

# Concertation



## Nouvelle branche du RER (D) - Parc des Expositions

dite "Barreau de Gonesse"



## Compte rendu de la concertation préalable *menée du 20 octobre au 9 décembre 2011*

**Avril 2012**

[www.nouvellebranche-rerd.fr](http://www.nouvellebranche-rerd.fr)





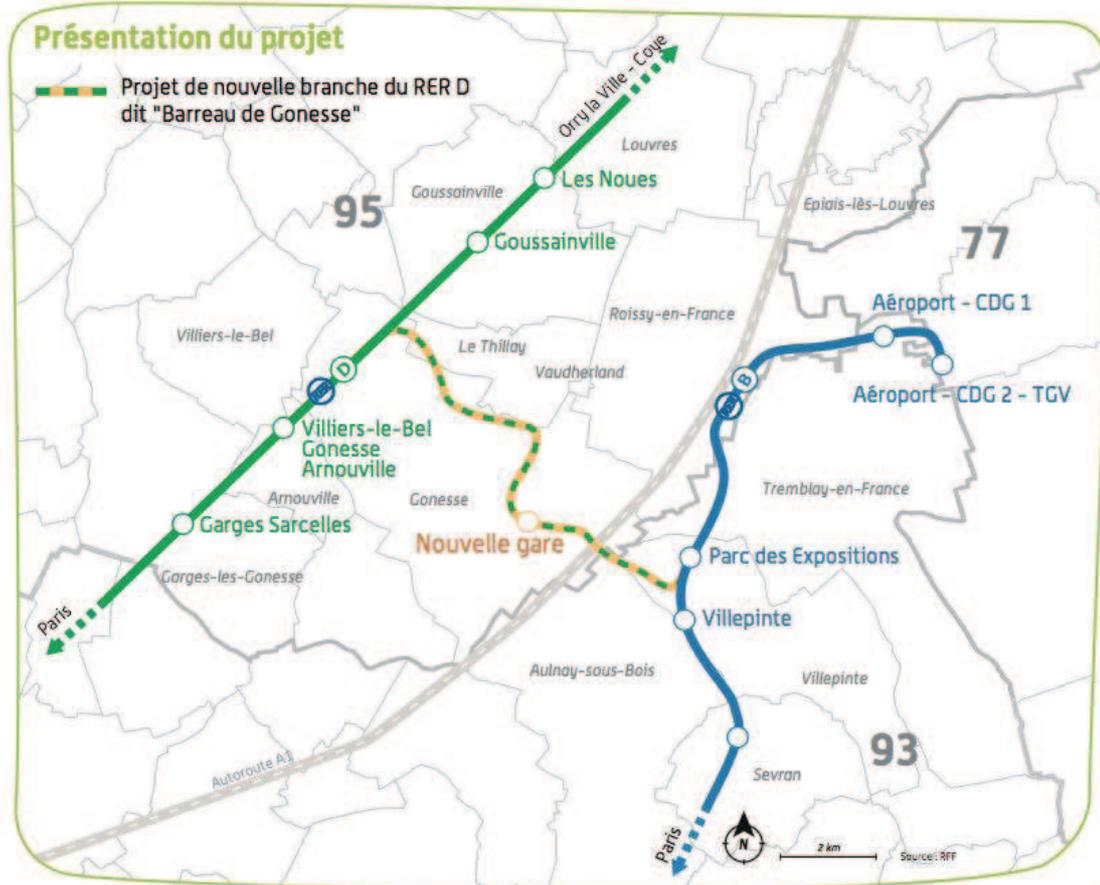
## SOMMAIRE

<b>I</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
A.	LE PROJET.....	4
a.	<i>Les objectifs du projet.....</i>	4
	▶ Améliorer les transports au quotidien et mieux desservir les zones d'emplois.....	5
	▶ Créer une nouvelle gare au cœur d'un territoire en développement.....	5
	▶ Offrir une alternative au RER B pour desservir le Parc des Expositions.....	5
b.	<i>Les caractéristiques du projet.....</i>	5
	▶ Les acteurs du projet.....	5
	▶ Le coût et le financement.....	6
	▶ Le calendrier prévisionnel élaboré par RFF.....	6
B.	LA CONCERTATION.....	6
a.	<i>Le cadrage réglementaire et institutionnel de la concertation.....</i>	6
b.	<i>Les objectifs et le périmètre de la concertation.....</i>	7
	▶ Pourquoi la concertation ?.....	7
	▶ Du projet à la concertation.....	7
	▶ Un contexte qui a évolué depuis l'approbation du DOCP.....	7
<b>II</b>	<b>DEROULEMENT DES MODALITES DE LA CONCERTATION.....</b>	<b>8</b>
A.	LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	8
B.	LES MODALITES D'INFORMATION ET DE MOBILISATION.....	9
a.	<i>La stratégie de communication mise en place.....</i>	9
b.	<i>Les outils de communication et leurs objectifs.....</i>	9
	▶ Une plaquette explicative.....	9
	▶ Un dépliant.....	10
	▶ Un site Internet.....	11
	▶ Des affiches.....	11
	▶ Des expositions.....	12
c.	<i>La diffusion des informations en amont de la concertation.....</i>	12
	▶ Une information directe avec la presse.....	12
	▶ La parution d'un cavalier en couverture du magazine Metro.....	14
	▶ Des partenariats étroits avec les institutions ou d'autres acteurs relais du territoire.....	15
d.	<i>La diffusion des informations tout au long de la concertation.....</i>	15
	▶ Le suivi des partenariats.....	15
	▶ Le tractage des documents.....	16
C.	LES MODALITES DE PARTICIPATION.....	17
a.	<i>Les modes d'expression à disposition de tous les publics.....</i>	17
	▶ Cinq réunions publiques.....	17
	▶ Les registres.....	18
	Des registres.....	18
	▶ Le site Internet : avis et contributions.....	18
	Des avis et contributions.....	18
	▶ Les coupons T.....	19
	Les coupons T.....	19
b.	<i>D'autres modes d'expression ciblés.....</i>	20
	▶ Des petits déjeuners dédiés aux employeurs, salariés et demandeurs d'emploi.....	20
	▶ Des rencontres avec le public en gare et dans des lieux de vie.....	21
	▶ Une rencontre dédiée à la profession agricole.....	22
		2

▶	Une rencontre avec les riverains du quartier du Moulin à draps.....	22
<b>III</b>	<b>SYNTHESE THEMATIQUE DES ECHANGES.....</b>	<b>23</b>
<b>A.</b>	<b>UN PROJET TRES ATTENDU DONT L'OPPORTUNITE SUSCITE DES INTERROGATIONS.....</b>	<b>23</b>
<b>a.</b>	<i>Un projet qui vise à accompagner les projets de développement urbains et économiques à venir.....</i>	<i>23</i>
▶	Un projet inscrit au SDRIF de 2008 .....	23
▶	Un projet soutenu par les élus.....	23
▶	Un projet soutenu par les acteurs économiques .....	24
▶	Un projet nécessaire pour les travailleurs du Val d'Oise et l'accès à l'emploi.....	24
<b>b.</b>	<i>Des interrogations subsistent.....</i>	<i>25</i>
▶	Un projet qui ne résoudra pas à lui seul la problématique de l'accès à l'emploi .....	25
▶	Des interrogations sur les prévisions de trafic .....	25
▶	Des interrogations sur la complémentarité avec le BHNS et le Grand Paris .....	26
▶	Des interrogations liées au projet connexe d'urbanisation du triangle de Gonesse.....	26
<b>B.</b>	<b>DES ATTENTES FORTES CONCERNANT LE PLANNING DE REALISATION DU PROJET.....</b>	<b>27</b>
<b>C.</b>	<b>UNE DEMANDE DE DESSERTE PERFORMANTE POUR LE VAL D'OISE.....</b>	<b>27</b>
<b>a.</b>	<i>Le projet doit desservir la plate forme aéroportuaire de Roissy-CDG.....</i>	<i>27</i>
▶	La plate forme aéroportuaire de Roissy-CDG est le principal pôle d'emplois .....	27
<b>b.</b>	<i>Le projet ne permet pas une desserte satisfaisante pour les communes du nord du Val d'Oise</i>	<i>28</i>
▶	Des divergences sur la nécessité et la faisabilité du raccordement nord.....	28
▶	Un projet qui doit être complété par une offre complémentaire .....	29
<b>D.</b>	<b>DES ATTENTES FORTES POUR AMELIORER LE RESEAU EXISTANT DES A PRESENT .....</b>	<b>30</b>
▶	Des lignes de RER qui connaissent de nombreuses difficultés.....	30
▶	Les causes identifiées par les participants à la concertation .....	30
▶	Des interrogations sur le schéma d'amélioration des RER .....	30
▶	Une desserte de nuit qui doit être renforcée.....	31
<b>E.</b>	<b>UNE VOLONTE D'INSERER LE PROJET DANS UN RESEAU BIEN MAILLE.....</b>	<b>32</b>
<b>a.</b>	<i>L'articulation du projet avec les autres projets de transport en commun .....</i>	<i>32</i>
▶	Un projet complémentaire au BHNS et au Grand Paris Express.....	33
▶	Des correspondances facilitées.....	34
<b>b.</b>	<i>Une nouvelle branche qui ne doit pas dégrader le réseau existant.....</i>	<i>34</i>
<b>F.</b>	<b>DES ATTENTES FORTES POUR BIEN INSERER LE PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>35</b>
▶	Des ouvrages conçus pour s'insérer dans un environnement paysager et humain, tout en préservant le patrimoine historique.....	35
▶	Des enjeux phoniques et acoustiques pris en compte.....	35
▶	Des questions sur les dessertes proposées.....	35
▶	La nécessité de préserver les terres agricoles de la Plaine de France .....	36
<b>IV</b>	<b>LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION.....</b>	<b>37</b>

# I Introduction

## A. LE PROJET



### a. *Les objectifs du projet*

Le projet de nouvelle branche du RER D consiste à créer une **liaison ferrée entre le RER D et le RER B dans le nord-est de l'Île-de-France**. Cette nouvelle branche permet de prolonger le parcours des RER D qui ont aujourd'hui pour terminus la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville jusqu'à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte.

Cette opération permettrait, en créant une **liaison transversale** de banlieue à banlieue, sans passer par Paris, de répondre à plusieurs besoins du territoire.

- ▶ Améliorer les transports au quotidien et mieux desservir les zones d'emplois

Le projet doit permettre aux habitants des communes situées le long du RER D **d'accéder aux zones d'emplois majeures** situées plus à l'est, le long du RER B : Paris Nord 2, le Parc des Expositions et la plate forme aéroportuaire de Roissy-CDG.

- ▶ Créer une nouvelle gare au cœur d'un territoire en développement

La nouvelle branche du RER D permet également de desservir le Triangle de Gonesse, territoire en développement, amené à devenir un important pôle d'activité économique. A cette fin, une gare est prévue au cœur du Triangle, en interconnexion avec le Grand Paris Express et le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte.

- ▶ Offrir une alternative au RER B pour desservir le Parc des Expositions

Enfin, cette nouvelle branche **permettra d'améliorer la desserte du Parc des Expositions de Villepinte**, en offrant un trajet alternatif au RER B. Le Parc des Expositions reçoit chaque année 1,5 millions de visiteurs, et certains salons peuvent accueillir plus de 30 000 visiteurs chaque jour. En outre, le Parc projette de s'étendre : des études sont en cours pour réaliser un cluster d'entreprises dédiées aux congrès et salons, ce qui augmenterait considérablement sa fréquentation. Ce projet d'extension est particulièrement conditionné par l'amélioration des transports en commun desservant le Parc.

## **b. Les caractéristiques du projet**

La nouvelle branche du RER représente un linéaire de 11,4 km entre les gares existantes de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et le Parc des Expositions, dont **9,8 km** de ligne nouvelle. Elle serait construite en **surface**, à l'exception de la traversée du projet urbain du Triangle de Gonesse, secteur dans lequel elle serait réalisée en tranchée, et à l'exception des intersections routières. Deux options sont envisagées pour le franchissement de l'A1 : en pont ou en tunnel bitube. Un raccordement nord reliant directement les communes au nord de Villiers-le-Bel au Parc des Expositions a également fait l'objet d'études pour être présenté lors de la concertation.

- ▶ Les acteurs du projet

- **Les porteurs du projet**

Le projet est porté par **Réseau Ferré de France (RFF)**, le **maitre d'ouvrage**, propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français d'intérêt national, et le **STIF**, **l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France**. Dans le cadre de ce projet, RFF pilote la réalisation des études techniques concernant le projet, et le STIF veille à la cohérence du projet avec les autres opérations de transport en commun sur le territoire.

Le STIF et RFF ont mené conjointement la concertation préalable.

○ **L'exploitant**

La SNCF sera le futur exploitant de la nouvelle branche du RER D. Elle est également propriétaire du matériel roulant et en assure sa maintenance. Par ailleurs, la SNCF est chargée des aménagements des bâtiments des gares existantes et de leur gestion.

