

DÉPARTEMENTS DU VAL D'OISE ET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

ENQUÊTE PUBLIQUE N° E13000044 / 95

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE A :

- La Déclaration d'Utilité Publique au profit du Conseil Général du Val d'Oise valant enquête au titre des articles L.123-1 et suivants du Code de l'Environnement,
- La mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes de AULNAY-SOUS-BOIS, TREMBLAY-EN-FRANCE (93), GONESSE et ROISSY-EN-FRANCE (95) en vue de la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS),
- La cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet,
- L'autorisation au titre du Code de l'Environnement,

**Enquête du 12 juin 2013
au 16 juillet 2013 inclus**

RAPPORT ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Commissaire-enquêteur titulaire : Monsieur Alain SALLAIS

SOMMAIRE

- 1. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE**
 - 1.1** Objet de l'enquête
 - 1.2** Cadre juridique de l'enquête
 - 1.3** Désignation du Commissaire-enquêteur
 - 1.4** Modalités de l'enquête
 - 1.5** Composition du dossier d'enquête
 - 1.6** Déroulement de l'enquête
 - 1.6.1 Réunions préparatoires
 - 1.6.2 Permanences
 - 1.6.3 Recensement des observations
 - 1.6.4 Recueil du registre et des documents
 - 1.6.5 Observations du Responsable du projet

- 2. PRESENTATION DE L'OPERATION**
 - 2.1** L'exposé
 - 2.2** L'environnement
 - 2.2.1 Avis de l'Autorité Environnementale
 - 2.2.2 Contexte de l'étude
 - 2.3** Le projet
 - 2.3.1 Pour ce qui concerne l'utilité publique des travaux et des acquisitions,
 - 2.3.2 Pour ce qui concerne la mise en compatibilité des PLU des communes concernées,
 - 2.3.3 Pour ce qui concerne l'autorisation au titre du Code de l'Environnement,

- 3. OBSERVATIONS**
 - 3.1** OBSERVATIONS ORALES
 - 3.1.1 Monsieur Bernard LOUP, Président de l'association Val d'Oise Environnement et coordonnateur du collectif de GONESSE sis 19 allée du Lac à l'adresse du Collectif,

- 3.1.2 Madame MONNIER sise 79 avenue Charles Vaillant à ARNOUVILLE et Monsieur SARBACH sis 1 rue Corot à ARNOUVILLE
- 3.1.3 Monsieur Le Maire d'ARNOUVILLE en sa mairie,
- 3.1.4 Madame et monsieur GAUTHIER sise 21 bis rue Fernand Segouin à ARNOUVILLE
- 3.1.5 Madame SARBACH sise 1 rue Corot à ARNOUVILLE et Madame AUMAS sise 70 rue Robespierre à ARNOUVILLE
- 3.1.6 Monsieur DELCAMBRE sis 10 bis avenue Béranger à ARNOUVILLE
- 3.1.7 Monsieur TATTU sis en la mairie d'ARNOUVILLE
- 3.1.8 Madame FERNANDES-VELIZ sise en la mairie d'ARNOUVILLE
- 3.1.9 Monsieur BOULANGER en sa qualité de Conseiller municipal d'AULNAY-SOUS-BOIS
- 3.1.10 Monsieur Hervé CHASTAGNOL, Directeur général de Paris Nord 2, Monsieur Enrico MATTIOLI, Directeur administratif et financier de Paris Nord 2
- 3.1.11 Monsieur FIEVET à ARNOUVILLE, Président de « toutlemondeestbio », Monsieur DHAILLY sis square de la Garenne, Président de l'AFCTEL 95, Monsieur LOUP, Président de Val d'Oise Environnement
- 3.1.12 Monsieur PROIX sis 36 rue Bernard Février à GONESSE
- 3.1.13 Madame Françoise PROIX sise 3 rue du Puits de l'Ermitte à PARIS
- 3.1.14 Monsieur BASTIEN sis 5 résidence de la Croix des Ormes à GONESSE
- 3.1.15 Monsieur d'ORNANO, Président de l'association ARDIES du Val d'Oise,
- 3.1.16 Monsieur PAYOLLE domicilié 12 rue Vaillant Couturier à Noisy le Sec
- 3.1.17 Monsieur COMBES sis 12 Villa des Tilleuls à GONESSE
- 3.1.18 Monsieur DELMOTTE sis 4 rue Emile Bisseau à CHENEVIEVRE des LOUVES
- 3.1.19 Monsieur Xavier BERTOLLE sis 23 rue Lyautey à PARMAIN
- 3.1.20 Monsieur LOBERT sis 27 rue Dugny à BONNEUIL en FRANCE
- 3.1.21 Madame GAUTHIER, Conseillère municipale à ARNOUVILLE
- 3.1.22 Madame PROIX pour le compte de l'indivision PROIX
- 3.1.23 Monsieur Jacques PROIX
- 3.1.24 Mademoiselle GOUSSE représentante de FONCIA GIS à GONESSE
- 3.1.25 Le Collectif des associations
- 3.1.26 Messieurs PLET Père et Fils sis 87 rue de Paris à GONESSE
- 3.1.27 Monsieur BOISSY, Conseiller municipal de GONESSE
- 3.1.28 Madame BERNICOT, responsable du service de l'urbanisme et milieu naturel au SIAH
- 3.1.29 Monsieur Gérard GREGOIRE, Conseiller municipal de GONESSE

