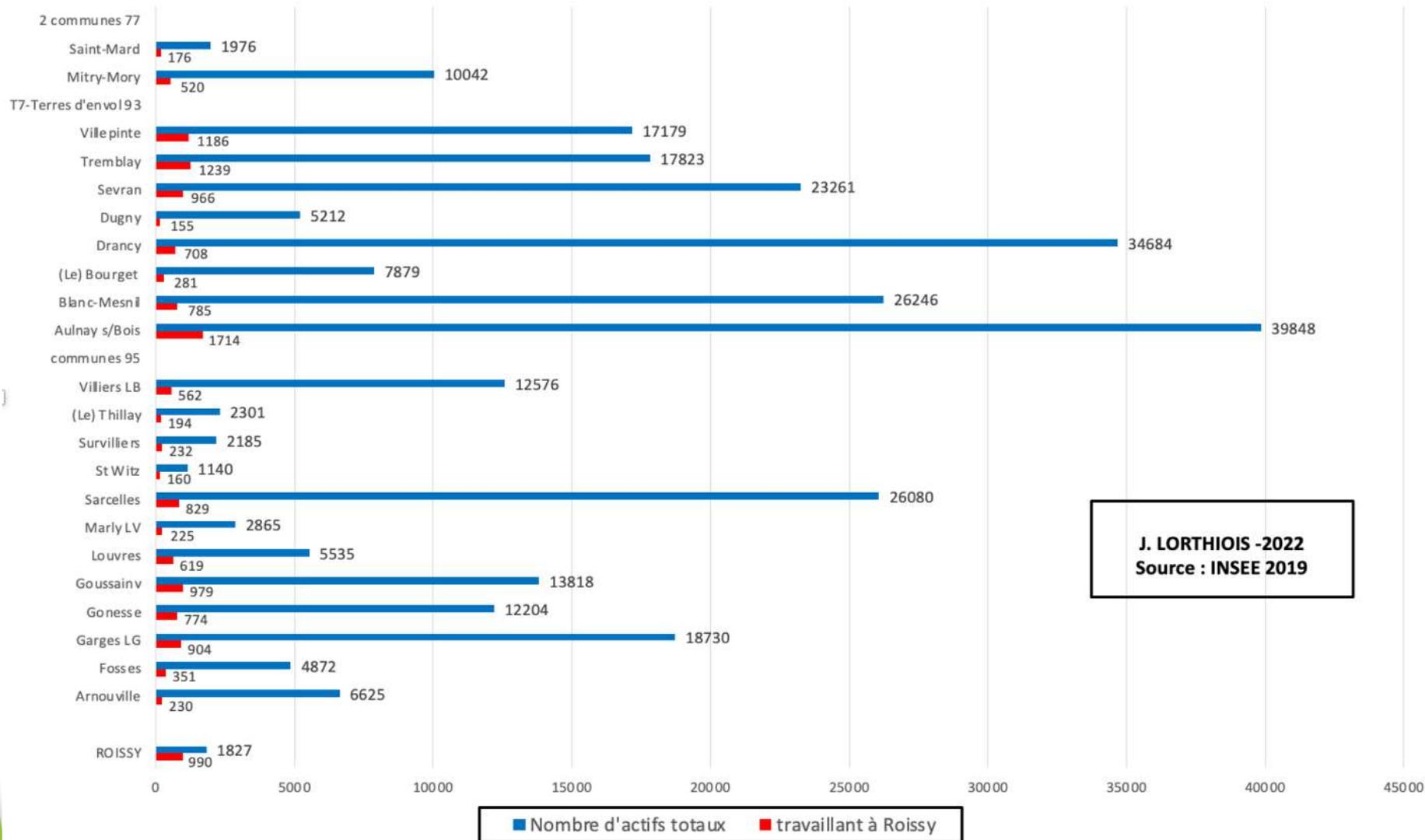
Nous relevons la phrase suivante dans le dossier technique : « *on observe que les habitants du territoire, particulièrement ceux du Val d’Oise, accèdent très peu à ces emplois **puisque seulement 15% des actifs** travaillent au sein de la plateforme, malgré un taux de chômage important dans ces communes* ».