○ **Les financeurs**

La Région Île-de-France et l'Etat financent le projet et les études qui sont actuellement en cours.

▶ Le coût et le financement

A ce stade des études, le coût de réalisation du projet est estimé entre **300 et 320 millions d'euros** (aux conditions économiques de 2010). A ces coûts d'infrastructure, doit être ajouté le coût d'acquisition, évalué à 30 millions d'euros, de deux trains supplémentaires nécessaires à la réalisation de cette desserte dans de bonnes conditions de régularité sur la ligne D du RER. Les modalités de financement des phases ultérieures du projet seront précisées par la suite.

Le projet et les études qui sont actuellement en cours sont financés à **parité par la Région Île-de-France et l'Etat** dans le cadre du **Plan Esprit Banlieues**. Ce projet est également inscrit au **Contrat de projet Etat-Région (CPER) 2007-2013**. Par ailleurs, la Région finance le projet dans le cadre de son **plan de Mobilisation pour les transports** en Ile-de-France.

▶ Le calendrier prévisionnel élaboré par RFF

Après la phase de concertation publique qui s'est tenue du 20 octobre au 9 décembre 2011, une phase d'approfondissement des études aura lieu durant l'année 2012, aboutissant à une enquête publique et au démarrage de l'avant projet en 2013. Cette étape sera suivie de la déclaration d'utilité publique en 2014, puis de la décision préfectorale en 2017 pour **une mise en service envisagée, à ce stade des études, en 2020**.

## **B. LA CONCERTATION**

### **a. *Le cadrage réglementaire et institutionnel de la concertation***

La concertation s'inscrit dans un **droit à l'information, à l'expression, et à la participation du public** au processus décisionnel pour les grands projets d'intérêt général.

Pour tous les projets dont l'investissement est supérieur à 300 millions d'euros, la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) est obligatoire afin de déterminer les modalités de consultation du public sur le projet. Dans le cas du projet de nouvelle branche du RER D, la CNDP a estimé que le projet présentait un intérêt certain au niveau local, compte tenu de ses enjeux économiques, d'aménagement du territoire et d'impact environnemental. Toutefois, conformément à l'article R121-9 II du Code de l'Environnement, la CNDP, par la décision du 8 juin 2011, a décidé qu'il

n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur l'opportunité de ce projet, celle-ci ayant déjà été discutée largement lors des débats sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie et sur le projet de réseau de transport du Grand Paris. Ainsi, la CNDP a estimé que le projet devait faire l'objet d'une **concertation menée sous l'égide d'un garant indépendant**. En juillet 2011, M. François Nau a été nommé garant de la concertation de la nouvelle branche de RER D par la CNDP.



Le garant, François Nau, est une personnalité indépendante nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP) et chargée de veiller au bon déroulement de la concertation. Sans prendre parti sur le fond, il s'assure que l'information du public est la plus complète et transparente possible, et que l'expression de la diversité des avis se fait dans un cadre d'écoute mutuelle. A l'issue de la concertation, il rédige un compte rendu qu'il remet à la CNDP.

## **b. Les objectifs et le périmètre de la concertation**

### ► Pourquoi la concertation ?

La concertation qui s'est tenue sur le projet a eu pour objectif de **présenter le projet au public et de recueillir les avis** sur ses grandes caractéristiques et ses principaux objectifs dans un périmètre défini par la décision du 8 juin, dans laquelle la CNDP précise notamment que l'opportunité du projet ne sera pas soumise à concertation (Voir décision du 8 juin 2011 de la CNDP en annexe)

### ► Du projet à la concertation

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) a été présenté aux partenaires du projet lors de la commission de suivi du 17 décembre 2010 et approuvé par le Conseil du STIF le 9 février 2011. Ce DOCP indiquait notamment que le raccordement nord ne serait pas intégré à la concertation afin de ne pas retarder l'opération, mais devrait néanmoins faire l'objet d'études qui devraient être disponibles pour la concertation. De plus, **le périmètre, et les modalités de la concertation ont été définis par RFF et le STIF**, puis validés lors de cette même commission de suivi. Entre décembre 2010 et février 2011, le STIF et les communes ont, approuvé et délibéré ces modalités de concertation. La Commission de suivi du STIF du 10 octobre 2011 a ensuite présenté l'étude de faisabilité du raccordement nord et les modalités définitives de la concertation.

### ► Un contexte qui a évolué depuis l'approbation du DOCP

Depuis l'approbation du DOCP en février 2011, le contexte du projet a connu quelques évolutions. Suite aux débats publics du Grand Paris et d'Arc Express, menés respectivement par la Société du Grand Paris et le STIF, entre octobre et janvier 2011, le projet de Grand Paris Express a émergé.

## II Déroulement des modalités de la concertation

### A. LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Plusieurs modalités d'information et d'expression ont été mises en place tout au long de la concertation :

- **Cinq réunions publiques** ouvertes à tous
- Deux **rencontres avec les usagers, en gare RER D de Garges Sarcelles et au centre commercial La Grande Vallée de Gonesse**, se sont tenues avec les porteurs du projet, pour rencontrer le public, l'informer, répondre à ses questions et recueillir son avis.
- Deux petits déjeuners ont également été consacrés aux **employeurs et salariés** avec le même objectif.
- **une rencontre dédiée à la profession agricole**
- **Une rencontre avec les riverains du quartier du moulin à draps** (Gonesse - Le Thillay)
- Six **expositions et registres d'expression** étaient présents dans les mairies d'Arnouville, Gonesse, Aulnay-sous-Bois, Tremblay-en-France, Villiers-le-Bel et au centre culturel Joseph Kessel de Villepinte.
- Le **site Internet** du projet [www.nouvellebranche-rerd.fr](http://www.nouvellebranche-rerd.fr) permettait de consulter tous les documents d'information sur le projet et la concertation, et avec la possibilité de déposer en ligne un avis ou une contribution.

Tableau récapitulatif des expressions par modalités

Modalité d'expression	Avis recueillis
Réunions publiques	120 avis et questions du public
Registres en mairie	6 avis
Site internet	17 contributions 18 délibérations de collectivités concernées 28 avis
Coupons T envoyés et distribués lors des tractages et rencontres	535 avis recueillis

**B. LES MODALITES D'INFORMATION ET DE MOBILISATION**

**a. La stratégie de communication mise en place**

Plusieurs outils de communication ont été mis en place selon une stratégie visant à informer le public sur la tenue de la concertation, en amont, puis à le mobiliser avant chaque réunion publique. Un rôle prééminent a été donné aux **partenariats avec les relais locaux**, et à la présence de l'équipe projet sur le terrain, **directement auprès des publics concernés**.

**b. Les outils de communication et leurs objectifs**

Plusieurs outils de communication ont été créés dans le but d'informer le public.

Une plaquette explicative

Une **plaquette explicative** de 12 pages, destinée à tous les publics, présentait le projet, son historique, ses objectifs et caractéristiques, son insertion dans le futur réseau de transport en commun et dans son environnement urbain et environnemental, ainsi que toutes les informations pratiques sur la concertation. Durant toute la concertation, **1 430 plaquettes ont été distribuées**, dont 632 aux institutions (collectivités locales notamment) qui ont souhaité mettre en place un partenariat de communication. 470 ont été distribuées lors des réunions publiques, et 300 lors des tractages et rencontres en gare RER de Garges – Sarcelles et au centre commercial de Gonesse.



# Concertation du 20 octobre au 9 décembre 2011

## Nouvelle branche du RER D - Parc des Expositions dite "Barreau de Gonesse"

### Un dépliant

Un dépliant reprenant de manière synthétique les informations de la plaquette a été diffusé au grand public. 25 300 dépliant ont été envoyés aux institutions partenaires, et 9300 ont été distribués lors des tractages et rencontres en gare et au centre commercial de Gonesse. Au total, 35 180 dépliant ont été diffusés durant la concertation sur les principaux lieux de vie (marchés...), dans les lignes de bus (Veolia-TransVeo, RATP, Keolis) desservant le secteur et dans les gares RER environnantes (Garges – Sarcelles, Roissy-en-France, CDG1, Goussainville, Parc des Expositions, Vert Galant, Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville).

### LETTRE PRIORITAIRE

M 2019  
M 2019  
14/01/2012

CONCERTATION NOUVELLE BRANCHE RER D  
PARC DES EXPOSITIONS  
AUTORISATION 29903  
75462 PARIS CEDEX 10

#### Comment s'informer et s'exprimer ?

- En participant aux réunions publiques
- En se rendant aux rencontres avec les usagers
- En visitant les expositions et en déposant une contribution sur les registres présents dans les mairies d'Arnouville, Gonesse, Aubray-sous-Bois, Villiers-le-Bel, Tremblay-en-France et à Villepinte au Centre culturel Joseph Kessel
- En déposant un avis ou une contribution et en téléchargant la synthèse du projet sur le site Internet : [www.nouvellebranche-rerd.fr](http://www.nouvellebranche-rerd.fr)

### Concertation du 20 octobre au 9 décembre

#### Nouvelle branche du RER D - Parc des Expositions dite "Barreau de Gonesse"

#### Pourquoi une concertation ?

Temps d'information et d'expression du public sur le projet avant l'approfondissement des études, elle doit permettre à RFF et au STIF d'enrichir le projet et d'éclairer leurs décisions sur sa conception et sa réalisation.

#### Sur quoi porte la concertation ?

La concertation a pour objectif de présenter le projet, de recueillir les avis et notamment de répondre aux questions suivantes :

- Comment renforcer la cohérence du projet avec son environnement ?
- Comment le connecter au mieux avec les autres transports desservant le territoire ?

#### Qui l'organise ?

La concertation est organisée par le maître d'ouvrage RFF, en coordination avec le STIF.

Réseau Ferré de France (RFF) propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national.

Le STIF, autorité organisatrice des transports en commun en Ile-de-France.

La concertation est placée sous l'égide d'un garant, M. François Nau, une personnalité indépendante nommée par la Commission nationale du débat public (CNDB). Il est chargé de veiller au bon déroulement de la concertation.

#### Calendrier de la concertation

##### Réunions publiques

- Villiers-le-Bel - le mercredi 19 novembre 2011 à 20h30 Espace de la Gare - 2 rue Canal 95500 Villiers-le-Bel
- Roissy-en-France - le mardi 17 novembre 2011 à 20h00 17 rue de la République - 95100 Roissy-en-France
- Gonesse - le mardi 22 novembre 2011 à 20h00 17 rue de la République - 95100 Gonesse
- Villiers-le-Bel - le mardi 20 novembre 2011 à 20h30 17 rue de la République - 95500 Villiers-le-Bel
- Tremblay-en-France - le mardi 20 novembre 2011 à 20h30 17 rue de la République - 95100 Tremblay-en-France
- Sarcelles - le mardi 20 novembre 2011 à 20h30 17 rue de la République - 95100 Sarcelles

##### Rencontres

- Centre culturel Joseph Kessel - Garges - Sarcelles le mardi 20 novembre 2011 à partir de 18h
- Centre culturel Joseph Kessel - Gonesse - centre commercial le 18 novembre 2011 à partir de 18h

#### La liaison RER D - RER B : une nouvelle branche du RER D dans le Nord de l'Ile-de-France

Ce projet de nouvelle branche permet de prolonger le parcours des RER D qui ont aujourd'hui pour terminus Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville jusqu'à la gare RER B du Parc des Expositions. Il constituera une offre complémentaire au futur Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et au métro du Grand Paris Express.

#### Objectifs du projet

- Améliorer l'accès aux pôles d'emplois pour les populations de l'est du Val d'Oise
- Créer une nouvelle gare au cœur d'un territoire en développement
- Offrir une alternative au RER B pour l'accès au Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte

#### Le tracé

- 11,4 km dont 9,8 km de ligne nouvelle et une nouvelle gare à construire pour relier la gare existante de Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville et celle du Parc des Expositions de Villepinte
- 120 km/h vitesse maximale de circulation des trains
- 2 options techniques envisageables pour le franchissement de l'A1 : en pont ou en tunnel bitube

#### Nouveaux services proposés

- 1 RER par sens toutes les 15 min de 5h à minuit
- 10 min de trajet entre la gare RER D de Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte
- 1 nouvelle gare en correspondance avec le futur BHNS et le métro du Grand Paris Express
- Des gains de temps compris entre 10 et 20 min en direction des zones d'activités de Robay - CDG du Parc des Expositions et de Paris Nord 2

#### Le calendrier prévisionnel établi par Réseau Ferré de France

#### Présentation du projet

#### Le coût et le financement

A ce stade des études le coût de réalisation du projet est estimé entre 300 et 320 millions d'euros. Les études actuelles sont financées à parts égales par la Région Ile-de-France et l'Etat dans le cadre du Plan Espoir Banlieues. Ce projet est par ailleurs inscrit au Contrat de projet Etat-Region (CPR) 2007-2013.

#### Questionnaire

Pour quel usage utilisez-vous les transports en commun (plusieurs réponses possibles) ?