3.2 OBSERVATIONS ECRITES DANS LES REGISTRES

- 3.2.1 Association de Défense de la Forêt d'Ecouen et d'Education à la Nature (ADFEEN)
- 3.2.2 Délibération de la commune de GONESSE en date du 27 juin 2013
- 3.2.3 Collectif pour LE TRIANGLE DE GONESSE
- 3.2.4 Madame Christiane CAMINADE
- 3.2.5 Mademoiselle Prescillia ROYER
- 3.2.6 Monsieur Jonathan DUPRE sis 4 rond point des Droits de l'Homme
- 3.2.7 Madame Jeanine BOURILLOT
- 3.2.8 Monsieur BRISSON sis 24 avenue François Mitterrand
- 3.2.9 Association le CERCLE ECONOMIQUE ET SOCIAL DE GONESSE ET ENVIRONS
- 3.2.10 Monsieur THIMONIER sis 18 rue de la Malmaison à GONESSE
- 3.2.11 Monsieur Christophe GEORGES sis 2 résidence Sébastien Bach à GONESSE
- 3.2.12 SCI d'ARSONVAL
- 3.2.13 CHAMBRE D'AGRICULTURE INTERDEPARTEMENTALE D'ILE DE FRANCE, Courrier de Monsieur HILLAIRET, Président
- 3.2.14 Madame PROIX sise 3 rue du Puits de l'Ermite à Paris
- 3.2.15 Monsieur BOISSY, Conseiller municipal à GONESSE
- 3.2.16 Madame BERNICOT, responsable du service de l'urbanisme et milieu naturel au SIAH
- 3.2.17 Monsieur Gérard GREGOIRE, Conseiller municipal de GONESSE.
- 3.2.18 Courrier du Conseil régional d'Ile-de-France signé de Madame Christiane ROCHWERG du groupe Ecologie – Les Verts

4. ECHANGES D'INFORMATIONS ET COURRIERS ADRESSES AU COMMISSAIRE-ENQUETEUR PENDANT LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

- 4.1 Le 31 mai 2013**, courrier de Monsieur CHASTAGNOL
- 4.2 Le 12 juin 2013**, courrier électronique de Madame LEMAIRE du CG 95
- 4.3 Le 13 juin 2013**, de Monsieur MACE, IKEA Développement SAS à Madame LEMAIRE CG 95 et copie pour information à Monsieur DEBAR-MONCLAIR, CG 95 et Monsieur le Commissaire-enquêteur.
- 4.4 Le 17 juin 2013**, demande d'informations d'un propriétaire de GONESSE sur la parcelle ZE 275
- 4.5 Le 10 juin 2013**, Monsieur FELLOUS demande des renseignements concernant la parcelle AL1 au CG 95 sur l'emprise prévue d'être expropriée.
- 4.6 Le 17 juin 2013**, courrier électronique du Commissaire-enquêteur à Monsieur DEBAR-MONCLAIR
- 4.7 Le 15 juillet 2013**, courrier du Conseil Régional d'Ile de France de Madame ROCWERG, Conseillère régionale du Groupe Ecologie – Les Verts au Commissaire-enquêteur,
- 4.8 Le 15 juillet 2013**, courrier du Conseil général de Seine Saint-Denis.

