

Cahier d'acteurs

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



N°20 Juin 2010



Association de Défense des Habitants de l'Est du Val d'Oise

L'Association de Défense des Habitants de l'Est du Val d'Oise intervient dans le débat public dit « Roissy-Picardie » avec deux buts précis :

- 1° réintégrer le projet dit « du barreau de Gonesse » comme quatrième tracé dans les choix soumis au débat public. L'ADHEVO rejoint ici la position du SIEVO⁽¹⁾ comme la motion du 8 juin du Conseil d'Administration de l'EPA⁽²⁾ Plaine de France.
- 2° une fois cette réintégration obtenue, l'ADHEVO propose d'ajouter aux 4 solutions à long terme (2020) qui nécessitent des investissements lourds à forte empreinte écologique, l'étude des deux solutions à moyen terme (2013) dont les investissements comme l'empreinte écologique sont légers : deux lignes de bus à la fois HQS⁽³⁾ et HQE⁽⁴⁾ valorisant la voirie existante et les déchets alimentaires actuellement gaspillés. Les bus à haute qualité environnementale lanceront (enfin !) la valorisation des ressources énergétiques locales en commençant par la méthanisation des déchets organiques.

L'Association de Défense des Habitants de l'Est du Val d'Oise constate que le débat initial a été faussé à plusieurs reprises :

- 1° au détriment des Picards en comptabilisant mal leur nombre et en ne cartographiant pas leur dispersion : ce qui profitera à une minorité d'entre eux (environ 2000 à 3000) fera défaut aux autres (environ 15000 à 16000),
- 2° toujours au détriment des Picards en éliminant l'option rapide et peu coûteuse d'une ligne de bus HQS et HQE entre Goussainville gare et Roissy CDG gare et cette ligne est la proposition majeure de l'ADHEVO dans ce débat,
- 3° au détriment des Picards mais aussi des Valdoisiens travaillant dans le triangle de Gonesse et proche du parc des expositions de Villepinte en éliminant le barreau de Gonesse sans justification réellement fondée,
- 4° au détriment d'un grand nombre de Valdoisiens et d'un petit nombre de Picards en omettant la ligne de bus HQS qui tiendra lieu du barreau de Gonesse dès 2013. La seconde proposition de l'ADHEVO, exprimée au cours du débat, est que cette ligne soit non seulement HQS mais encore HQE grâce à la méthanisation des déchets alimentaires.

Le site adhevo.org mettra prochainement en ligne la planification de la réalisation de la ligne de bus HQS + HQE gare de Goussainville-gare de Roissy CDG avec l'aide d'un bureau d'études.

Il propose une pétition pour demander la réintégration du barreau de Gonesse en option dans ce débat public. Il proposera prochainement une pétition pour demander la création de la ligne HQS + HQE Goussainville –Roissy CDG.



L'Est du Val d'Oise subit la plupart des nuisances liées à l'aéroport de Roissy ! Et n'y obtient que 10% des emplois !

Depuis de très nombreuses années les habitants de l'Est du Val d'Oise mais aussi tous les Picards proches des gares du RER D revendiquent la création du barreau ferroviaire⁽⁵⁾ dit « de Gonesse » afin de ne pas descendre en RER D à la gare du Nord à Paris pour remonter vers Villepinte et Roissy CDG par le RER B.

Cette interconnexion entre le RER D et le RER B partirait de Goussainville afin que les villes de l'Est du Val d'Oise aient un accès ferré direct à l'aéroport

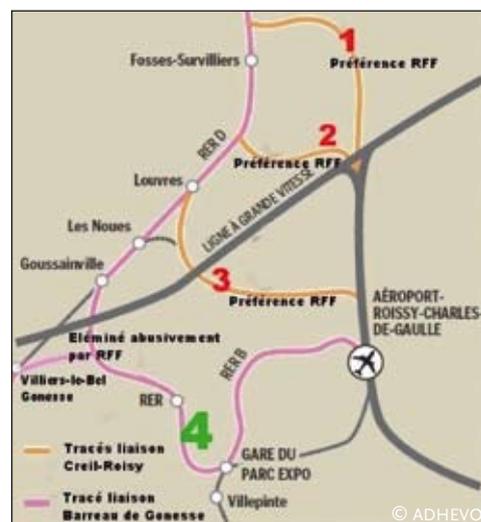
de Roissy et aux emplois de la plateforme, du parc de Villepinte et du triangle de Gonesse.

La capacité d'emport de la ligne D serait accrue entre Goussainville et Paris, celle de la ligne B serait accrue entre Paris et Villepinte ou Roissy CDG.