Aller au travail sur mon lieu d'études

Mes loisirs ou autres

Je ne prends pas les transports en commun

Le cas échéant, quels sont vos horaires de déplacement domicile/travail (plusieurs réponses possibles) ?

08H00 - 5H00     5H00 - 12H00

12H00 - 18H00     18H00 - 08H00

Connaissez-vous le projet de nouvelle branche du RER D allant jusqu'au Parc des Expositions (dite « Barreau de Gonesse ») ?

oui     non

Est-ce que vous l'utiliserez ?

oui     non

Votre avis sur ce projet et son insertion dans le territoire :

.....

.....

.....

Votre commune de résidence :

.....

.....

.....

Quel est votre statut ?

Lycéen/étudiant     En activité

En recherche d'emploi     Retraité

Autre

Votre avis sera pris en compte dans le bilan de débat

► Un site Internet

Un site internet ([www.nouvellebranche-rerd.fr](http://www.nouvellebranche-rerd.fr)) dédié à la concertation a par ailleurs été créé, reprenant toutes les informations de la plaquette, et proposant de **télécharger les principaux documents du projet et de la concertation** : l’affiche, le DOCP, la carte du projet, la plaquette de présentation, le dépliant de présentation, et les verbatim des réunions publiques.

Durant la période de concertation, le site a enregistré **3476 visites**, avec des pics de fréquentation au début et à la fin de la concertation, ainsi qu’avant chaque réunion publique. Les pages les plus consultées ont été la **page d’accueil** (4046 fois), la **page expliquant le projet** (1031 fois), la page permettant de **télécharger les documents** du projet (842 fois), celle permettant de **déposer un avis** (617 fois) et celle informant sur les modalités de la concertation (534 fois).



Vues du site internet

► Des affiches

Des affiches **A3 et A4** annonçant la concertation ont également été envoyées à divers partenaires. Ces affiches ont été apposées sur le territoire des communes riveraines du projet de nouvelle branche du RER D, dans des équipements publics (mairies, préfecture, MJC, hôpital...) dans les bus irriguant le territoire (Veolia-TransVevo, RATP et Keolis).

# Concertation

du 20 octobre  
au 9 décembre 2011

## Nouvelle branche du RER D - Parc des Expositions

dite "Barreau de Gonesse"



### ► Des expositions

Six expositions composées de deux panneaux ont été mises en place tout au long de la concertation dans les mairies de Tremblay-en-France, Arnouville, Gonesse, Aulnay-sous-Bois, Villiers-le-Bel et au centre culturel Joseph Kessel de Villepinte. La ville de Goussainville a également souhaité recevoir une exposition. La ville du Thillay en revanche n'a pas souhaité accueillir d'exposition.

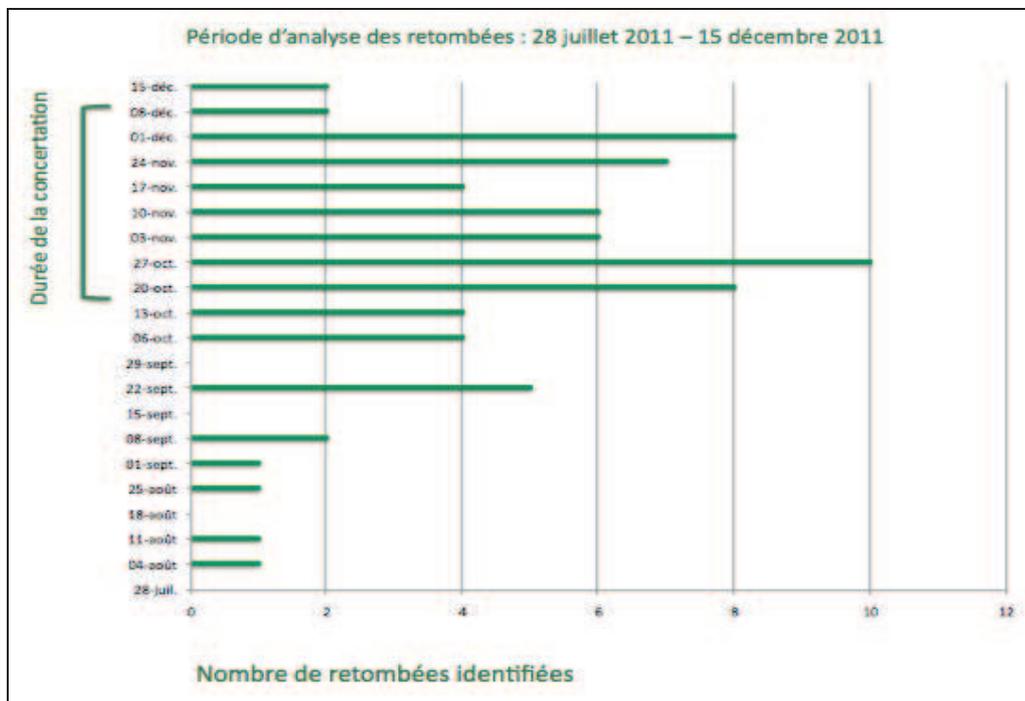
### c. *La diffusion des informations en amont de la concertation*

#### ► Une information directe avec la presse

Avant le début de la concertation, une démarche d'information directe avec la presse a été mise en place. Un **point presse** a été organisé le 18 octobre, dans la salle de réunion de Paris Nord 2 à Villepinte. Trois médias locaux et deux revues spécialisées étaient présents : Le Parisien Seine-Saint-Denis, Le Parisien Val d'Oise, VO news et La Vie du Rail et Railway Gazette International. Une représentante de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme avait aussi été mandatée sur place. Quatre jours avant la tenue du point presse, un communiqué de presse a été envoyé par mail à plus de 450 contacts presse.

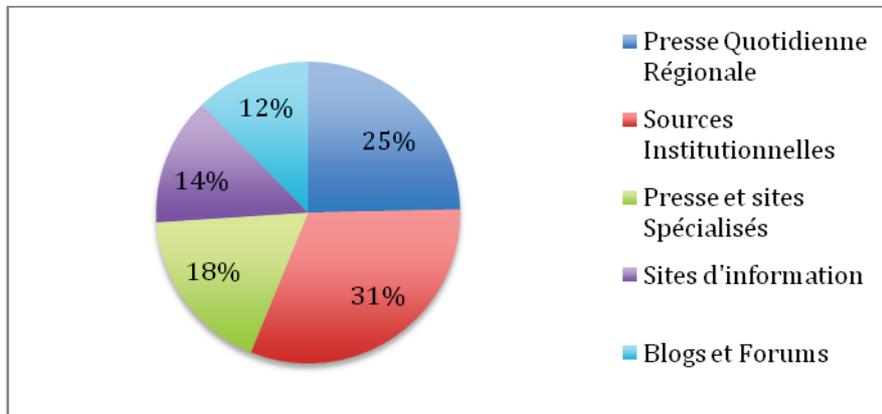
Au total, **142 retombées** presses ont été identifiées tout au long de la concertation, dont **72 retombées sur le projet de nouvelle branche du RER D**, et 70 sur des projets connexes tels que le Grand Paris, Europa City ou la modernisation du RER D. Les retombées sur le projet ont principalement été produites par des sources institutionnelles : sites d'information et magazines des mairies et autres collectivités (31%), puis par la presse quotidienne régionale : VO News, le Parisien, la Gazette du Val d'Oise... (25%). Les projets connexes au projet de nouvelle branche du RER D ont fait l'objet de plus de retombées dans la presse et les sites spécialisés : Ville Rail, & Transports, Contact Entreprise... (33%) puis dans les sites institutionnels (22%).

**Nombre de retombées presse et web – projet de nouvelle Branche du RER D :**



Sur toute la durée de la concertation, soit du 20 octobre au 9 décembre 2011, les retombées presse ont été relevées en plus grand nombre au lancement et à la fin de la concertation, avant la réunion de Sarcelles le 6 décembre 2011.

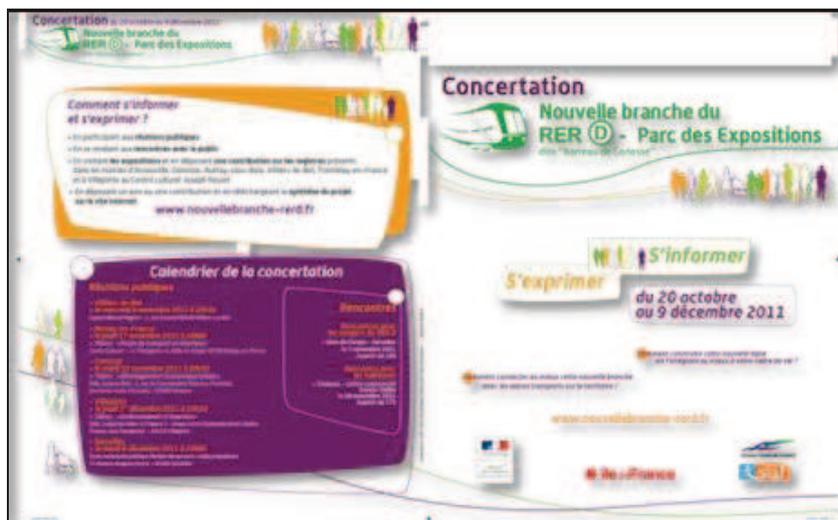
**Origine des retombées presse et web - projet de Nouvelle Branche du RER D :**



*Les retombées presse et web sur le projet et la concertation ont été émises principalement par des sources institutionnelles, qui ont fait l'objet de partenariats approfondis.*

► La parution d'un cavalier en couverture du magazine Metro

Le 9 novembre 2011, date de la réunion d'ouverture de la concertation, un **cavalier de quatre pages** en couverture du magazine Metro est paru en **10 000 exemplaires**, et a été distribué dans les gares RER de Garges-Sarcelles, Roissy Charles-de-Gaulle, Saint Denis et La Plaine-Stade de France.



► Des partenariats étroits avec les institutions ou d'autres acteurs relais du territoire

Des partenariats étroits avec les **institutions ou d'autres acteurs** du territoire ont été établis en amont de la concertation, afin de servir de relais auprès des populations sur le terrain. Une lettre expliquant le projet et proposant d'établir un partenariat pour diffuser l'information sur la concertation a été adressée aux mairies et institutions, mais aussi aux associations de quartier, aux associations d'insertion professionnelle, aux agences d'intérim, aux Maisons des Jeunes et de la Culture, aux entreprises de transport...

*Des panneaux municipaux mis en place par la mairie de Gonesse*



Au total, **43 partenariats de communication ont été mis en places. 25 352 dépliants et 632 plaquettes** ont pu être distribués dans le cadre de ces partenariats. **15 000 dépliants et 600 affiches** ont pu être déposés dans les bus Keolis, CIF, Veolia /Transveo et RATP du Val d'Oise desservant les zones concernées par le projet, et transportant les éventuels futurs usagers de la nouvelle branche de RER D. Une quarantaine d'affiches a également été déposée dans les abribus de la plate forme aéroportuaire de Roissy-CDG. De même, certains partenaires ont **relayé l'information sur la concertation à leurs contacts et sur leurs sites Internet.**

**d. La diffusion des informations tout au long de la concertation**

► Le suivi des partenariats

La diffusion des informations s'est également poursuivie tout au long de la concertation de plusieurs manières. Ainsi, en plus de la diffusion des dépliants et des plaquettes, les villes de Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville et Roissy-en-France ont consacré des pages à la concertation dans leurs journaux municipaux, tout comme la Communauté de Communes de Roissy porte de France et le Conseil Général du Val d'Oise. (Voir extraits en annexe)

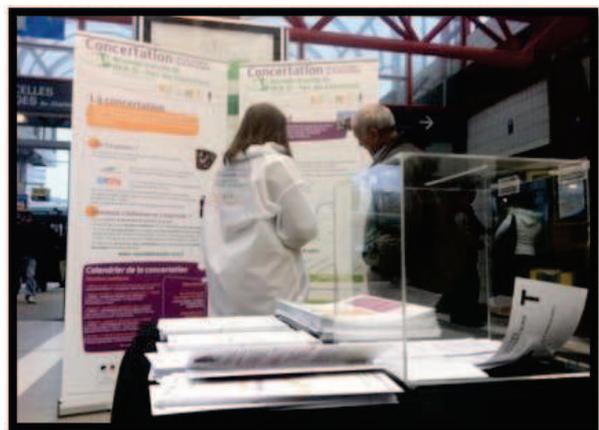


*Rencontre avec les habitants au centre commercial de Gonesse*

► Le tractage des documents

Deux types de tractages ont été organisés tout au long de la concertation : un tractage « qualitatif », en présence d'une personne connaissant bien le projet, et un tractage à visée plus quantitative.

. **Cinq tractages qualitatifs ont eu lieu**, dans les gares RER de CDG-1, Goussainville, Villepinte, Parc des Expositions et Villiers-le-Bel. Un tractage dit « qualitatif » se composait d'un stand dédié au projet installé pendant environ deux heures dans un lieu de passage de la gare, avec deux panneaux explicatifs et une urne pour déposer des avis, ainsi que deux personnes qualifiées sur le projet qui pouvaient informer le public et recueillir les avis. Près de 5300 dépliantes ont été distribués lors de ces opérations de tractage.