4.9 Le 18 juillet 2013, courrier électronique de madame GUILLIER, chargé d'urbanisme à la SNCF au Commissaire-enquêteur.

4.10 Chambre d'Agriculture Interdépartementale d'Ile de France,
Courrier de monsieur HIMMAIRET, Président

4.11 Délibération de la Communauté d'Agglomération Val de France

5. CONCLUSION

5.1 Sur la Déclaration d'Utilité Publique,

5.2 Sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,

5.3 Sur la cessibilité des terrains,

5.4 Sur la loi sur l'Eau, les équipements et les ouvrages à construire,

1. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

1.1 Objet de l'enquête

Il a été procédé, au profit du Conseil Général du Val d'Oise, du mercredi 12 juin 2013 au mardi 16 juillet 2013 inclus soit pendant 33 jours consécutifs à une enquête publique unique relative au projet de réalisation d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) préalable à :

- La Déclaration d'Utilité Publique au profit du Conseil Général du Val d'Oise valant enquête au titre des articles L.123-1 et suivants du Code de l'Environnement,
- La mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes de AULNAY-SOUS-BOIS, TREMBLAY-EN-FRANCE (93), GONESSE et ROISSY-EN-FRANCE (95) en vue de la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS),
- La cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet,
- L'autorisation au titre du Code de l'Environnement,

Le projet de BHNS entre dans le champ d'application des articles L.123-16 et R.123-23 du Code de l'Urbanisme et du décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

1.2 Cadre juridique de l'enquête

Le projet de BHNS concerne les communes d'AULNAY-SOUS-BOIS, TREMBLAY-EN-FRANCE, VILLEPINTE (93), ARNOUVILLE-LES-GONESSE, GONESSE et ROISSY-EN-FRANCE (95).

Par une délibération n° 4-13 en date du 26 octobre 2012, le Conseil Général du Val d'Oise a demandé au Préfet du Val d'Oise d'engager les procédures d'enquêtes préalables à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de BHNS, relative à la police des Eaux, à la mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes d'AULNAY-SOUS-BOIS, TREMBLAY-EN-FRANCE (93), GONESSE et ROISSY-EN-FRANCE (95).

Par un courrier du 28 juin 2012, le Préfet du Val-d'Oise a proposé au Préfet de la Seine-Saint-Denis de coordonner l'enquête interdépartementale.

Par un arrêté inter-préfectoral n° 11371 en date du 2 mai, les Préfets du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit la présente enquête publique sur

les territoires des communes concernées.

Le Préfet du Val-d'Oise est coordonnateur de l'opération et, à ce titre, chargé de centraliser les résultats de l'enquête.

Pendant toute la durée de la consultation publique, un exemplaire du dossier et un registre d'enquête ont été tenus à la disposition du public dans les communes d'AULNAY-SOUS-BOIS, TREMBLAY-EN-FRANCE, VILLEPINTE (93), ARNOUVILLE-LES-GONESSE, GONESSE et ROISSY-EN-FRANCE (95).

Le but de l'enquête est d'informer le public sur la nature du projet. Le dossier présenté au public pendant cette consultation a permis aux intéressés de connaître la localisation, la nature du projet et des travaux ainsi que leurs principales caractéristiques et leurs impacts sur l'environnement.

1.3 Désignation du Commissaire-enquêteur

Par une ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise en date du 25 avril 2013, Monsieur Alain SALLAIS a été désigné, en qualité de Commissaire-enquêteur titulaire et monsieur Jean-Pierre CHAROLLAIS en qualité de Commissaire enquêteur suppléant.

1.4 Modalités de l'enquête

Pendant 6 permanences, le Commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public aux jours et heures fixés dans l'arrêté préfectoral du 2 mai 2013 sur l'organisation de la présente enquête aux dates et heures suivantes :

- le samedi 15 juin 2013 de 9h00 à 12h00 à la mairie de TREMBLAY-EN-FRANCE (93290) sise 18 boulevard de l'Hôtel de Ville,
- le mercredi 19 juin 2013 de 9h00 à 12h00 à la mairie de ROISSY-EN-FRANCE (95700) sise 40 avenue Charles de Gaulle,
- le jeudi 27 juin 2013 de 16h30 à 19h30 à la mairie d'ARNOUVILLE-LES-GONESSE (95400) sise 15-17 rue Robert Schuman,
- le samedi 29 juin 2013 de 9h00 à 12h00 au centre administratif d'AULNAY-SOUS-BOIS (93600) sis 16 boulevard Félix-Faure,
- le samedi 6 juillet 2013 de 9h00 à 12h00 à la mairie de GONESSE (95500) sise 66 rue de Paris,
- le mardi 16 juillet 2013 de 14h00 à 17h00 à la mairie de VILLEPINTE (93420) sise boulevard de l'hôtel de ville,

Dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête, toute personne a pu, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête en s'adressant dans les mairies concernées ou au Conseil général du Val d'Oise.