- ▶ Je trouve des **taux trois fois moins élevés** :
- ▶ **Pour les 5 communes principales de l’Est-95** , qui couvrent 71% du total
- ▶ Échantillon de 65 000 actifs ayant un emploi : 6, 1% des actifs travaillent à Roissy en 2016
- ▶ <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/030623/est-95-3-le-mythe-du-transport-structurant-facilitant-laces-aux-emplois-de-roissy>
Voir tableau figure 1
- ▶ **Pour les 22 communes du Grand Roissy** (départements 95, 93 et 77)
- ▶ Échantillon de 246 000 actifs ayant un emploi : 5,6% des actifs travaillent à Roissy en 2019, 4,7% en rajoutant les chômeurs
- ▶ <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/110822/ligne-17-n-une-3e-radiale-pour-roissy-pole-qui-perdu-24-dattractivite>
Voir tableau figure 6
- ▶ Évolution du nombre d’actifs travaillant à Roissy de 2008 à 2019, tableau figure 5

Où vont travailler les actifs des principales villes de l'EST-95 ?						
SORTANTS vers	SARCELLES	GARGES L G	GOUSSAINVILLE	VILLIERS -L B	GONESSE	TOTAL
ACTIFS OCCUP	19472	14430	11604	9280	10215	65001
TRAVAIL S/ PLACE	5046	3127	2619	2149	2979	15 920
en %	25,9%	21,7%	22,6%	23,2%	29,2%	24,5%
Sarcelles	/	630	213	485	241	1569
Garges LG	328	/	129	133	201	791
Gonesse	379	400	546	368	/	1693
Goussainville	121	118	/	149	192	580
Villiers LB	250	120	116	/	230	716
TOTAL INTERNE	1078	1268	1004	1135	864	5349
en %	5,5%	8,8%	8,7%	12,2%	8,5%	8,2%
TRAVAIL à ROISSY	772	745	1116	562	758	3953
en %	4,0%	5,2%	9,6%	6,1%	7,4%	6,1%
TRAVAIL à PARIS	5487	4194	2470	2329	1949	16429
en %	28,2%	29,1%	21,3%	25,1%	19,1%	25,3%
J. LORTHIOIS –mai 2023.			Source : INSEE 2016			

Source : <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/030623/est-95-3-le-mythe-du-transport-structurant-facilitant-laces-aux-emplois-de-roissy>

PART DE LA MAIN-D'OEUVRE DU PAYS DE FRANCE TRAVAILLANT A ROISSY



J. LORTHIOIS -2022
 Source : INSEE 2019

Source : J. LORTHIOIS, in
Mediapart, référence de
l'article page précédente

TOTAL EMPLOI ROISSY	93765	79903	73325	75001	-13862	-14,8%
<i>travaillant à Roissy (commune)</i>				2008-2019		
<i>habitant à</i>	en 2008	en 2013	en 2016	en 2019	Différentiel	%
ROISSY	835	980	1000	990	155	18,6%
communes 95						
Arnouville	280	273	254	230	-50	-17,9%
Fosses	440	272	351	351	-89	-20,2%
Garges LG	942	764	745	904	-38	-4,0%
Gonesse	1034	699	758	774	-260	-25,1%
Goussainv	1420	1297	1116	979	-441	-31,1%
Louvres	474	465	582	619	145	30,6%
Marly LV	344	304	227	225	-119	-34,6%
Sarcelles	994	923	772	829	-165	-16,6%
St Witz	240	162	155	160	-80	-33,3%
Survilliers	282	208	229	232	-50	-17,7%
(Le) Thillay	220	206	194	194	-26	-11,8%
Villiers LB	862	548	562	562	-300	-34,8%
total 12 communes 95	7532	6121	5945	6059	-1473	-19,6%
T7-Terres d'envol 93						
Aulnay s/Bois	2276	1820	1678	1714	-562	-24,7%
Blanc-Mesnil	1051	801	809	785	-266	-25,3%
Bourget	333	339	332	281	-52	-15,6%
Drancy	873	732	671	708	-165	-18,9%
Dugny	219	274	230	155	-64	-29,2%
Sevran	1584	1164	991	966	-618	-39,0%
Tremblay	1734	1339	1190	1239	-495	-28,5%
Villepinte	1676	1369	1201	1186	-490	-29,2%
total 8 communes 93	9746	7838	7102	7034	-2712	-27,8%
2 communes 77						
Mitry-Mory	699	586	500	520	-179	-25,6%
Saint-Mard	195	191	10	176	-19	-9,7%
total 2 communes 77	894	777	510	696	-198	-22,1%
TOTAL 22 communes	18172	14736	13557	13789	-4383	-24,1%
J. LORTHIOIS 2022				INSEE 2008/2019		