*Rencontres en gare RER D de Garges Sarcelles et au centre commercial de Gonesse*

. **Quatre tractages simples** ont également été effectués, auprès des commerçants du centre ville de Roissy-en-France, sur le marché de Villiers-le-Bel, à la gare RER du Vert Galant, et dans le centre ville de Sarcelles. Ce sont ainsi 3000 dépliantes qui ont été distribués à ces occasions.



Annnonce de la concertation dans les commerces et sur l'affichage public

## C. LES MODALITES DE PARTICIPATION

### a. *Les modes d'expression à disposition de tous les publics*

- Cinq réunions publiques

Réunions publiques	Date	Nombre de participants	Composition de la tribune
<b>Villiers-le-Bel</b> Espace Marcel Pagnol 2 rue Gounod	9 novembre 2011	75 participants	- Vincent Desvignes, Service Etudes de Développement de RFF - Nicolas Hanen, Chef de projet à RFF - Alexandre Anache, Responsable de division au STIF - Rébecca Liberman, Chef de projet au STIF - Ali Soumaré, Conseiller régional Ile-de-France - Arnaud Zimmermann, DRIEA - François Nau, nommé par la Commission nationale débat public (CNDP)
<b>Roissy-en-France</b> Thème : « Projets de transport en interface » Centre culturel l'Orangerie 6 allée du Verger	17 novembre 2011	50 participants	- Vincent Desvignes, Service Etudes de Développement de RFF - Nicolas Hanen, Chef de projet à RFF - Alexandre Anache, Responsable de division au STIF - Rébecca Liberman, Chef de projet au STIF - Charlotte Brun, Conseillère régionale Ile-de-France - François Nau
<b>Gonesse</b> Thème : « Développement économique / urbain » Salle Jacques Brel 5 rue du Commandant Maurice Fourneau	22 novembre 2011	150 participants	- Vincent Desvignes, Service Etudes de Développement de RFF - Nicolas Hanen, Chef de projet à RFF - Alexandre Anache, Responsable de division au STIF - Rébecca Liberman, Chef de projet au STIF - François Nau

<b>Villepinte</b> Thème : « Environnement et insertion » Salle Joséphine Baker à l'Espace V Avenue Jean Fourgeaud	1 <sup>er</sup> décembre 2011	25 participants	- Vincent Desvignes, Service Etudes de Développement de RFF - Nicolas Hanen, Chef de projet à RFF - Alexandre Anache, Responsable de division au STIF - Rébecca Liberman, Chef de projet au STIF - François Nau
<b>Sarcelles</b> Ecole maternelle Pauline Kergomard 37 avenue Auguste Perret	6 décembre 2011	35 participants	- Vincent Desvignes, Service Etudes de Développement de RFF - Nicolas Hanen, Chef de projet à RFF - Alexandre Anache, Responsable de division au STIF - Rébecca Liberman, Chef de projet au STIF - Charlotte Brun, Conseillère régionale - Bruno Dicianni, DRIEA - François Nau

Au total, **335 personnes** ont assisté à ces réunions, **120 questions** ont été posées, et **17 heures de débat** ont eu lieu avec le public.



Réunion publique à Gonesse le 22 novembre 2011

► Les registres

Des registres accompagnaient les expositions en mairies pour permettre au public de s'exprimer. Toutefois, les registres ont été peu utilisés, et seuls six avis félicitant le projet ont été relevés sur les registres de Gonesse et d'Arnoville.

► Le site Internet : avis et contributions

Des avis et contributions ont été déposés en nombre sur le site internet dédié au projet. Au total, ce sont 17 contributions, 28 avis et 10 délibérations de collectivités concernées qui ont été déposés et mis en ligne sur le site internet de la concertation, pour être lisible par l'ensemble des internautes. Près de la moitié des avis (12 avis) proviennent d'internautes habitant à Goussainville et réclamant une desserte de leur ville.

**Les acteurs ayant déposé une contribution sur le site internet :**

**Associations :**

- SADUR (Association des usagers du RER D)
- Val d'Oise Environnement,
- Ile-de-France Environnement
- Environnement 93,
- Collectif pour le triangle de Gonesse
- ADFEEN (Association de Défense de la Forêt d'Ecouen et d'Education à la Nature)
- AUT Fnaut Ile de France.

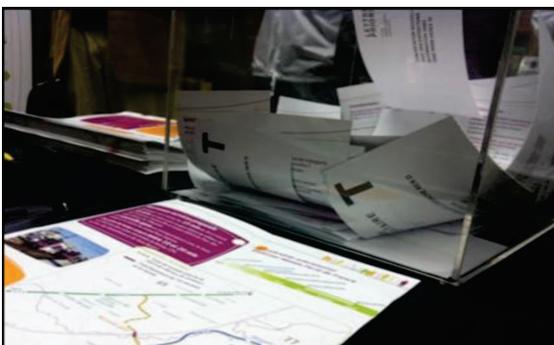
**Institutions, groupes politiques et syndicats :**

- Conseil communautaire de Val de France
- Conseil général du Val d'Oise
- François Durovray (Conseiller Régional d'Ile-de-France et Conseiller Municipal de Montgeron)
- Hermann Schneider (Responsable de la Commission Transports Ile-de-France Europe Ecologie Les Verts)
- Aéroports de Paris
- Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France
- Groupe Europe Ecologie Les Verts du Conseil régional Ile-de-France
- Groupe Aulnay Ecologie les Verts
- Syndicat Agricole du Pays de France.

Dans l'ensemble, les avis expriment le besoin d'une desserte du nord du Val d'Oise, notamment pour relier Goussainville à la plate forme aéroportuaire de Roissy-CDG. Le besoin d'améliorer le réseau existant sur les RER D et B est également souligné à plusieurs reprises.

► Les coupons T

Les coupons T détachables à l'intérieur de chaque dépliant ont également représenté un moyen d'expression important de cette concertation. Le coupon T permettait de connaître davantage les habitudes en termes de transport des populations locales via un questionnaire à remplir. Une partie « expression libre » offrait aussi la possibilité d'émettre un avis sur le projet et sur sa mise en œuvre. Les personnes pouvaient soit les remettre directement lors des tractages qualitatifs ou des rencontres voyageurs, soit les poster. Au total, sur 35 000 dépliants distribués, 535 coupons T ont été remplis par le public : 204 ont été recueillis lors des tractages, 48 lors des réunions publiques et 283 ont été renvoyés par la Poste (les résultats du questionnaire peuvent être consultés en annexe).



*Recueil des coupons T lors des rencontres*

## **b. D'autres modes d'expression ciblés**

Afin de toucher une population **traditionnellement difficile à mobiliser**, des **rencontres dédiées**, avec des **moyens de communication spécifiques**, ont été organisées pour recueillir de **manière personnalisée** les avis sur le projet, et connaître plus globalement les besoins et usages en matière de transport en commun sur le territoire.

### ► Des petits déjeuners dédiés aux employeurs, salariés et demandeurs d'emploi

Des petits déjeuners ont été organisés à l'hôtel Kyriad de Paris Nord 2 les 26 et 27 octobre 2011 de 8 à 10h, en présence du garant de la concertation, de RFF, du STIF, et d'un animateur chargé d'inviter les participants à débattre du projet.

. **13 personnes** étaient présentes au petit déjeuner dédié aux employeurs, le 26 octobre parmi lesquels des représentants du **MEDEF, d'Aéroports de Paris (ADP), des Chambres de Commerce et d'industrie de la région et des chefs d'entreprise**.

Cette réunion a souligné plusieurs points : la nécessité d'améliorer la desserte existante, notamment aux horaires de nuit, sans exclure la participation des entreprises pour trouver des alternatives à cette desserte de nuit complémentaire à la nouvelle branche du RER D.



*Petit-déjeuner avec les employeurs*

. **8 personnes** ont participé au petit déjeuner dédié aux salariés et demandeurs d'emplois, le 27 octobre 2011. Des **représentants syndicaux, un directeur d'une agence d'intérim, ses employées et des intérimaires** y ont participé. Ils ont insisté sur l'insuffisance de l'offre de transport existante, réellement handicapante, en particulier concernant la desserte de la plate forme aéroportuaire de Roissy-CDG, qui est pour eux le véritable pôle d'emplois du secteur. Selon eux, l'offre de transport en commun de nuit devrait être organisée à l'échelle des entreprises.



*Petit-déjeuner avec les salariés et demandeurs d'emploi*

► Des rencontres avec le public en gare et dans des lieux de vie

- **Des rencontres avec le public en gare et dans des lieux de vie** ont également eu lieu : en gare de Garges-Sarcelles le 7 novembre 2011 et au centre commercial « La Grande Vallée », à Gonesse le 18 novembre 2011. Lors de ces rencontres, **les équipes projet de RFF et du STIF** ont pu rencontrer les usagers du RER et les riverains du projet. L'objectif de ces opérations était de les informer sur le projet de nouvelle branche du RER D et sur la concertation en cours grâce aux différents outils de communication (dépliant et plaquette), tout en permettant à RFF et au STIF **d'échanger directement avec le public concerné**. Il était aussi possible de contribuer à la concertation en remplissant sur place le coupon T joint au dépliant et en le remettant dans l'urne mise à disposition.



*Environ 2700 dépliant et 240 plaquettes ont été distribués durant ces rencontres personnalisées.*

► Une rencontre dédiée à la profession agricole

Une rencontre dédiée à la profession agricole a également été organisée dans le cadre de la concertation, à Attainville le 23 novembre 2011, en présence de **20 agriculteurs**, d'un représentant de la **Chambre interdépartementale d'agriculture du Val d'Oise**, des **chefs des projets de nouvelle branche du RER D et de la ligne Roissy-Picardie à RFF**, du **garant de la concertation relative à la nouvelle branche du RER D**. Cette réunion, commune aux projets du Roissy-Picardie et de la nouvelle branche de RER D avait pour vocation de **présenter les deux projets, la démarche de RFF envers la profession agricole, les premiers éléments de diagnostics des études en cours, et d'échanger sur les deux projets.**



*Réunion avec les agriculteurs*

Les agriculteurs présents ont ainsi pu exprimer à RFF leurs inquiétudes concernant le nombre de projets de développement urbain en cours sur le territoire et leur impact sur l'activité agricole. La réunion a également permis de **renforcer le dialogue sur des sujets sensibles** pour les agriculteurs, comme l'entretien des voies ferroviaires par RFF.

► Une rencontre avec les riverains du quartier du Moulin à draps

Cette réunion s'est tenue le mardi 15 novembre 2011 à 18H00 à la Mairie de Gonesse. A l'initiative des maires des communes de Gonesse et du Thillay, elle avait pour objectif de présenter aux riverains de ce quartier les projets de nouvelle branche du RER D d'une part, de déviation de la RD47 d'autre part.

En plus des équipes municipales des deux communes concernées, étaient présent les représentants des deux maîtres d'ouvrage (RFF et Conseil général du Val d'Oise) ainsi que le STIF, et une dizaine de riverains.

Il a été fait mention que ces projets impactaient significativement deux bâtis et, au-delà, étaient susceptibles d'avoir des impacts visuels et sonores significatifs. Les inquiétudes et les questions des riverains ont portées principalement sur la manière dont les études acoustiques seraient réalisées et sur la nature des protections phoniques qui seront mise en place. Des images de synthèse réalisées par le Conseil général du Val d'Oise ont également permis de donner aux riverains une idée des impacts paysagers de ces deux projets sur leur quartier.

## III Synthèse thématique des échanges

Les différents moyens d'expression mis à disposition du public (réunions publiques, petits déjeuners, rencontres avec les habitants et usagers, avis recueillis via les coupons T et le site internet) ont permis de mettre en évidence plusieurs thématiques exposées ci-dessous.

### A. UN PROJET TRES ATTENDU DONT L'OPPORTUNITE SUSCITE DES INTERROGATIONS

#### a. *Un projet qui vise à accompagner les projets de développement urbains et économiques à venir*

► Un projet inscrit au SDRIF de 2008

Le projet de nouvelle branche du RER D est inscrit au **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional en 2008**, dans le but d'accompagner le développement urbain du territoire.

► Un projet soutenu par les élus

Le projet fait surtout l'objet d'un **consensus de la part des élus du Val d'Oise**, lesquels se sont davantage mobilisé que le grand public. Ils soutiennent ce projet dans l'objectif de **désenclaver le territoire** et d'**améliorer l'accès à l'emploi**. Pour **Michel Aumas, maire d'Arnouville** : « *Ce n'est que justice que de réparer ce manque que nous subissons depuis trente-cinq ans et qui prive nos habitants d'une desserte directe pour Roissy* ». Plusieurs collectivités territoriales concernées par le projet ont également souhaité rendre publiques leurs délibérations, favorables au projet. Parmi elles, le Conseil Général du Val d'Oise, la Communauté d'Agglomération Val de France, et les communes de Sarcelles, Villiers-le-Bel, Survilliers, le Mesnil Aubry, Gonesse, Garges-lès-Gonesse, Epiais lès Louvres, Goussainville, Puisseux, Le Pessis-Gassot, Roissy-en-France, Marly-la-Ville, Le Thillay, Arnouville et Fontenay-en-Paris.