Le public a été informé de l'ouverture de l'enquête par un avis publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux diffusés dans les départements du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis.

Publications effectuées dans les 15 jours avant l'ouverture de l'enquête :

- Les 23 mai 2013 dans les éditions L'Humanité, Le Parisien 95, le Parisien 93 et le Régional de l'Echo

Publications rappelées dans les 8 premiers jours de l'enquête:

- Le 13 juin 2013 dans les éditions L'Humanité, le Parisien 95, le Parisien 93 et le Régional de l'Echo.

Le même avis a été publié par voies d'affiches dans les 6 communes signalées quinze jours avant la date d'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée.

Liste des certificats d'affichage attestant de l'accomplissement de cette formalité :

- commune d'AULNAY-SOUS-BOIS, certificat en date du 30 mai 2013
- commune de TREMBLAY-EN-FRANCE, certificat non communiqué
- commune de VILLEPINTE, certificat en date du 29 mai 2013
- commune d'ARNOUVILLE-LES-GONESSE, certificat non communiqué
- commune de GONESSE, certificat en date du 28 mai 2013
- commune de ROISSY-EN-FRANCE, certificat non communiqué.

Une publicité a également été effectuée dans les mêmes conditions de délai et de durée sur les lieux prévus pour la réalisation du projet ou à proximité immédiate :

L'avis a aussi été publié sur les sites Internet des Préfectures du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis.

Un procès-verbal de constat d'affichage en date du 23 mai 2013 a été établi par la SCP FLOUCHART et BARNIER, huissiers de justice, concernant l'enquête parcellaire.

1.5 Composition du dossier d'enquête

Le dossier joint à l'enquête comprend, dans chaque commune concernée, les documents et pièces jointes ci-après :

- Registre d'enquête dûment paraphé par le Commissaire-enquêteur et ouvert par le Maire ou son représentant,

- Arrêté inter-préfectoral n° 11371 en date du 2 mai 2013 portant ouverture de l'enquête publique unique,
- Information relative à l'absence d'observations de l'autorité environnementale,
- Compte-rendu de la réunion tenue le 23 avril 2013 à la Direction Départementale des Territoires en Préfecture du Val d'Oise,
- Dossier de demande d'autorisation au titre de la réglementation sur l'eau (article L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement) :
 - Pièce 1 : Nom et adresse du demandeur
 - Pièce 2 : Emplacement sur lequel les installations, ouvrages, travaux, activités doivent être réalisés,
 - Pièce 3 : Nature, consistance, volume et objet de l'ouvrage, rubriques de la nomenclature
 - Pièce 4 : Notice d'incidences sur l'eau et le milieu aquatique
 - Pièce 5 : Moyens de surveillance et d'interventions
 - Pièce 6 : Annexes
- Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique : Mise en compatibilité du PLU de ROISSY-EN-FRANCE,
- Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique : Mise en compatibilité du PLU de GONESSE,
- Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique : Mise en compatibilité du PLU d'AULNAY-SOUS-BOIS,
- Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique : Mise en compatibilité du PLU de TREMBLAY-EN-FRANCE,
- Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique :
 - Pièce A : Objet de l'enquête – informations juridiques et administratives,
 - Pièce B : Plan de situation,
 - Pièce C : Notice explicative
 - Pièce D : Plan général des travaux,
 - Pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
 - Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
 - Pièce G : Etude d'impact
 - Pièce H : Evaluation socio-économique du projet
 - Pièce I : Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
 - Pièce J : Annexes
- Dossier d'enquête parcellaire :
 - Notice explicative