1.1. Quatre erreurs majeures

► **Quatrième ERREUR : DES EXPLICATIONS FAUSSES**

► « *Le faible nombre d'actifs qui travaillent à Roissy « s'explique notamment par le déficit de liaisons performantes en transport en commun entre pôles d'habitat et zones d'emplois. »*

► J'avais pris un échantillon (p. 9) de 190 000 habitants et 65 000 actifs ayant un emploi dans l'Est 95, composé de 5 communes : Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Villiers-le-Bel représentant 72% des actifs de l'Est 95.

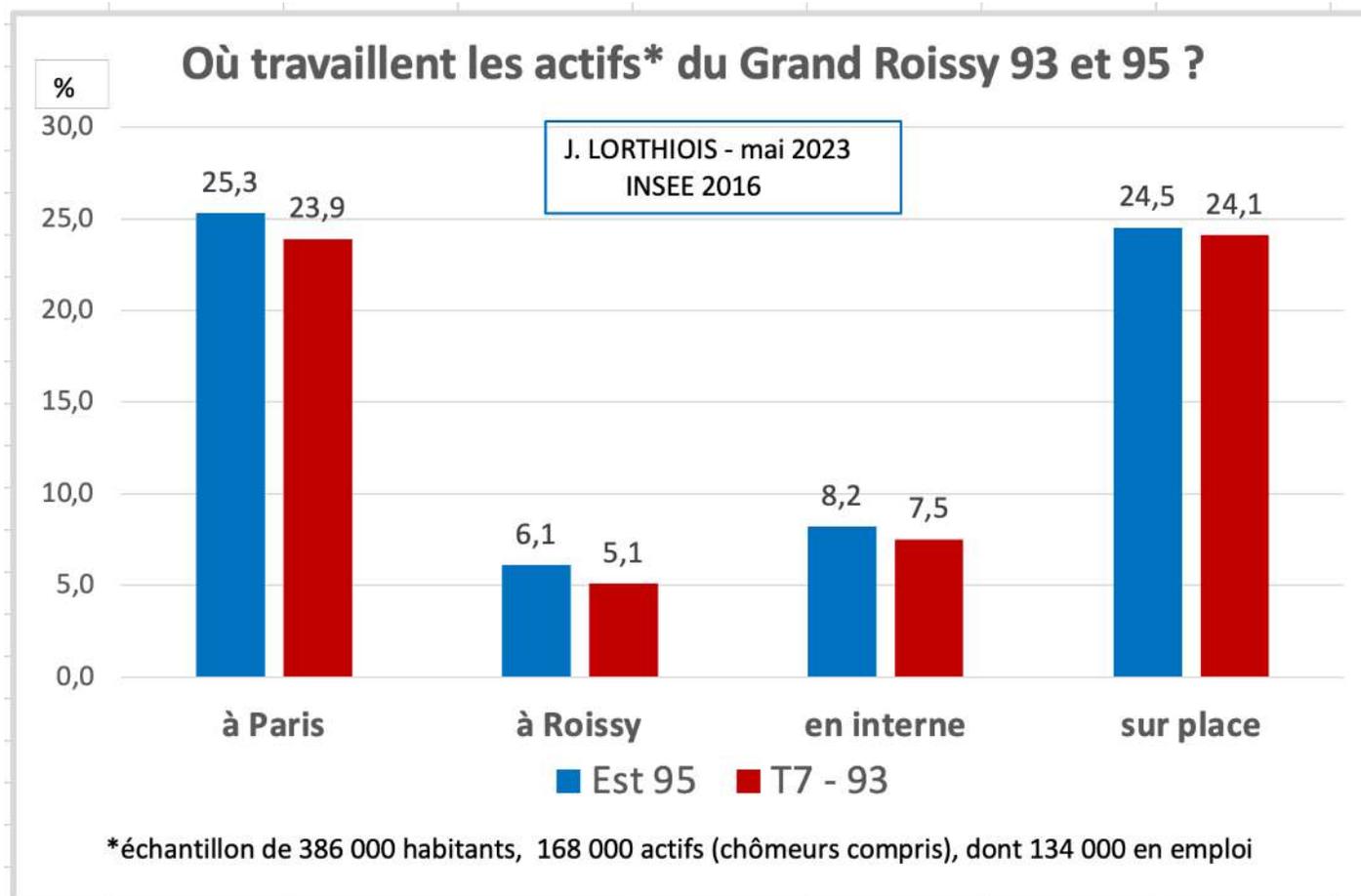
→ *J'avais trouvé 6,1% d'actifs de l'Est-95 travaillant à Roissy en 2016.*