L'utilité du projet est notamment mise en avant pour faciliter l'accès à l'emploi des travailleurs du Val d'Oise. Pour de nombreux intervenants, la question de l'emploi est en effet **liée à la question des transports**. Une **conseillère municipale** de la Ville de Gonesse rappelle : « *Nous avons les nuisances aériennes et les emplois tout près, alors qu'on a besoin d'une heure pour s'y rendre ! Il faut anticiper les développements à venir et permettre aux emplois de qualité de s'installer. Ce ne sera possible seulement si on bénéficie de transports de qualité. L'Ile-de-France est le principal pôle de développement économique de France, or nous sommes victimes de chômage !* ». **Didier Vaillant, président de la Communauté d'agglomération de Val de France et maire de Villiers-le-Bel** complète : « *Ce sont peut-être les terres les plus riches de France, mais il y a sur ce territoire les villes les plus pauvres de France. Je pense que le projet d'aménagement, tel qu'il est prévu aujourd'hui, doit permettre à une partie de ce territoire de sortir de sa misère (...). Bien sûr qu'il n'y a pas de solution miracle, mais il y a d'un côté un bassin de 140 000 habitants et un bassin de 100 000 emplois qui s'est créé à côté. (...) Aujourd'hui, il y a un projet pour rattacher les deux. (...) Nous sommes quand même un certain nombre de maires sur ce territoire qui vivent avec des taux de chômage parmi les plus élevés de la région Ile-de-France. Chez les jeunes de 16 à 25 ans sortis du système scolaire, il y a un taux de chômage de 33 % à Villiers-le-Bel* ». Une autre **conseillère municipale** illustre le cas de la Ville de Sarcelles : « *Nous comptons 20 % de chômeurs à Sarcelles ; 30 % des jeunes de moins de 25 ans sont au chômage ; et ils ne peuvent pas aller travailler à Roissy, alors qu'il y a de l'emploi. (...) Notamment à propos des horaires décalés, nous avons réalisé une étude sur les*

déplacements au niveau de Val-de-France. À Sarcelles, 15 % des habitants ont des voitures par rapport à la moyenne nationale. Nous avons donc besoin de transports en commun ». Une représentante de la **Région Ile-de-France** avance que « Nous savons tous (...) que la problématique de transport est un frein pour l'accès à l'emploi. Les employeurs (...) barrent des CV entiers parce que dans la discrimination à l'adresse, fondamentalement la problématique du transport, de la fiabilité, de la longueur du transport, etc., existe ». Pour les élus, le projet est donc avant tout une **opportunité pour les populations locales d'accéder plus facilement aux pôles d'emplois** du Val d'Oise

► Un projet soutenu par les acteurs économiques

Les différents acteurs économiques présents lors des échanges (ADP, Société Immobilière du Palais des Congrès, gestionnaire du Parc des expositions de Villepinte) ont soutenu le projet de nouvelle branche du RER D. Dans le cadre de leurs perspectives de développement, ceux-ci sont favorables à une meilleure desserte pour renforcer leurs activités. Pour **Bruno Maigon, représentant de l'aéroport de Paris** : "Aéroport de Paris est très favorable à ce projet. Cela a été montré rapidement : sur la plate-forme, on compte 86 000 emplois aujourd'hui (...). Un certain nombre d'emplois sont occupés par des personnes habitant autour de la plate-forme, notamment dans le Val-d'Oise. Mais on voit bien que l'accès à la plate-forme est difficile puisque seulement 10% de ces personnes utilisent les transports en commun. (...) Pour que l'économie puisse se développer autour de la plate-forme aéroportuaire dans les communes environnantes, il est également important que la desserte soit améliorée."

Pour les travailleurs, ce projet permettrait notamment de proposer une **alternative satisfaisante à la voiture**, contraignante et discriminante du fait de son coût pour les salariés. Un **directeur d'une agence d'intérim** de Villepinte le précise : « Beaucoup d'employés qui utilisent aujourd'hui leur voiture aimeraient une alternative en transports en commun, et souffrent de la saturation des routes et des coûts élevés d'une voiture ». Par ailleurs, pour nombre de demandeurs d'emploi sans véhicule personnel, il est très difficile voire impossible de se rendre sur le lieu de travail proposé aux horaires demandés. Une **représentante du MEDEF** du Val d'Oise précise que ce point est aussi une problématique pour les entreprises : « les entreprises qui souhaiteraient s'implanter survivent difficilement aux problèmes d'accès des employés au lieu de travail ».

► Un projet nécessaire pour les travailleurs du Val d'Oise et l'accès à l'emploi

L'utilité du projet est notamment mise en avant pour faciliter l'accès à l'emploi des travailleurs du Val d'Oise. Pour de nombreux intervenants, la question de l'emploi est en effet **liée à la question des transports**. Une **conseillère municipale** de la Ville de Gonesse rappelle : « Nous avons les nuisances aériennes et les emplois tout près, alors qu'on a besoin d'une heure pour s'y rendre ! Il faut anticiper les développements à venir et permettre aux emplois de qualité de s'installer. Ce ne sera possible seulement si on bénéficie de transports de qualité. L'Ile-de-France est le principal pôle de développement économique de France, or nous sommes victimes de chômage ! ». **Didier Vaillant, président de la Communauté d'agglomération de Val de France et maire de Villiers-le-Bel** complète : « Ce sont peut-être les terres les plus riches de France, mais il y a sur ce territoire les villes les plus pauvres de France. Je pense que le projet d'aménagement, tel qu'il est prévu aujourd'hui, doit permettre à une partie de ce territoire de sortir de sa misère (...). Bien sûr qu'il n'y a pas de solution miracle, mais il y a d'un côté un bassin de 140 000 habitants et un bassin de 100 000 emplois qui s'est créé à côté. (...) Aujourd'hui, il y a un projet pour rattacher les deux. (...) Nous sommes quand même un certain nombre de maires sur ce territoire qui vivent avec des taux de chômage parmi les plus élevés de la région Ile-de-France. Chez les jeunes de 16 à 25 ans sortis du système scolaire, il y a un taux de chômage de 33 % à Villiers-le-Bel ». Une **autre conseillère municipale** illustre le cas de la Ville de Sarcelles : « Nous comptons 20 % de chômeurs à Sarcelles ; 30 % des jeunes de moins de 25 ans sont au chômage ; et ils ne peuvent pas aller travailler à Roissy, alors qu'il y a de l'emploi. (...) Notamment à propos des horaires décalés, nous avons réalisé une étude sur les déplacements au niveau de Val-de-France. À Sarcelles, 15 % des habitants ont des voitures par rapport à la moyenne

*nationale. Nous avons donc besoin de transports en commun* ». Une représentante de la **Région Ile-de-France** avance que « *Nous savons tous (...) que la problématique de transport est un frein pour l'accès à l'emploi. Les employeurs (...) barrent des CV entiers parce que dans la discrimination à l'adresse, fondamentalement la problématique du transport, de la fiabilité, de la longueur du transport, etc., existe* ». Pour les élus, le projet est donc avant tout une **opportunité pour les populations locales d'accéder plus facilement aux pôles d'emplois** du Val d'Oise. Pour les travailleurs, ce projet permettrait notamment de proposer une **alternative satisfaisante à la voiture**, contraignante et discriminante du fait de son coût pour les salariés. Un **directeur d'une agence d'intérim** de Villepinte le confirme : « *Beaucoup d'employés qui utilisent aujourd'hui leur voiture aimeraient une alternative en transports en commun, et souffrent de la saturation des routes et des coûts élevés d'une voiture* ». Par ailleurs, pour nombre de demandeurs d'emploi sans véhicule personnel, il est très difficile voire impossible de se rendre sur le lieu de travail proposé aux horaires demandés. Une **représentante du MEDEF** du Val d'Oise précise que ce point est aussi une problématique pour les entreprises : « *les entreprises qui souhaiteraient s'implanter survivent difficilement aux problèmes d'accès des employés au lieu de travail* ».

## **b. Des interrogations subsistent**

- ▶ Un projet qui ne résoudra pas à lui seul la problématique de l'accès à l'emploi

Cependant, des interrogations ont été exprimées sur plusieurs points. Tout d'abord, certains intervenants craignent que les **chiffres annoncés en termes de création d'emplois ne soient surestimés**, comme l'association **Val d'Oise Environnement** : « *On annonce 40 000 emplois, je ne sais pas qui peut encore gober ce genre de propos. (...) Ce matin encore, j'ai appris qu'une grande entreprise du secteur de Roissy, va se délocaliser à l'étranger* ». Une **urbaniste** s'interroge : « *Les emplois sont-ils utiles au territoire (...) chaque fois qu'on met 100 emplois sur Roissy, il n'y en a que 15 qui servent au territoire et qui font travailler les gens du territoire et 85 qui génèrent des flux, non seulement sur toute l'Ile-de-France, mais aussi sur la moitié de la Picardie. Roissy est (...) un cluster qui a 70 % d'activités dans le domaine des transports et qui n'offre pas une gamme variée pour les habitants du coin* ». **Vincent Gayraud, membre des Amis de la terre (Val-d'Oise)** déclare : « *On nous promet 10 000 emplois. Mais on n'a jamais de bilan exact, car on sait bien que, quand on crée des emplois à un endroit, quand on fait venir une entreprise d'un endroit à un autre, les emplois se déplacent avec. Il faut donc raisonner en nombre d'emplois nets. On aimerait donc savoir, en termes d'emplois nets, c'est-à-dire qui ont été détruits à un endroit pour être recasés à un autre, ce que cela signifie. Ces emplois vont-ils bénéficier aux Gonessiens ? C'est aussi une bonne question qu'il faudrait se poser.* »

Pour beaucoup de participants le projet ne résoudra pas à lui seul la problématique de l'accès à l'emploi. Pour **François Pupponi, maire de Sarcelles** : « *Le transport en commun, le Barreau de Gonesse, ne permettra pas à lui seul d'aller chercher de l'emploi à Roissy. Mais c'est une des conditions. Nous connaissons les trois conditions : formation, transport, lutte contre la discrimination* ». Le **Collectif Pour le Triangle de Gonesse (CPTG)**, regroupant une vingtaine d'associations du territoire exprime des **doutes sur la corrélation entre déficit de transport et accès à l'emploi** : « *Goussainville arrive en tête, mais seulement avec 9,5 % de la population active travaillant à Roissy (...). Que les communes soient sur une voie ferrée radiale ou non n'a aucune influence sur l'accès à l'emploi* ».

- ▶ Des interrogations sur les prévisions de trafic

Les associations écologistes comme le **CPTG** et **Environnement 93** ont également fait part de leurs **doutes concernant les prévisions de trafic** présentées par RFF et le STIF : « *On évoque 5 000 personnes aux heures de*

*pointe. Étant donné que cette branche du RER D fait 160 km et arrive au Parc des Expositions, où il n'y a pas d'habitant – la preuve est qu'ils ne sont pas là ! – nous espérons que les trains seront vides et que le projet n'aura pas lieu. La vraie question est de savoir comment vous faites des prévisions de trafic ? Y a-t-il des ratios financiers pour savoir si c'est rentable ou pas ? ».*

Le STIF explique que les prévisions de trafic sont réalisées en intégrant à la fois **l'évolution sociodémographique du territoire**, et les **différents projets de transports en commun prévus**. Les données sociodémographiques sont issues des données de l'INSEE, pour les données actuelles, et **intègrent les perspectives de** développement de population et d'emplois du territoire. Ces perspectives de développement sont établies par les porteurs de projets urbains, à savoir les **collectivités locales** (communes, intercommunalités, départements) et les **établissements publics d'aménagement**, selon le développement urbain prévu par le SDRIF de 2008. Ces données sont ainsi recueillies par le STIF et RFF auprès d'autres acteurs porteurs de ces projets d'aménagement. Les nouveaux projets de transports en commun sont également pris en compte pour établir les prévisions de trafic du projet de nouvelle branche du RER D. L'ensemble de ces données est rentré dans un modèle dénommé ANTONIN qui permet d'obtenir des estimations de trafic. **Les prévisions de trafic présentées intègrent ainsi les données sur la population, sur les projets d'aménagement et de transports prévus à terme, à l'horizon de mise en service du projet de nouvelle branche du RER D.**

RFF ajoute que les **taux de rentabilité** du projet ont bien été calculés, pour comparer **les coûts et les avantages du projet**. Il confirme que **les gains de temps, l'environnement, la décongestion routière, et les coûts de maintenance, d'exploitation, les études préalables, les travaux** sont pris en compte.