- Plan de situation
- Dossier état parcellaire des communes d'ARNOUVILLE-LES-GONESSE, d'AULNAY-SOUS-BOIS, GONESSE, VILLEPINTE, ROISSY-EN-FRANCE, TREMBLAY-EN-FRANCE,
- Dossier de plans parcellaires :
 - Planche 1 : ARNOUVILLE-LES-GONESSE, GONESSE
 - Planche 2 : GONESSE
 - Planche 3 : GONESSE
 - Planche 4 : GONESSE
 - Planche 5 : GONESSE
 - Planche 6 : GONESSE, AULNAY-SOUS-BOIS
 - Planche 7 : GONESSE, VILLEPINTE, ROISSY-EN-FRANCE, TREMBLAY-EN-FRANCE,
 - Planche 8 : VILLEPINTE, ROISSY-EN-FRANCE, TREMBLAY-EN-FRANCE,

1.6 Déroulement de l'enquête

1.6.1 Réunions préparatoires

Trois réunions préparatoires se sont tenues préalablement à l'ouverture de l'enquête publique pour présenter le projet au Commissaire-enquêteur à savoir :

- le 16 mai 2013 au Conseil général du Val d'Oise notamment pour recueillir l'avis du Commissaire-enquêteur sur le contenu de la brochure annonçant l'enquête et avant sa distribution à la population.
- le 22 mai 2013 à la préfecture du Val d'Oise pour la signature des dossiers et registres d'enquête.
- le 27 mai 2013 au STIF pour un exposé sur les enjeux du projet de BHNS en présence du Commissaire-enquêteur, de monsieur DEBAR-MONCLAIR du Conseil général du val d'Oise, de Monsieur ROSENBAUM du STIF.

Monsieur ROSENBAUM a notamment fait état de grandes zones d'habitat le long du RER D en lien avec la plateforme aéroportuaire de CDG et du parc des Expositions de Villepinte.

Il a indiqué l'existence de quelques lignes de bus mais en nombre très insuffisantes avec des bus souvent bloqués dans la circulation et n'assurant pas une liaison directe entre les gares du RER.

Il a précisé que le projet de BHNS porte sur un linéaire de 10 km et 80% en site propre. Il préfigure le barreau ferré de GONESSE. Il y a 8 stations prévues sur la ligne du BHNS.

Il a fait part des remarques des agriculteurs et des représentants d'associations pendant la concertation préalable et en particulier dans la traversée du triangle de GONESSE avec l'utilisation, à cette fin, d'un chemin rural utilisé pendant un temps par un bus. Le service a été supprimé compte tenu du mauvais état de la voie.

Il a indiqué que des études ont été menées dans les phases préliminaires du projet sur d'autres tracés, notamment le long du RD 170, mais ces options n'ont pas été retenues car elles se sont avérées consommatrices d'espace, en surcrot de 20 à 30% par rapport à une traversée directe du triangle et plus longue dans le trajet avec un impact négatif sur le fonctionnement du BHNS.

Il a fait valoir que le projet de BHNS permettra un cadencement de bus toutes les 6 minutes et un temps de parcours entre les deux gares du RER de 20 minutes environ. Les travaux devraient débuter à la fin de l'année 2013 et s'achever à la fin 2016.

1.6.2 Permanences

Les six permanences prévues à l'article 5 de l'arrêté préfectoral ont eu lieu les jours prévus, aux heures indiquées et se sont déroulées normalement à l'exception d'une permanence qui s'est tenue en mairie de GONESSE dans des conditions d'accueil particulièrement précaires.

Cette permanence s'est déroulée dans un couloir en étant coincé entre la photocopieuse et un transformateur électrique causant un grésillement permanent.

Le passage incessant d'agents administratifs pour se rendre d'un bureau à un autre par ce couloir, l'absence d'une simple prise électrique pour raccorder un ordinateur, le fait de quémander des chaises en nombre suffisantes pour permettre à la dizaine de visiteurs de trouver une assise et une table ronde particulièrement étroite ne sont pas des conditions satisfaisantes pour tenir une permanence d'enquête publique.

A tel point que la fin de la permanence a connu un incident qui a amené un usager à partir avec le registre d'enquête lorsqu'il a rangé ses documents. Il faut reconnaître que l'exiguïté des lieux ne permettait pas d'étaler tous les documents et plans présentés en tas dans un carton qu'il a fallu retirer à l'accueil du centre administratif par le Commissaire-enquêteur. Le registre d'enquête a été remis à la mairie de GONESSE dès le lundi matin ce qui n'a pas porté préjudice au déroulement de la consultation.