► Je prends un échantillon de taille similaire (196 000 habitants, 69 000 actifs ayant un emploi) dans le 93, soit trois communes de Terres d'envol : Aulnay-sous-Bois, Blanc-Mesnil et Sevran. Des villes desservies par le RER B, directement reliées à Roissy, dans le bon sens Paris-Banlieue ! **Erreur de jugement : le chiffre est encore plus bas !**

→ *Je trouve 5,1% d'actifs de Terres d'envol travaillant à Roissy en 2016.*

Résultat : pas d'incidence du facteur transport sur le faible nombre d'actifs qui travaillent à Roissy. Aucune preuve que ces BHNS amélioreraient la situation existante.

1.1. Quatre erreurs majeures



Source : <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/030623/est-95-3-le-mythe-du-transport-structurant-facilitant-laces-aux-emplois-de-roissy>

1.2. Trois confusions

► **1/ Confusion OFFRE /DEMANDE**

- Les aménageurs arrivent avec leurs solutions toutes faites : des BHNS pour l'Est-95 ! ça va réduire la pauvreté et le chômage dans l'Est-95, ça va « désenclaver le territoire »...
- Vous avez la solution, mais quel est le problème ?
- Certains élus disent : « *ça ne correspond pas à la demande, mais c'est mieux que rien !* »
- C'est comme la gare du Triangle de Gonesse et la ligne 17 Nord : avec l'abandon d'Europacity et le Terminal 4 repoussé aux calendes grecques, elle n'est plus justifiée, mais « c'est mieux que rien. »

- Personne ne s'interroge sur :
- Question n°1.2 : **Combien ça coûte ?**
- **Qu'est-ce qu'on pourrait faire d'autre à la place, avec le même investissement?**
- **Peut-être beaucoup plus rapidement** au lieu d'attendre 2029 pour les BHNS ou 2030 pour la liaison avec Roissy.

1.2. Trois confusions

▶ **2/ Confusion Métropolitain / Local**

- ▶ Roissy, c'est utile à la Métropole (notion de "porte d'entrée ouverte sur le monde") : relations internationales, tourisme, fret aérien...
- ▶ 6% de la population active de l'Est-95 travaille à Roissy
- 5% pour Paris Terres d'envol dans le 93
- **Roissy est donc inutile au local à 94-95% et nuisible en matière de nuisances sonores** (perte de 28 mois de vie en bonne santé pour 1 million de riverains).
- ▶ Le Grand Paris Express, c'est la même chose : utile à la Métropole, très peu utile au Local. Nous le démontrerons par les cartes.
- ▶ **Questions n°1.2** : Faut-il conforter le Triangle de Gonesse qui n'a et qui **ne pourra jamais avoir aucune centralité** ? Faut-il **sacrifier des enfants** avec une Cité scolaire sous les avions et **sacrifier la Nature d'une qualité exceptionnelle** sur le Triangle ?