Regardons ensemble la carte : Réseau Ferré de France veut imposer les tracés 1 ou 2 (qui a sa préférence) ou bien 3 et RFF a gommé toute référence à ce barreau de Gonesse.

Nous exigeons d'examiner aussi le tracé du barreau de Gonesse : tracé 4

Les habitants proches des gares du RER D en Picardie comme en Val d'Oise pourraient se rendre à Roissy par le barreau de Gonesse. C'est la solution ferrée la moins chère, qui profiterait au plus grand nombre en reliant les territoires au lieu de les opposer. En attendant, il est prévu pour 2013 une ligne de bus à haut niveau de service. L'ADHEVO propose des bus au méthane issu des déchets alimentaires de Roissy CDG et des villes riveraines. Un autre trajet, encore plus court, pourrait relier Goussainville à Roissy CDG.



Une ligne de bus HQS et HQE dès 2013 entre Goussainville gare et Roissy CDG gare

Les études pour faciliter le transport quotidien des personnes en diminuant les coûts économiques, sociaux et environnementaux montrent aujourd'hui de manière non contestable qu'un itinéraire de bus est moins nuisible à l'environnement qu'une voie ferrée, à 3 conditions.

Première condition : l'énergie de ce bus doit être bon marché et renouvelable : ce n'est pas le cas du gazole ni, si le parc devenait important, de l'électricité d'origine thermique (dont chaudières nucléaires), c'est le cas du méthane issu des déchets alimentaires, ou végétaux, ou agricoles ou du bois.

Deuxième condition : les aménagements de la voie routière (y compris site propre) doivent être moins dévastateurs que ceux d'une voie ferrée nouvelle : c'est toujours le cas quand une rue large ou une route à deux voies existent déjà et que l'aménagement des arrêts ou des voies réservées et des carrefours se fait

sur l'espace de voirie disponible.

Troisième condition : le service rendu doit être équivalent. C'est toujours le cas sur des trajets courts, pour un emport moyen et régulier car la fréquence des bus et la proximité des arrêts rendent le transport d'autant plus aisé et plus rapide que la gare serait éloignée et que la cadence des trains serait inférieure à celle des passages des bus.

L'ADHEVO préconise d'apporter aux Picards comme aux habitants de l'Est du Val d'Oise un meilleur accès à Roissy dès 2013 au moyen d'une ligne de bus reliant Goussainville à Roissy CDG.

Cette ligne de bus serait à Haute Qualité de Service. Elle bénéficierait des rénovations et améliorations en cours et en projet pour la gare routière et la voirie à Goussainville.

Ses arrêts en gare routière seraient synchronisés avec les arrêts du RER D en gare de Gonesse.

Son itinéraire prendrait en compte la localisation des



entreprises les plus fréquentées sur la plate forme et leurs horaires de travail.

Cette ligne de bus serait aussi à **Haute Qualité Environnementale**. Elle utiliserait le méthane sur le modèle des bus urbains et interurbains de l'Europe du Nord et de l'agglomération Lilloise.

Ce méthane serait issu du ramassage des déchets alimentaires sur la plate forme aéroportuaire et à son voisinage. Il valoriserait des déchets actuellement gaspillés et améliorerait l'empreinte atmosphérique et carbone de l'agglomération comme de la plate forme aéroportuaire.

La méthanisation pourrait se situer à proximité du parc des bus, sur une ZAE⁽⁶⁾ de Goussainville.

Cette ligne de bus HQS (fréquence) et HQE (méthane) entre Goussainville gare et Roissy CDG gare présenterait de nombreux avantages :

- elle pourrait être mise **en service dès 2013**,
- les Picards en provenance de Creil par la ligne RER D gagneraient **Roissy en 20 minutes** depuis la gare de Goussainville,
- ils libéreraient du même coup des places entre Goussainville et Paris, accroissant ainsi l'emport de la ligne ferrée RER D,
- les usagers de la ligne RER D de l'Est du Val d'Oise gagneraient eux aussi Roissy en 20 minutes depuis la gare de Goussainville, libérant en y montant vers le Nord les places qu'ils occupaient en descendant à la gare du Nord pour remonter ensuite par la ligne B vers Villepinte et Roissy,
- la nuit, quand le RER D ne fonctionne plus, un service prolongerait la ligne de bus entre Goussainville et Creil, permettant aux Picards d'éviter de prendre leur voiture,
- le coût du carburant serait réduit et l'économie compenserait rapidement le coût du nouveau parc des bus au méthane,
- **l'impact environnemental** serait **réduit** et aucune voie

Ces deux projets modifient totalement le débat public initial :

- que devient le projet RFF dit « Roissy-Picardie » avec la ligne de bus HQS et HQE Goussainville-Roissy ?

