

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 PLEX (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 PLEX 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 PLEX 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 plate-forme 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 plate-forme aéroportuaire. Pourquoi cette priorité pour le Parc des Expositions ?

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

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

Pour cette concertation limitée à la seule desserte de la plate-forme 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 Cerisaie bus 27 en 43 mn et de Fontaine Cypierre-Gonesse bus 22 en 17 mn

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

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

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

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

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

Conclusion :

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

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

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

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

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