1.2. Trois confusions

▶ 3/ Confusion Transport de Transit / Desserte

- ▶ **Transit** : traverse rapidement le territoire (express, gares distantes) sans le desservir, relie deux grands pôles entre eux.
- ▶ Ici, les 3 BHNS rejoignent le Parc International d'Expositions (PIEX) localisé à Villepinte. Ce n'est pas un important pôle d'emploi : activité ponctuelle du PIEX avec peu de personnel permanent et embauche sur des durées courtes d'intérimaires pour les salons. Pendant la pandémie, forte montée des salons virtuels très prisés par les entreprises, qui se poursuit après la pandémie. Activité en déclin, quel avenir ?
- ▶ **Desserte** : fait du cabotage entre villes ou à l'intérieur d'une ville (omnibus, donc lenteur, gares rapprochées)
- ▶ Quels sont les besoins des populations ?
 - Inutile de desservir des vers de terre sur le Triangle de Gonesse !
- ▣ **Questions n° 6** : Faut-il **relier des grands pôles entre eux** par du transport de transit, alors que ça représente 3% des besoins. Exemple d'une liaison Le Bourget / Roissy : inutile de relier deux pôles aéroportuaires qui n'ont pas les mêmes usagers.
- ▣ Ne faut-il pas **mieux changer d'échelle et faire du maillage de proximité** entre les zones d'habitat par du transport de **desserte**, là où sont les habitants, c'est-à-dire **au cœur des villes** ?

2. ANALYSE DES 3 BHNS

2.1. Goussainville

- ▶ Commune contigüe à Roissy. : Un flux important de 1100 actifs qui y travaillent en 2016
- ▶ L'Offre future n'amène aucun + : les actifs ne vont pas aller vers le Sud-Est, pour remonter vers le Nord, alors qu'il suffit d'aller vers l'Est
- ▶ Demande qui a chuté : en 2008 : 1420 actifs ; 2019 : 979. A baissé de 21%
- ▶ l'Offre vers l'aéroport existe : Bus 32 , Bus 95-18
- ▶ **Pas de demande vers le PIEX**