De telles conditions d'accueil ne m'avaient jamais été soumises jusqu'à présent et méritent d'être consignées pour réclamer à la mairie de GONESSE une meilleure prise en considération des permanences des Commissaires-enquêteurs.

Il m'a toutefois été possible d'entendre tous les usagers qui se sont présentés ce jour-là et d'en rapporter les échanges dans le chapitre consacré aux observations du public.

Au terme de mes permanences, j'ai reçu la visite de 25 personnes.

Je n'ai pas considéré utile de réclamer une prolongation de la durée de l'enquête, ni d'organiser une réunion d'information spécifique et d'échange avec le public. Tous ceux qui l'ont souhaité ont pu facilement faire part de leurs observations et prendre connaissance du dossier. Aucune demande ne m'est d'ailleurs parvenue à ce sujet.

1.6.3 Recensement des observations

29 observations écrites ont été déposées sur les registres d'enquête.

25 observations orales ont été faites au Commissaire-enquêteur.

11 observations ont concerné des échanges de correspondance.

Leur contenu figuré au chapitre 3.

Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision sur le projet.

Au total, 65 remarques ont été prises en considération dans la présente enquête publique.

1.6.4 Recueil du registre et des documents

Le registre d'enquête, ainsi que les autres pièces de l'instruction qui ont servi de base à l'enquête, ont été mis à la disposition du Commissaire-enquêteur qui a pu ainsi clore les registres aussitôt la clôture de l'enquête prononcée.

En outre, le Commissaire-enquêteur déclare avoir :

- Reçu toute l'information nécessaire à l'exercice de sa mission et n'a pas considéré utile de réclamer à la commune la communication d'autres documents au public que ceux mis à sa disposition pour les besoins de l'enquête,

- Procéder à une visite des sites inscrits dans le projet de BHNS,
- Ne pas avoir eu besoin de convoquer des personnes spécifiques et d'organiser une réunion d'information et d'échanges avec le public,

1.6.5 Observations du Responsable du projet

Puis, le Commissaire enquêteur a échangé le 22 juillet 2013 avec le responsable du projet en la personne de monsieur DEBAR-MONCLAIR d'une part, pour lui communiquer les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse et d'autre part, pour l'inviter à produire au Commissaire-enquêteur ses observations éventuelles dans un délai maximum de quinze jours.

Le mémoire du Conseil général, en réponse, est destiné à éclairer le commissaire-enquêteur de son point de vue sur l'expression du public, avant qu'il ne transmette le dossier de l'enquête au préfet, avec ses conclusions motivées.

Le contenu figure en commentaire dans le chapitre 3.

2 PRESENTATION DE L'OPERATION

Il s'agit d'un résumé du projet du point de vue environnemental, social et économique soumis à l'enquête pour rappeler les enjeux sur la création du BHNS dans les communes concernées.

2.1 L'exposé

Le contenu du dossier a permis de prendre connaissance de la configuration du secteur d'étude et des effets du projet dans toutes ses composantes sociales, environnementales et économiques.

La présente enquête publique porte sur le projet de création de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la gare RER D de Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville et la gare RER B du Parc des Exposition de Villepinte.

Ce projet est porté par le Conseil général du Val d'Oise désigné maître d'ouvrage unique par voie de convention conclue avec le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF).

Comme il l'a été exposé précédemment, cette enquête porte à la fois sur :

- l'utilité publique de la ligne BHNS dans la mesure où le projet est soumis à la réalisation d'une étude d'impact s'agissant d'une opération routière au titre de l'annexe R.122.2 et portant sur un linéaire d'environ 10 km dont 7,3 km aménagés en site propre.
- la mise en compatibilité des PLU de Gonesse, AULNAY-SOUS-BOIS, TREMBLAY-EN-FRANCE et ROISSY-EN-FRANCE qui consiste à modifier les règlements des zones concernés, à réserver des emprises dans les secteurs où la maîtrise foncière n'est pas assurée (rocade de Gonesse) et à spécifier sur les documents graphiques le passage du BHNS sur les espaces verts (Mail des Peupliers) et intégrer les emprises de l'ancienne voie ferrée subsistant sur le document graphique de ROISSY-EN-FRANCE aux zonages existants.

La présente enquête s'est déroulée en même temps que l'enquête parcellaire et l'enquête au titre de la loi sur l'eau.

Pour ce qui concerne l'enquête parcellaire, elle a eu pour but de procéder contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres intéressés en application de l'article R.11.19 du Code de l'Expropriation.