► Des interrogations sur la complémentarité avec le BHNS et le Grand Paris

Des interrogations ont également été émises sur la **complémentarité du projet de nouvelle branche du RER D avec le BHNS** entre la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse - Arnouville et avec le Grand Paris Express. Les associations écologistes rappellent par ailleurs qu'il y a déjà plusieurs moyens de se déplacer de l'ouest à l'est du Val d'Oise sans passer par Paris, notamment grâce à la ligne de bus TransVO 23 (voir partie « Une volonté d'insérer le projet dans un réseau bien maillé »).

► Des interrogations liées au projet connexe d'urbanisation du triangle de Gonesse

Certaines des interrogations sur l'opportunité de réaliser le projet de nouvelle branche du RER D sont aussi liées à une **opposition au projet d'urbanisation du Triangle de Gonesse**. Le projet de nouvelle branche du RER D prévoit en effet la construction d'une gare en correspondance avec le Grand Paris Express au cœur de ce projet urbain dont les emplois et les logements généreront du trafic.

En accord avec le garant de la concertation, l'urbanisation du Triangle de Gonesse, et en particulier le projet Europa City a été considéré comme n'étant pas l'objet de la concertation relative au projet de transport de nouvelle branche du RER D. Néanmoins, certains intervenants ont pu émettre des avis sur le sujet, illustrant des divergences sur le devenir du Triangle de Gonesse.

Les associations écologistes sont **opposées à l'urbanisation du Triangle de Gonesse**. Pour le groupe **Europe Ecologie les Verts (EELV)**, urbaniser le Triangle de Gonesse va *« complètement changer le visage de ce territoire et condamner l'agriculture périurbaine »*. L'**association Environnement 93** ajoute : *« ce bétonnage va entraîner l'appauvrissement des sols ! »*. **Amis de la Terre 95** complète : *« En France c'est l'équivalent d'un département tous les 7 ans qui disparaît, dont 3 000 hectares de terres agricoles qui ont été perdus dans le Val d'Oise. »* ; *« On attrape tout ce qui se présente, y compris Europa City : on va faire venir des touristes de l'autre bout du monde pour faire du ski sous un dôme puis aller sur une plage tropicale et faire du shopping de luxe, on peut trouver mieux ! »*.

## **B. DES ATTENTES FORTES CONCERNANT LE PLANNING DE REALISATION DU PROJET**

Pour les élus, l'engagement pris par le Président du Conseil régional est celui d'une mise en service pour **2017**. Après prise en compte des arguments techniques, la mise en service est, à présent, annoncée par RFF pour **2020**.

Les élus souhaiteraient que le projet, demandé depuis de nombreuses années, **avance le plus vite possible**, et acceptent difficilement ce rallongement des délais. Certains craignent que le projet de liaison Roissy-Picardie, également porté par RFF ne soit réalisé avant la nouvelle branche, comme **Patrick Renaud, Président du SIEVO**, le syndicat mixte d'étude et de programmation pour le développement de l'Est du Val d'Oise : *« 2017 nous paraît une meilleure date que 2020, et nous n'accepterons en aucun cas que le barreau picard se fasse avant. Ce serait catastrophique, ce serait une faute politique et une faute sociale »*. Pour les habitants et futurs usagers de la ligne, cet horizon paraît également très lointain, comme pour cette **habitante de Sarcelles** : *« Ce projet est indispensable (...) 2020 me paraît irréaliste, c'est dans trop longtemps ! »*

Le STIF, suite à la demande de son Conseil et des élus locaux, a demandé à RFF **d'optimiser le calendrier** pour une mise en service en 2017. Le STIF accompagne RFF dans la recherche de solutions qui permettraient d'optimiser ce calendrier.

RFF est conscient de cette demande légitime d'avoir une offre de transport qui réponde aux besoins de déplacement des habitants au plus vite.

Pour autant, au stade actuel des études, RFF annonce un calendrier avec une mise en service en 2020 de la nouvelle branche du RER D, ce qui lui semble aujourd'hui réaliste aux vues d'autres expériences de projets similaires (exemple : Tangentielle Nord ou autres projets ferroviaires franciliens - métro, tram train, RER) et des contraintes dont dépend le calendrier : **contraintes techniques** liées aux travaux et à la structure du réseau (lignes de RER en travaux la nuit...), **contraintes administratives lourdes qui nécessitent des durée de procédure longues**, et des contraintes financières. Une contrainte forte liée au dévoiement des réseaux de concessionnaires qui interceptent le tracé et en particulier des canalisations de gaz impactent également le planning.

RFF, au cours des prochaines étapes d'étude, va préciser les caractéristiques et les contraintes techniques du projet, affiner le calendrier de réalisation et sera en mesure, le cas échéant, d'annoncer une mise en service anticipée.

## **C. UNE DEMANDE DE DESSERTE PERFORMANTE POUR LE VAL D'OISE**

### ***a. Le projet doit desservir la plate forme aéroportuaire de Roissy-CDG***

- ▶ La plate forme aéroportuaire de Roissy-CDG est le principal pôle d'emplois

Plusieurs intervenants ont exprimé le souhait que la nouvelle branche desserve **directement la plate forme aéroportuaire de Roissy-CDG**, le principal pôle d'emplois du territoire. Un directeur d'agence d'intérim précise : *« Le véritable bassin d'emplois se trouve à Roissy. Roissy concentre toutes les activités, son but est de devenir le 1<sup>er</sup> HUB*

européen. On ne comprend pas pourquoi le système de transports autour de Roissy est si peu adapté à ses besoins ». De cette manière, elle serait plus attractive pour les demandeurs d'emplois et travailleurs de Roissy qui utilisent actuellement leur voiture. Selon le CPTG, le trajet proposé n'est **pas assez attractif** pour les travailleurs de Roissy, qui continueront de privilégier la voiture, les bus ou d'autres trajets alternatifs comme la ligne H puis la tangentielle nord : *« les habitants de Goussainville n'utiliseront pas le barreau ferré à moins qu'on leur supprime les bus. Ceux qui n'ont pas de voiture, pour aller à Roissy, ils prennent les bus. C'est long, c'est pour ça que ceux qui ont des voitures, qui peuvent encore payer leur voiture, continuent à la prendre. Et la population qui a une voiture, malheureusement, vu les travaux routiers faits par le Conseil général, vu les distances courtes, continuera à aller à Roissy en voiture pour la bonne raison que la convention collective du transport aérien prévoit une indemnisation sur une base kilométrique routière »*. Pour beaucoup d'intervenants, le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui apporte **une réponse partielle aux besoins du Val d'Oise** en termes de transport, car il ne relie pas directement les habitants du Val d'Oise à Roissy Charles-de-Gaulle.

RFF explique qu'à ce jour, il existe **deux options techniques envisageables** pour réaliser le prolongement jusqu'à Roissy : soit doubler les voies existantes entre le Parc des Expositions de Villepinte et Roissy-CDG, soit faire une boucle au sud de la plate forme. L'une comme l'autre solution présente des contraintes techniques fortes, notamment en terme de génie civil et **doublerait voire triplerait le coût total** de réalisation du projet. Si le prolongement devait se réaliser, ce serait plutôt dans une **phase ultérieure**.

Le STIF précise qu'à l'horizon de mise en service du projet de nouvelle branche du RER D, la desserte offerte par le RER B en gare du Parc des Expositions sera **d'un train toutes les 6 minutes**. La correspondance entre les RER D et B sera ainsi **optimisée** et permettra aux usagers de la nouvelle branche du RER D de regagner la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG.

## **b. Le projet ne permet pas une desserte satisfaisante pour les communes du nord du Val d'Oise**

### ► Des divergences sur la nécessité et la faisabilité du raccordement nord

Durant la concertation, des intervenants ont réclamé la poursuite des études pour le projet de **raccordement nord**, car ils le jugent indispensable pour répondre aux besoins du territoire. En effet, le projet de nouvelle branche du RER D tel qu'il est actuellement présenté ne permet pas aux habitants du nord du Val d'Oise de se rendre facilement à Roissy : ils ont deux changements à effectuer pour s'y rendre en RER. **Patrick Renaud, le Président du SIEVO**, se dit *« catastrophé qu'on réponde toujours négativement aux communes du nord qui demandent quelque chose. Nous souhaitons vraiment que l'étude sur le débranchement nord reprenne. (...) il est quand même assez fou, pour les élus, qu'on réfléchisse à un réseau picard dont on ne veut pas et qu'on nous refuse ce que l'on souhaite »*. Le **député du Val d'Oise Yanick Paternotte** ajoute : *« Je voudrais dire et répéter que le débranchement nord nous paraît d'une évidence et d'une importance très forte (...) N'insultons pas l'avenir ; prévoyons, dans cette infrastructure, la possibilité de faire un des deux décrochements nord »*. Par ailleurs, au cours de la réunion de concertation ayant eu lieu à Gonesse, certains habitants du Val d'Oise ont demandé au maître d'ouvrage des éclaircissements sur les difficultés techniques inhérentes à un raccordement nord.

Le STIF a demandé à RFF de finaliser l'étude réalisée au 1<sup>er</sup> semestre 2011 sur le raccordement nord. Cependant, d'après cette étude, le **surcoût engendré par le débranchement nord serait très élevé** par rapport au coût total du projet : pour un coût de 300-320 millions d'euros sans le raccordement, 90 millions d'euros supplémentaires (CE de janvier 2011) seraient nécessaires pour le réaliser. Ce coût est notamment dû au **site géographique accidenté** qui induit la construction d'ouvrages d'arts plus complexes. Il est également dû au fait qu'il faudrait rajouter des **trains supplémentaires** sur la ligne, et adapter le terminus de la gare RER B du Parc des expositions, qui devrait alors accueillir deux fois plus de trains. De plus, les études menées jusqu'à présent montrent clairement que le raccordement nord aurait pour conséquences ;

- **d'amplifier les perturbations** sur le RER D,
- d'augmenter le temps de retour à la normale en cas de situation perturbée.
- de limiter les possibilités de renforcement de la desserte radiale prévue à Goussainville dans le cadre des études de Schéma de principe long terme du RER D (passage de 8 à 12 trains par heure et par sens à Goussainville).

Par conséquent, il semblerait, pour ne pas dégrader davantage le fonctionnement du RER D, que cette desserte nécessaire du nord du Val d'Oise soit assurée par des **moyens de transports alternatifs**, qui sont actuellement examinés dans une **étude sectorielle** menée par le STIF.

Compte tenu des contraintes exposées par le maître d'ouvrage, d'autres intervenants se sont positionnés en **défaveur de ce raccordement nord**. C'est par exemple le cas de la **SNCF et de la Région Ile-de-France**. **Luc Robert, représentant de la direction Transilien de la SNCF** explique : « *Sur le raccordement nord, j'entends bien toutes les attentes, mais je ne fais que confirmer ce qu'ont dit mes collègues de RFF, et le STIF en est parfaitement conscient, à savoir que, franchement, une exploitation en triangle n'est pas raisonnable. (...) on ajouterait ainsi de la fragilité au système du RER D* » ; **Charlotte Brun, Conseillère régionale** rejoint cette position : « *Sur la base des études données aujourd'hui à la Région, le surcoût important (plus de 80 millions) et les impacts sur l'exploitation non satisfaisants, nous ne sommes pas persuadés que ce soit une bonne piste, tout comme l'exploitation mixte RER D et RER B – je n'en ai pas entendu parler ce soir – qui ne nous semble pas être aujourd'hui une piste à poursuivre.* »

► Un projet qui doit être complété par une offre complémentaire

Les intervenants s'accordent sur le fait que **le projet ne peut répondre à lui seul à tous les besoins en transport du territoire**. Plusieurs d'entre eux évoquent la possibilité d'une desserte alternative en bus entre Goussainville et Roissy. Le groupe **Europe Ecologie les verts (EELV)** propose d'étendre le système de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à tout le territoire, et **l'Association de Défense des Habitants de l'Est du Val d'Oise (ADHEVO)** propose la mise en place d'un système efficace de bus en banlieue proche. Enfin, si le projet actuel ne présente pas de prolongement jusqu'à Roissy, la desserte de la plate forme peut néanmoins être envisagée par d'autres **alternatives**, comme par exemple le métro du Grand Paris Express, lequel qui a l'horizon de mise en service de la nouvelle branche, desservira Roissy, en interconnexion avec la nouvelle branche au niveau de la gare du Triangle de Gonesse.

Afin d'assurer une continuité de desserte de la plateforme aéroportuaire, RFF explique que ce projet de mise en place de navettes **RER B entre Roissy et le Parc des Expositions** est une solution alternative en cas de situation perturbée sur le RER B.

Le STIF explique qu'une **étude sectorielle** est actuellement en cours afin d'identifier, dans un secteur très élargi autour de Roissy, **les besoins de nouvelles liaisons de transports en commun à l'horizon 2020**. Cette étude porte notamment sur les besoins de transports collectifs routiers, en complément des infrastructures ferroviaires déjà prévues comme la nouvelle branche du RER D et le Grand Paris Express. L'objectif est d'examiner avec attention l'articulation et le maillage des différents projets de transports en commun prévus, et le cas échéant de compléter le réseau pour garantir une bonne desserte du territoire.