54 Goussainvillois en activité travaillent à Villepinte, sur un total de 11 457, soit 0,5%

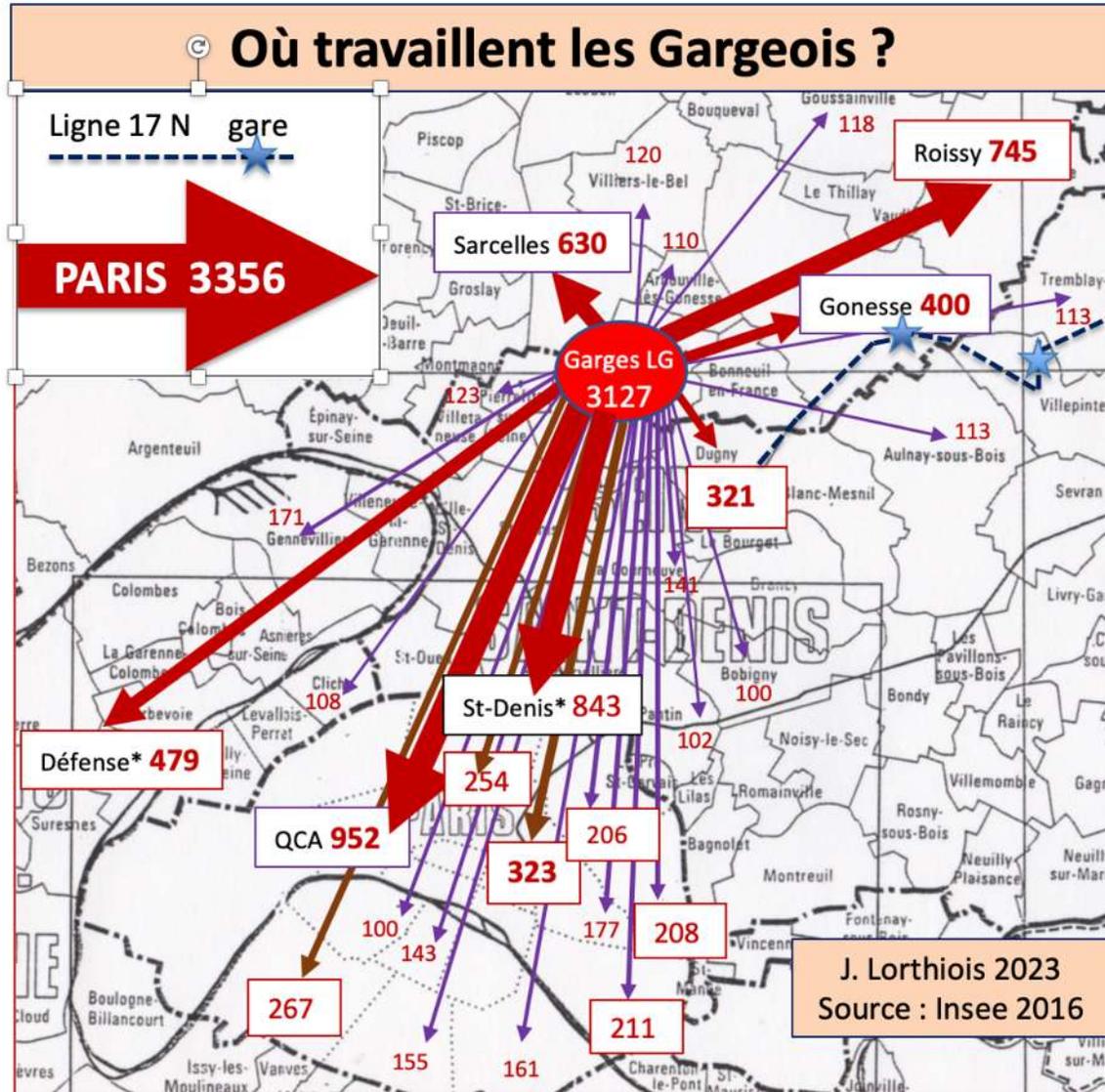
Problème de pont à aménager. Est-ce que ça justifie un BHNS ?

Des 3 BHNS, c'est le projet le plus discutable.

2.2. Villiers-le-Bel, Gonesse

- ▶ L'offre vers Roissy existe déjà ;
- ▶ La demande est très faible, et **en diminution** :
 - à Gonesse : flux vers Roissy passés de 9,5% des actifs occupés en 2008 à 7,7% en 2019
 - Villiers le Bel : flux passés de 8,5% à 5,7%
- **Évaluation du BHNS 20 ? 6 ans de fonctionnement, aucun chiffre de fréquentation**
- Fonction desserte : détournement de l'offre pour répondre à une demande de desserte insuffisante aux deux extrémités
 - - dans la ville de Gonesse côté Val d'Oise ;
 - - dans la zone d'activités de Paris-Nord 2 côté Seine-St-Denis
- ▶ Fonction transit très faible : le BHNS est quasi-vide en traversant le Triangle.
- ▶ Peut-être intéressant de faire une ligne dans Villiers-le-Bel, mais pas pour aller à Villepinte, puis Roissy. Pour faire de la desserte locale.
- ▶ Plus intéressant de faire **une offre de ligne Nord-Sud**: prolongement vers Villiers-le-Bel T5 qui s'arrête à Sarcelles, à destination de Saint-Denis.