- que devient le projet RFF dit « du barreau de Gonesse » si la ligne de bus HQS prévue dès 2013 devient aussi une ligne HQE, au méthane comme pour Goussainville-Roissy ?

- l'argent public prévu pour les investissements que RFF demande de réaliser ne sera-t-il pas mieux

nouvelle ne serait à construire d'où un **investissement réduit** et un **délai de mise en service rapide**.

Ce projet remet complètement en cause le débat public Roissy-Picardie :

- faut-il attendre 2020 pour servir les Picards qui travaillent à Roissy ?

- faut-il attendre 2020 pour préférer un train à l'énergie électrique en majeure partie d'origine nucléaire (non renouvelable et polluante) à des bus à énergie renouvelable et moins polluante ?

- faut-il d'ici 2020 dévaster un territoire en construisant une voie ferrée nouvelle à très forte empreinte écologique ou bien aménager à moindre destruction et coûts une voie existante dont le trafic sera en partie dégagé par le passage des bus ?

- faut-il attendre 2020 pour servir, et mal, les habitants de l'Est du Val d'Oise qui veulent aller à Roissy sans passer par Paris ?

L'ADHEVO demande donc au responsable du débat public de l'enrichir par deux options qui paraissent meilleures à la fois pour :

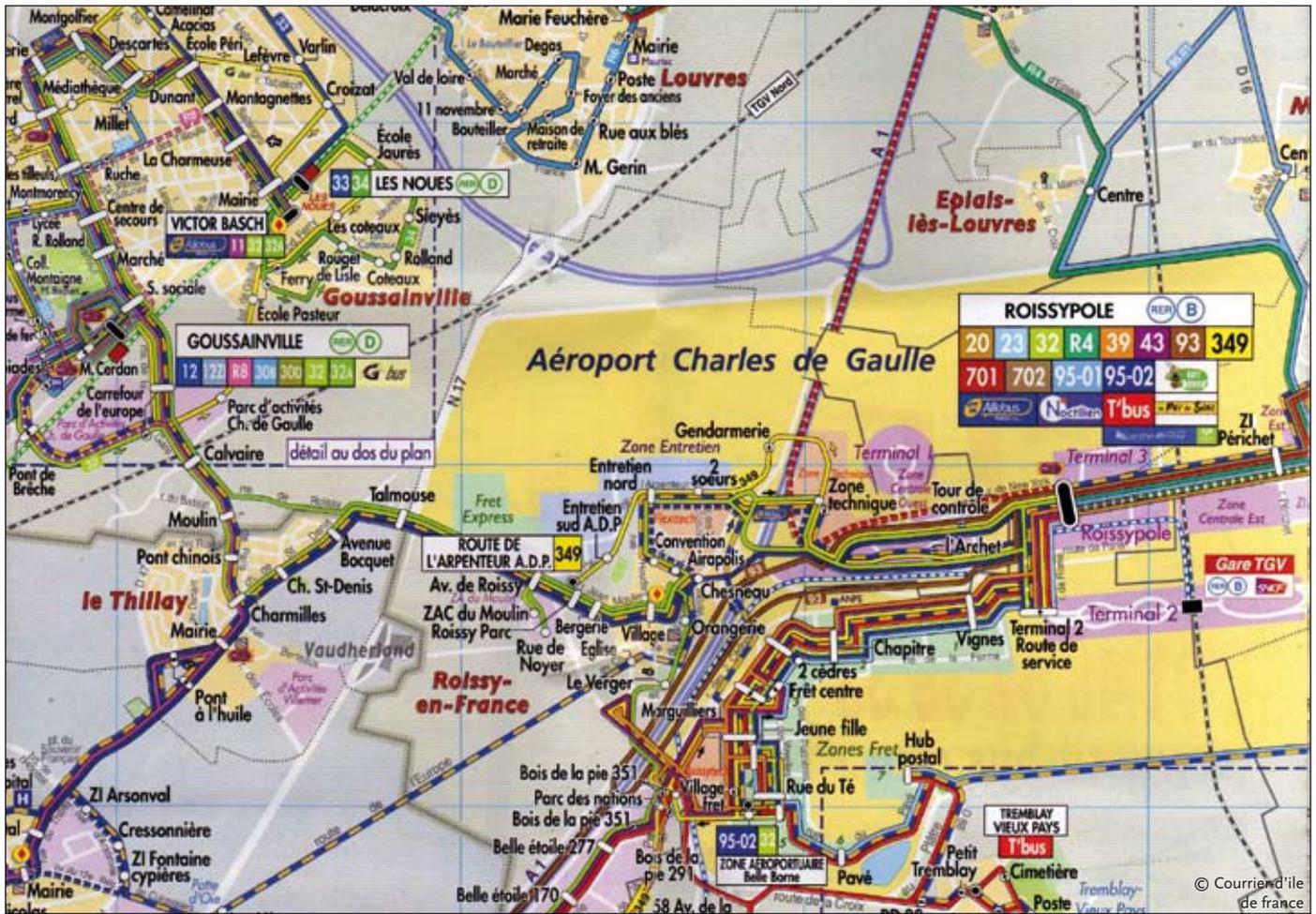
- **le service rendu,**
- **le délai et le coût de l'investissement,**
- **le délai et le coût de la mise en service,**
- **l'impact environnemental et les critères du développement durable,**
- **l'effectif des populations bénéficiaires du service.**