Le résultat de cette étude est attendu pour mi-2012.

## D. DES ATTENTES FORTES POUR AMELIORER LE RESEAU EXISTANT DES A PRESENT

### ► Des lignes de RER qui connaissent de nombreuses difficultés

De nombreux usagers s'expriment sur les **difficultés quotidiennes** qu'ils vivent chaque jour dans les RER : « *Le matériel roulant date de plus de trente ans !* » ; « *Les équipes d'entretien ont été réduites par 4, elles sont plus éloignées et mettent du temps à intervenir !* » ; « *La population va doubler d'ici 5 ans sur le secteur de Marly et Fosses, ce qui saturera encore plus les RER, or la population se presse déjà en mairie pour demander des améliorations !* ». L'association **Val d'Oise Environnement** confirme les propos tenus : « *Les RER D et B sont déjà saturés. Et on veut mettre une ligne entre les deux ! Je ne vois donc pas comment, comme cela a été dit lors d'une dernière réunion, vous allez relier deux tuyaux bouchés. Je ne vois pas comment on peut résoudre le problème* » ; « *La régularité est un enjeu important. Le manque de fiabilité du RER D fait qu'un trajet de 40 minutes peut durer parfois deux heures* ».

### ► Les causes identifiées par les participants à la concertation

Les causes de ces perturbations, expliquées par RFF et le STIF, ont bien été identifiées par le public présent. Un **conseiller municipal de la Ville de Gonesse** cite ainsi le cas du tunnel sous Châtelet : « *Le problème de base est le tronçon entre la gare du Nord et Châtelet. S'il y a un grain de sable dans la machine, vous avez pendant 1 heure ou 2 un incident de trafic, et c'est très fréquent, d'ailleurs plus souvent le soir que le matin* » ; une **association écologiste** cite le rehaussement des quais : « *les quais ne sont pas harmonisés !* ». La **SNCF** considère que « *la cause des irrégularités est la longueur des missions du RER D* ».

### ► Des interrogations sur le schéma d'amélioration des RER

#### ○ **Le schéma annoncé est perçu comme un « retour à la normale »**

Certains élus et habitants du territoire **se sont étonnés des chiffres de fréquence** de circulation des trains prévus dans le schéma directeur du RER D et annoncés comme une amélioration du RER D. Pour **Didier Vaillant, Maire de Villiers-le-Bel**, ce schéma n'offre pas une amélioration du service, mais un « **retour à la normale** » : « *Nous étions à douze trains par heure et pendant la période d'amélioration, on est revenu à huit trains par heure. Donc quand on reviendra à douze, c'est un retour à la situation antérieure et non pas un gain par rapport à une situation qui était celle qu'on connaissait. L'effet, je dirais, c'est un retour à la situation normale d'il y a quelques années* ».

#### ○ **Un schéma d'amélioration qui va au delà des avancées prévues pour 2013**

Le public a difficilement perçu le schéma d'amélioration prévu pour le RER D. Selon les usagers, cette amélioration consiste seulement à un retour à 12 trains par heure en 2013, alors que le schéma d'amélioration fait l'objet d'un ensemble de mesures à horizon 2020.

RFF est **conscient de l'état de saturation du RER D**, et rappelle que l'amélioration de celui-ci fait l'objet d'un **schéma directeur** approuvé fin 2006 et qui vise à renforcer la desserte et améliorer la régularité, avec plusieurs échéances de temporalité :

- fin 2013 : la première étape vise à améliorer le fonctionnement du RER D et restituer une desserte de 12 trains par heure et par sens au nord de la ligne, moyennant des travaux d'un montant de 135 Millions d'euros. Fin 2008, celle-ci avait été réduite à 8 trains par heure et par sens, ce qui a eu des **effets positifs en termes de régularité et de fluidité**. En contrepartie, l'offre avait été renforcé en heure creuse, notamment le week-end, avec 25% de trains supplémentaires

- **à plus long terme, le Schéma Directeur du RER D envisage le renforcement de certaines dessertes aujourd'hui insuffisantes ainsi que la réorganisation des missions afin de raccourcir la longueur de certaines d'entre elles (notamment dans le sud)**, très longues et génératrices d'irrégularités. En particulier, des renforcements de la desserte radiale entre Paris Nord et Villiers-le-Bel ainsi que le doublement du nombre de trains entre Villiers-le-Bel et Orry-la-Ville (passage de 4 à 8 trains par heure et par sens) sont à l'étude. Ce schéma d'amélioration du RER D est élaboré de manière cohérente et articulé aux différents horizons de mises en service des aménagements prévus.

**Au-delà, des premières études de faisabilité** du doublement du tunnel Châtelet – Gare du Nord seront également engagées début 2012.

Le STIF ajoute que les **investissements engagés** pour améliorer et fiabiliser la ligne D comme la ligne B portent à la fois sur les infrastructures ferroviaires, aménagements programmés dans le cadre des schémas directeurs, mais également sur la rénovation et le réaménagement des gares, du matériel roulant, de l'accessibilité, de l'information voyageurs. L'ensemble de ces actions sont programmées et financées dans le cadre de schémas directeurs pour une réalisation à moyen terme.

La nouvelle branche participe également à ce processus d'amélioration puisqu'elle devrait enfin permettre de **rééquilibrer les charges sur le RER D**, puisque le matin, les habitants de Garges-lès-Gonesse prendront le RER D non plus vers Paris, mais à contresens, vers la gare du Parc des Expositions de Villepinte pour emprunter la nouvelle branche du RER D et déchargeront ainsi les trains qui descendent à la gare du nord surchargés, et inversement le soir.

► Une desserte de nuit qui doit être renforcée

De nombreux intervenants ont souhaité que la **desserte de nuit par les transports en commun soit améliorée**, notamment pour permettre aux salariés de la plate forme aéroportuaire de Roissy-CDG qui travaillent sur les zones de fret ou encore les salariés de l'hôpital de Gonesse de se déplacer en horaires décalés. Des dispositifs palliatifs, tels que le service de bus à la demande FILEO où encore l'association Papa Charly existent, mais sont jugés **insuffisants** par les usagers. Une représentante d'Aéroports De Paris (ADP) ajoute: *« il est important que la desserte soit améliorée, y compris de nuit, car 70% des employés d'ADP travaillent en horaires décalés. Il s'agit d'un frein, voire d'un blocage complet pour accéder à la plate forme, seulement 10% des 86 000 salariés d'ADP utilisent les transports en commun »*.

RFF explique que le réseau de **RER francilien ne peut pas circuler de nuit**, car dans ces horaires, d'importants **travaux de maintenance, de renouvellement des voies, de signalisation et d'entretien des ballastes sont effectués**.

Le STIF précise également que lorsque la nouvelle branche du RER D sera mise en service, **le réseau de bus, y compris le BHNS, sera restructuré afin de proposer une desserte du territoire complémentaire et en rabattement avec la nouvelle branche du RER D.** L'offre de transports en commun fonctionnant la nuit sera également examinée. Pour les salariés travaillant en horaires décalés, il existe le réseau de bus FILEO, service de transport à la demande irriguant le territoire autour de la plate forme aéroportuaire de Roissy-CDG et fonctionnant 24h/24. Le STIF est disposé à accompagner les entreprises et les financeurs de FILEO dans une démarche d'élaboration d'un **plan de déplacement d'entreprise.**

- **Une desserte qui n'est pas adaptée au travail en horaires décalés**

Le besoin en desserte de nuit est réel, et représente une préoccupation majeure pour les demandeurs d'emploi ne disposant pas d'une voiture : *« Pour rentrer de nuit cela prend parfois 3h au lieu de 15 minutes, car il faut marcher 30 minutes pour atteindre l'arrêt de bus, et si on rate le bus, il faut attendre le suivant qui est une heure après. Certains parents se lèvent à 2h du matin pour accompagner leur enfant au travail ! ».*

- **Des solutions peuvent être examinées pour répondre aux besoins de nuit**

Pour les salariés et demandeurs d'emploi, des offres alternatives de nuit pourraient être envisagées par les entreprises elles-mêmes : *« ce serait peut être aux entreprises de s'adapter et de mettre en place des navettes lorsqu'elles ont besoin de fonctionner la nuit. Le STIF pourrait proposer aux entreprises de collaborer pour créer des transports interentreprises ».* Des alternatives sont proposées par les entreprises : **ADP** informe qu'une charte a été signée entre les entreprises de la plate forme ADP et la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Versailles, Val d'Oise Yvelines ayant pour objet d'améliorer les conditions d'accès à l'emploi, d'étoffer l'offre de transport et développer des alternatives à la voiture : *« Les entreprises de la plate forme ont signé une charte comprenant un PDIE (Plan de Déplacement Interentreprises) avec la CCI. Cela représente 50 000 employés ».* **Paris Nord 2** est également en train de mettre en place un plan de déplacement interentreprises. Des études sur la provenance des salariés sont en cours à la Chambre de Commerce et d'Industrie.

## **E. UNE VOLONTE D'INSERER LE PROJET DANS UN RESEAU BIEN MAILLE**

### ***a. L'articulation du projet avec les autres projets de transport en commun***

Plusieurs intervenants, dont le **Maire de Gonesse, Jean-Pierre Blazy**, ont souhaité s'assurer que **les projets seront réalisés en coordination**, avec une **mutualisation des moyens**, notamment en vue de gagner du temps sur les délais annoncés pour la nouvelle branche du RER D : *« Si on est intelligent ensemble, on doit pouvoir réussir cette mutualisation et même faire des économies au passage. (...) Si on pouvait mobiliser toutes les compétences, on devrait être encore plus performants, économiser et réaliser dans les temps ».*

**Le STIF rappelle les nombreux projets urbains qui sont envisagés sur le territoire** concerné à horizon 2030 : la construction d'un éco-quartier à Louvres, la création d'une ZAC Sud CDG sur les communes de Villepinte et Tremblay-en-France, l'extension de Paris Nord 2 et du Parc des Expositions, l'aménagement du Triangle de Gonesse et le développement de la plate forme ADP à Roissy. Pour accompagner ces projets, des infrastructures de transports sont prévues, certaines étant d'ores et déjà en travaux : la tangentielle nord, le tramway T5, une liaison TGV / TER Roissy-Picardie, un BHNS en préfiguration de la Nouvelle Branche du RER D, le Grand Paris Express, en correspondance au niveau du Triangle de Gonesse. Le Conseil général du Val d'Oise prévoit également différents projets d'aménagement du réseau routier sur le territoire, dont les déviations de la RD 370 et de la RD 47, le dédoublement de la RD 902, le prolongement du BIP-Est / RD 170, et l'Avenue du Parisis.

**Le STIF souligne qu'en tant qu'autorité organisatrice, il veille à la coordination des différents projets et porte une attention particulière aux traitements des correspondances entre réseaux, qu'ils soient routiers ou ferroviaires.**

RFF affirme sa volonté de travailler en **coordination avec les autres acteurs** intervenant sur des projets concernant le même territoire. A titre d'exemple, le franchissement d'un gazoduc sur le tracé de la nouvelle branche est un point stratégique qui a déjà été identifié et pris en compte dans les études, en collaboration avec le gestionnaire du réseau de gaz.

Pour le réseau du Grand Paris Express, le travail de RFF et du STIF concernant cette nouvelle branche se fera en **coordination avec les équipes de la Société du Grand Paris**, maître d'ouvrage du métro automatique sur ce secteur, en particulier pour les aménagements des gares de correspondance à Gonesse et au Parc des Expositions. Cette volonté de mutualiser les moyens est partagée par la Société du Grand Paris et le Conseil général du Val d'Oise durant la concertation.

► Un projet complémentaire au BHNS et au Grand Paris Express

Les associations écologistes ont exprimé des réserves sur la complémentarité du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et du Grand Paris Express à la nouvelle branche. Pour les écologistes, le BHNS doit préfigurer la nouvelle branche, et permettre de confirmer les estimations de fréquentation prévues par les études pour la nouvelle branche de RER. De manière générale, ils s'interrogent sur les estimations de fréquentation de la future branche, et ainsi, son opportunité. Pour eux, un BHNS suffirait pour répondre à la demande. Dans un communiqué, le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) affirme : *« l'amélioration de l'offre de transport en commun bus est une alternative au projet de barreau ferré certainement moins coûteuse et plus efficace. Elle mérite d'être étudiée »*. D'autres intervenants considèrent que le Grand Paris Express, qui a deux gares communes avec la nouvelle branche du RER D, permettra de mieux desservir le pôle de Roissy. Le Parc des Expositions de Villepinte se positionne favorablement à la nouvelle branche de RER D, mais considère le Grand Paris Express comme prioritaire : *« Notre priorité, très clairement, va au métro automatique du Grand Paris Express qui sera, de notre point de vue, le seul mode de transport à même de satisfaire les besoins capacitaires très importants que nous avons pour nos salons »*.