2.3. Sarcelles, Garges-lès-Gonesse



2.3. Sarcelles, Garges-lès-Gonesse

- ▶ Demande très faible : Sarcelles / Roissy, 4,1 % des actifs en 2019.
- ▶ Offre vers Roissy existe : prendre le RER D jusqu'à Goussainville, puis le bus 32 plus rapide que le BHNS
- ▶ Le très gros pbs de Sarcelles-Garges, c'est que **Sarcelles ne peut jouer un vrai rôle de pôle d'emplois de proximité pour les communes adjacentes, dont Garges-lès-Gonesse. Sarcelles n'a même pas assez d'emplois pour ses propres habitants !** L'urgence, c'est donc de créer des **emplois de proximité** qui recrutent sur place et dans un rayon de proximité.
- ▶ Quant aux transports en rocade, le seul qui mérite ce terme, c'est le tram-train T11, **dont il faudrait activer le bouclage.** C'est la vraie rocade de la zone dense qui pourrait desservir le Sud-Est-95, à condition qu'on prévoit des bus de rabattement vers cette ligne. Elle a été mise en service à Argenteuil en 1882 !!

Le tram-train T11

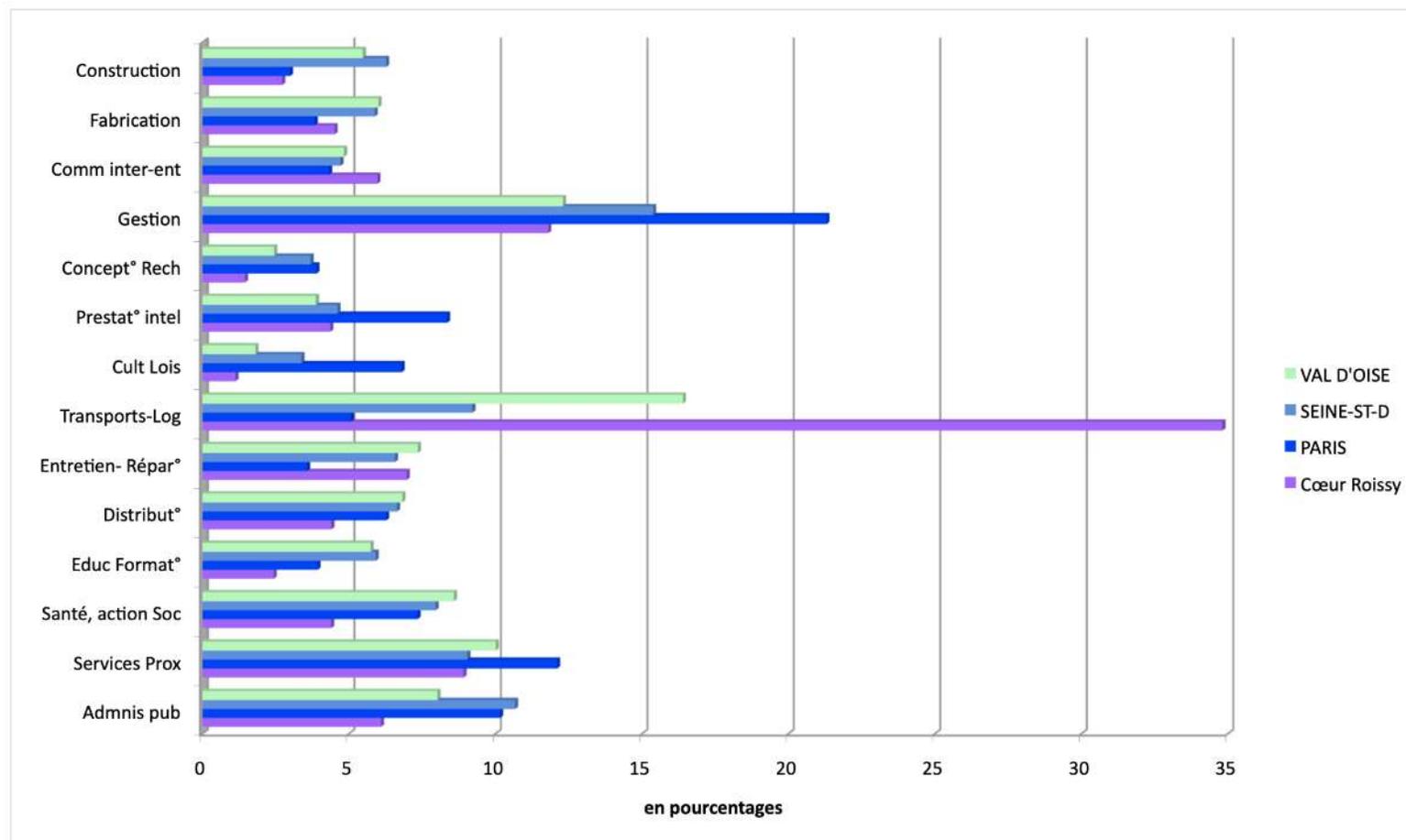


CONCLUSIONS

Conclusion

- ▶ - Objectif affiché par le CD95 de **“relier les zones d’habitat à des bassins d’emplois du Grand Roissy”**.
- ▶ **Le problème, c’est qu’il ne suffit pas de les relier, il faut que les emplois correspondent à la demande des travailleurs !**
- ▶ Les postes de travail implantés sur la plateforme couvrent une **palette extrêmement étroite de métiers** par rapport au « champ des possibles ». On répertorie environ 10 000 métiers sur le territoire national, ceux de l’aéroport en comptent de 300 à 500 selon les sources, soit au mieux 5% de l’éventail. Rien d’étonnant dans ces conditions que la main-d’œuvre puisse bouder l’accès à une radiale existante (RER B via le BHNS 20, pourtant dans le bon sens Centre-Périphérie), compte tenu du caractère accessoire de la liaison avec Roissy.
- ▶ Avec le CDG Express en construction et le projet de ligne 17 Nord, l’aéroport représenterait une regrettable exception dans le ciel européen : pas moins de **3 transports lourds le reliant à la capitale** ! Quelle gabegie de fonds publics !