Ces deux options ne sont pas exclusives l'une par rapport à l'autre. Toutes deux mettent en œuvre **une valorisation des déchets par méthanisation et une ligne de bus à la fois HQS et HQE.**

Première option : liaison Goussainville-Roissy CDG, c'est le projet que l'ADHEVO porte au débat public
Deuxième option : ligne Villiers-le-Bel, Gonesse, Villepinte, Roissy (ligne prévue par le STIF en 2013, parc acheté par la RATP en 2009 sur Tissonvilliers 3)

employé ailleurs ? Y compris pour rapprocher les habitations à construire ou à rénover des emplois ? Y compris pour créer ou déplacer des emplois dans les zones habitées où ils font défaut ?

- si RFF prétend autofinancer son projet (malgré son endettement), celui-ci restera-t-il viable et amortissable alors que des bus HQS et HQE auront capté et fidélisé les clients en Picardie comme en Val d'Oise, plus tôt et à moindre coût ?



Carte globale bus cif plaine de France

Cette carte des transports entre Goussainville et Roissy CDG montre que c'est bien ici que les distances sont les plus courtes entre la ligne de chemin de fer qui vient de Creil et qui suit le parcours du RER D et le terminus du RER B ainsi que la ligne LGV Nord à la gare de Roissy CDG. La voirie est en place et sera prochainement améliorée, la gare routière est en cours de rénovation à Goussainville juste à côté de la gare de chemin de

fer, la ZAE Ouest de Goussainville accueille déjà le parc des bus CIF, ainsi que, à côté, celui des camions et des engins de l'entreprise de ramassage et de traitement des déchets sur la plate forme aéroportuaire. Si la méthanisation peut se situer dans cette ZAE ou à proximité, le délai de mise en service sera encore plus rapide et la mise en place de la logistique encore plus facile.

(1) : Syndicat intercommunal d'études et de programmation pour le développement de l'Est du Val d'Oise (regroupe 24 communes de l'est du Val d'Oise)

(2) : L'EPA Plaine de France est un établissement à caractère industriel et commercial. Le territoire d'intervention de l'EPA Plaine de France compte désormais 40 communes : 17 en Seine Saint Denis et 23 dans le Val d'Oise.

(3) : Haute Qualité de Service. Pour une ligne de bus c'est la fréquence des passages et la rapidité du ou des parcours qui font l'essentiel de la qualité du

service. Le prix du transport, la bonne répartition et implantation des arrêts, l'amplitude horaire, le confort et la sécurité contribuent aussi à cette qualité du service.

(4) : Haute Qualité Environnementale. Pour une ligne de bus c'est d'abord l'empreinte atmosphérique et l'empreinte écologique. C'est ensuite l'économie de carburant et la plus faible nuisance possible aux riverains. Les bus au biogaz emploient un carburant produit localement et renouvelable (dans ce projet, les déchets alimentaires de la plate forme aéroportuaire). Les moteurs sont très peu polluants, peu bruyants et ont une grande

longévité. Aujourd'hui la production des bus est très majoritairement à gaz dans le Nord de l'Europe. L'Île de France est la région européenne développée qui a le plus de retard sur ce moyen de transport épurateur et bon marché.

(5) : Si le RER D et le RER B sont les deux montants de l'échelle, ils peuvent être reliés comme par deux barreaux, au Nord le barreau Picardie-Roissy (tracés 1, 2, ou 3) et au Sud le barreau de Gonesse (tracé 4)

(6) : Zone d'Activités Economiques