**Jean-Pierre Blazy, Maire de Gonesse** souligne au contraire la **complémentarité** des deux projets, car la nouvelle branche permettra aux habitants situés le long de la ligne D et de Gonesse d'emprunter le Grand Paris Express au niveau du Triangle de Gonesse, notamment pour rejoindre Roissy : *« les Gonessiens et les habitants de l'est du Val-d'Oise attendent avec impatience le barreau de Gonesse, tout comme ils attendent le métro automatique, auquel ils pourront facilement accéder précisément grâce au barreau. Car ces deux infrastructures sont complémentaires. »*

**Xavier Duclair**, de la société du Grand Paris insiste sur la complémentarité des deux projets : *« Avec le réseau du Grand Paris, qui arrive de la gare du Bourget-Aéroport au sud, l'idée est de rejoindre la gare du triangle de Gonesse, telle qu'elle était conçue pour le barreau de Gonesse et, ainsi, d'avoir une seule gare commune aux deux réseaux »*.

Le STIF rappelle que le projet de nouvelle branche du RER D est **complémentaire au BHNS**, pour lequel une concertation a été menée en juin-juillet 2011. Le BHNS, dont la mise en service est prévue en 2013, a vocation d'assurer une desserte de type express, dans un premier temps. Pour ce BHNS, le principe est de desservir, à sa mise en service, quatre stations, trois supplémentaires sont encore à l'étude. **L'objectif est qu'à la mise en service de la nouvelle branche du RER D, les deux projets restent complémentaires.** La correspondance est assurée à la gare du Triangle de Gonesse avec le BHNS, et avec les potentielles autres lignes de bus qui desserviraient le secteur. Une gare routière y sera aménagée. Il est également prévu d'examiner de quelle manière **le BHNS pourra évoluer dans sa desserte après la mise en service de la nouvelle branche du RER D**, et également dans le nombre de ses arrêts. Le BHNS pourrait basculer vers une desserte de type bus cabotage, avec davantage d'arrêts que la desserte prévue initialement pour le BHNS.

► Des correspondances facilitées

Des questions ont porté sur l'aménagement des deux gares terminus Villiers-le-Bel – Gonesse - Arnouville et Parc des Expositions, notamment pour permettre des correspondances optimisées avec les autres moyens de transports (RER, bus, métro du Grand Paris...).

**b. Une nouvelle branche qui ne doit pas dégrader le réseau existant**

Pendant la concertation, les usagers ont fait part de leurs inquiétudes quant au fonctionnement du réseau de RER existant, et craignent que celui-ci soit **dégradé** par la mise en service de la nouvelle branche. Le **Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG)** a déclaré : *« Vous allez aggraver la saturation du D et les populations du territoire, majoritaires, qui travaillent vers le sud vont subir les conséquences de ce raccordement par une saturation de la D qui sera encore pire puisqu'on va déverser le trop-plein du B sur le D »*. D'autres intervenants souhaitent que le schéma d'amélioration du RER D ne soit pas oublié, comme l'a souligné **l'association des usagers du RER D (SADUR)**: *« SADUR n'est pas opposé au projet de nouvelle branche, nous souhaitons juste nous assurer qu'elle ne va pas casser tous les projets d'amélioration en cours sur le RER D »*. La position de SADUR est appuyée par la **Région Ile-de-France** : *« Ce projet ne saurait avoir de conséquences négatives sur la qualité de service et d'exploitation du RER D »*.

RFF souligne que la nouvelle branche du RER D s'inscrit bien dans le cadre de l'amélioration du RER D, dont les études sont en cours. Cependant, en termes de financements, la nouvelle branche du RER D et le schéma directeur du RER D sont deux projets distincts.

Par ailleurs, afin de répondre aux interrogations du public sur les questions de sécurité et d'accessibilité, le STIF et RFF ont décrit les mesures prévues dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité, à savoir l'harmonisation en cours des hauteurs de quais et des aménagements pour les personnes à mobilité réduite.

## F. DES ATTENTES FORTES POUR BIEN INSERER LE PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

- ▶ Des ouvrages conçus pour s'insérer dans un environnement paysager et humain, tout en préservant le patrimoine historique

Lors des réunions publiques, les intervenants ont souhaité connaître l'impact du projet sur son environnement, notamment de manière visuelle, ou bien encore, son emprise foncière.

RFF souhaite que le projet s'insère au mieux dans son environnement paysager et humain. À ce stade des études, l'emprise foncière nécessaire à la réalisation de la nouvelle branche du RER D est estimée à **40 hectares**. Ce projet comprend la réalisation d'un certain nombre d'ouvrages d'art de franchissements routiers, conçus et réalisés de manière à s'intégrer **harmonieusement dans l'environnement** paysager et humain qu'ils traversent. Il préserve également le patrimoine historique, puisque les Monuments historiques qui ont été recensés se situent tous à une distance de plus de 500 mètres du tracé. Concernant le franchissement de l'autoroute A1, deux options techniques ont été envisagées : soit un pont, soit un tunnel. Le choix de l'une ou l'autre des variantes dépendra d'aspects liés à l'insertion du projet dans son environnement, aux coûts, mais aussi aux contraintes de réalisation des travaux vis-à-vis des voiries routières, notamment en termes d'interruption éventuelle de la circulation sur l'autoroute. Les études sur ces deux options seront approfondies pendant l'année 2012, elles permettront de déterminer la solution la plus adéquate. Enfin concernant le franchissement de la rivière Croult, un ouvrage d'art commun au projet de déviation routière de la RD47 sera présenté par la suite.

- ▶ Des enjeux phoniques et acoustiques pris en compte

Le public a également souhaité connaître les nuisances sonores et acoustiques qui seront causées par le projet, et quelles mesures seront prises par RFF pour y remédier.

Le maître d'ouvrage précise que les nuisances sonores qui seront engendrées par le projet sont bien prises en considération. RFF réalise de **nombreuses études acoustiques** pour évaluer le niveau de bruit après la mise en service du projet, tenant compte des caractéristiques du matériel roulant, du nombre de trains qui circulent, de leur fréquence et des caractéristiques de l'infrastructure, à un horizon supérieur de 20 ans à la mise en service. Lorsque ces niveaux de bruit dépassent les limites réglementaires, RFF a l'obligation de **remédier à ces nuisances** en mettant en place des **protections acoustiques**. Ces protections peuvent consister, par exemple, à disposer des écrans anti bruit à proximité de la nouvelle infrastructure, ou encore à protéger les façades en renforçant les bâtis des immeubles de bureaux ou d'habitation.

- ▶ Des questions sur les dessertes proposées

Plusieurs intervenants ont souligné le nombre insuffisant de station ainsi que leur localisation.

► La nécessité de préserver les terres agricoles de la Plaine de France

Les associations écologistes soulignent la nécessité de **préserver les terres agricoles de la Plaine-de-France**. L'**association de défense des habitants de l'est du Val d'Oise, (ADHEVO)** : « *Ce qui fait qu'aujourd'hui on arrive un tout petit peu à respirer autour de Roissy, autour du Bourget et à Val de France, c'est qu'il y a un millier d'hectares végétalisés (...) et que le projet qui consiste à vouloir bétonner, construire ce Triangle peut nous amener à des phénomènes climatiques extrêmement dangereux* ». L'**association Ile-de-France Environnement** complète: « *Le président national des Chambres d'agriculture indique que 2 000 hectares de terres agricoles disparaissent chaque année en Ile-de-France. La consommation des espaces agricoles n'a jamais été aussi élevée en Ile-de-France qu'à l'heure actuelle. Alors qu'il y a eu le Grenelle de l'environnement qui a dit qu'il fallait réduire la consommation des espaces agricoles, le SDRIF de 2008 qui avait pour but de réduire la consommation des espaces agricoles, ce projet contribue à la destruction des espaces agricoles et à l'augmentation des consommations* » ; « *Ce territoire bénéficie d'un patrimoine exceptionnel, et on ne peut déplacer des zones agricoles sans dommage. On ne peut déplacer les zones agricoles, car les terres ne sont pas de qualité égale.* » Enfin, **Environnement 93** indique que: « *Le rapport de l'INRA vient de sortir sur l'état des sols en France : (...) Savez-vous combien de temps il faut pour faire la terre de Roissy, de Villepinte, pour faire une terre de 2 mètres de haut, les plus belles terres de France ? Il faut environ 100 000 années !* » Les agriculteurs du Val d'Oise et leurs représentants ont émis des **inquiétudes face au nombre important de projets** en cours et leurs impacts cumulés sur la disparition des terres agricoles : « *Tous ces projets amputent les terres et rompent l'équilibre des cultures, alors que le secteur agricole est déjà fortement fragilisé, et quand on associe tous ces projets ensemble, cela remet même en question la viabilité de l'agriculture au nord de Paris. Car les agriculteurs ont besoin d'étendre leurs parcelles pour résister à la concurrence* ». Ils souhaitent une **mutualisation des moyens et un travail en coordination** afin de limiter les impacts négatifs sur leur environnement. Ils proposent par exemple de fusionner les projets de nouvelle branche du RER D et du Roissy-Picardie.

La **Chambre interdépartementale d'agriculture du Val d'Oise** émet des regrets quant à l'indemnisation qui est attribuée aux agriculteurs, jugée insuffisante au regard de la qualité des terres perdues. Les agriculteurs souffrent d'un manque de reconnaissance pour leur profession : « *ce n'est pas parce qu'il s'agit de terres agricoles que ce sont des terrains libres, il s'agit d'un réel tissu économique* ».

RFF prend note des remarques exprimées collectivement par les agriculteurs, notamment sur le système d'indemnisation. RFF rappelle également que la question de la rationalisation de l'espace a été abordée lors du débat Roissy-Picardie : les deux projets de nouvelle branche du RER D et la ligne Roissy-Picardie ne sont **pas fusionnables**, et répondent à des **objectifs fonctionnels distincts** : **pour la nouvelle branche du RER D, il s'agit de favoriser l'accès aux zones d'emplois pour les populations de l'est du Val d'Oise tout en améliorant la desserte du RER D et en proposant un trajet alternatif pour se rendre au Parc des expositions, alors que la ligne Roissy Picardie crée une liaison TGV pour relier la Picardie à l'aéroport de Roissy-CDG.**

## IV Les enseignements de la concertation

Suite à cette concertation, RFF et le STIF attacheront une importance toute particulière aux points ci-dessous et à la suite qui leur sera donnée :

**- Le projet est très attendu localement mais son opportunité suscite encore des interrogations.**

Si la participation du public aux réunions publiques a été relativement faible, celle des élus locaux a été plus importante. La majorité d'entre eux ont exprimé un soutien fort au projet de nouvelle branche du RER D.

Ainsi, l'opportunité de ce projet n'est plus à démontrer pour certains acteurs locaux qui attendent sa mise en service dans les meilleurs délais.

Pour d'autres acteurs, l'opportunité de ce projet n'est pas démontrée ; ils demandent que des solutions alternatives soient envisagées et étudiées de manière plus approfondie. Pour eux, ce projet vise à accompagner des projets de développement, comme celui du Triangle de Gonesse, qui fait l'objet de nombreuses contestations.

**- Le projet répond en partie aux besoins du territoire en termes d'accès à l'emploi.** Il s'inscrit en complémentarité avec les autres projets de transports en commun du territoire comme le Grand Paris Express, et le BHNS permettent d'atteindre ces objectifs. La desserte des communes du nord du Val d'Oise et de la plate forme aéroportuaire de Roissy-CDG doit être assurée par une offre complémentaire.

- Si la desserte de nuit demandée par les salariés et demandeurs d'emploi ne peut être assurée par la nouvelle branche de RER D pour des raisons techniques, RFF et le STIF entendent le besoin de renforcement d'une offre de transport de nuit notamment par des services routiers.

- RFF et le STIF entendent également les préoccupations des usagers quotidiens du RER. **La nouvelle branche qui s'inscrit dans le schéma directeur du RER D**, permettra un rééquilibrage des charges, plus de fluidité et de régularité. Par ailleurs, elle fait l'objet d'un financement différent de celui du Schéma d'amélioration des RER, et ne **nuira donc pas aux travaux en cours ou prévus sur les lignes.**

- RFF et le STIF se montreront tout particulièrement attentifs à la gestion du projet et des travaux, qui seront **menés en coordination** avec les équipes des autres projets d'infrastructures sur le territoire, afin de **mutualiser les moyens, le temps, et l'espace, notamment agricole.**

- RFF et le STIF entendent la volonté des élus et du public de mettre le projet en service le plus tôt possible. Le calendrier du projet sera **optimisé au maximum**, compte tenu des contraintes techniques et administratives et de leur évolution au fur et à mesure de l'avancée des études.

- Enfin, RFF et le STIF ont insisté sur leur volonté de **maintenir pour les étapes du projet à venir un dialogue continu** avec différents acteurs locaux, les associations d'habitants et d'usagers, et en particulier les **agriculteurs**, dans le cadre de la démarche initiée durant la concertation.