- ▶ Le graphique de la page suivante montre cette **ultra-spécialisation du pôle de Roissy**, qui ne pourra jamais jouer un rôle de « pôle d’emploi » structurant pour le territoire alentours. On constate en effet la très faible importance des deux extrémités de la hiérarchie des familles professionnelles en ce qui concerne le Cœur de Pôle de Roissy : d’un côté **la pénurie de ce qu’on appelle les « emplois supérieurs »** (Conception-recherche, Prestations intellectuelles, mais aussi dans une moindre mesure Culture) ; de l’autre, **l’indigence des emplois de proximité** qui possèdent deux énormes avantages : **embaucher localement et être positionnés sur des filières professionnelles correspondant aux qualifications des populations résidentes** : éducation-formation, sanitaire et social, services de proximité, emplois publics...

STRUCTURE DES EMPLOIS PAR FAMILLES PROFESSIONNELLES



Conclusion : une autre politique territoriale

- ▶ Une fois de plus, il est démontré que les Grands Projets métropolitains ont un très faible impact sur leur territoire d'implantation.
- ▶ On voit clairement que **l'urgence** n'est absolument pas d'améliorer l'offre de transports de l'Est-95, mais de **relocaliser la main-d'œuvre sur place** par des **emplois de proximité qui permettent d'éviter les besoins de déplacements à la source**. Les gens ne réalisent pas que les transports permettent d'aller dans les deux sens. Comme la main-d'œuvre locale ne correspond pas aux emplois offerts, c'est la porte ouverte à une main-d'œuvre extérieure, plus qualifiée qui viendrait occuper les emplois locaux et concurrencer les actifs sur place. C'est ce qui se passe sur Gonesse qui est devenue une « **ville dissociée** »: « l'habitant n'y travaille pas, le travailleur n'y habite pas »
- ▶ **Résultat : plus Gonesse implante d'emplois, plus ils sont occupés par une main d'œuvre extérieure, plus le chômage augmente.**
- ▶ Il faut revenir à du **Local** et de la **Proximité**.
- ▶ Si le nombre d'emplois sur place (19% du total) sur l'Est du Val d'Oise bénéficiait du même pourcentage que celui de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines/ Versailles (de l'ordre de 30%), il y aurait plus de 100 000 emplois supplémentaires sur le Grand Roissy recrutant sur place, ne nécessitant aucun besoin de transport lourd.

En vous remerciant
de votre attention...