Elle concerne les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du BHNS (hors conventions d'occupation) pour une surface totale de 10ha12ca87a.

Pour ce qui concerne la loi sur l'Eau, l'objet du dossier a été d'analyser les ouvrages, installations, travaux ou activités susceptibles d'affecter la ressource en eau et le milieu aquatique en présentant les ouvrages définitifs pour la gestion des eaux mais également certains ouvrages provisoires nécessaires à la réalisation du projet.

2.2 L'environnement

2.2.1 Avis de l'Autorité Environnementale

Dans ce cas précis d'aménagement d'une ligne de BHNS sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général du val d'Oise, le Préfet de Région a été consulté en tant qu'Autorité Environnementale car le projet relève d'une étude d'impact et d'une décision de niveau local.

Par une note en date du 18 mars 2013 jointe au dossier de l'enquête, le Directeur Interdépartemental de l'Environnement et de l'Energie indique qu'aucun avis de l'Autorité Environnementale n'ayant été formellement produit dans le délai de 2 mois, la demande donne lieu à une note d'information relative à l'absence d'observations sur le dossier.

2.2.2 Contexte de l'étude

Suite aux études préliminaires et au choix du scénario, le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales de l'opération ainsi que les modalités de la concertation préalable ont été approuvés par le Conseil d'Administration du STIF le 9 février 2011 et par le Département du val d'Oise par une délibération du 20 mai 2011.

Préalablement et pendant cette phase de concertation préalable, quatre réunions publiques se sont tenues et ont permis de présenter le projet et de recueillir l'avis du public qui a également disposé d'un registre sur les lieux d'exposition, une urne dans l'autobus et un espace Internet dédié au projet.

Le dossier de l'enquête publique rappelle que des variantes ont, à l'époque de la concertation préalable, été présentées et concertées avec l'ensemble des acteurs. Ce n'est qu'au terme de ce processus qu'il aurait été décidé de retenir l'actuel tracé du BHNS.

Du point de vue strictement environnemental, le projet de BHNS traverse trois secteurs qui méritent d'être décrits même sommairement pour mieux comprendre la portée des observations du public.

Trois zones se caractérisent et appellent des remarques spécifiques de ma part même s'il convient, bien entendu, de conserver une vision globale dans la perception du projet de BHNS. Je retiendrai une configuration spatiale comprenant :

- Des zones urbaines caractérisées par un habitat de ville plus ou moins dense selon les quartiers dans la traversée d'Arnouville et de Gonesse ;
- Une zone agricole dans le triangle de Gonesse ;
- Des zones d'activités économiques fortes dans les communes de Gonesse/Villepinte et aux environs.

Cette description n'est pas limitative mais indicative pour apprécier l'impact des projets prévus dans cet environnement multiple.

2.3 Le projet

Celui-ci est décrit dans la perspective d'améliorer, à court terme, les liaisons transversales dans le secteur Val de France/Gonesse/Villepinte et à favoriser l'accès aux équipements structurants du secteur (centre hospitalier de Gonesse) et aux pôles d'emplois (zone d'activité Paris Nord 2, plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle).

Actuellement, la desserte en transports collectifs oblige un long détour par Paris pour échanger entre les gares du RER D et E, à l'exception de quelques lignes de bus qui assurent des liaisons intercommunales avec de faibles fréquences

quotidiennes entre les secteurs.

Le projet de BHNS aura donc vocation à s'inscrire durablement selon les porteurs de l'opération après la mise en service du barreau ferroviaire de Gonesse prévu en 2020.

Les principales caractéristiques du projet de BHNS sont :

. Longueur d'environ 10 km dont 7,8 km en site propre entre la gare du RER D de Villiers-le-Bel/Gonesse et la gare du RER B du parc des expositions de Villepinte,

. 8 stations desservant les principaux équipements et pôles d'emplois de la zone d'étude (hôpital de Gonesse, Triangle de Gonesse, Paris Nord 2),

. Fréquence de 6 minutes en heure de pointe,

. Temps de parcours d'environ 23 minutes,

. Amplitude horaire coordonnée à celle des RER B et D,

Le tracé est ponctué de 8 stations qu'il est utile de décrire pour une meilleure compréhension dans la situation du projet et par rapport aux observations décrites dans le chapitre 3 :

- la station 1 : gare Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville
- la station 2 : Grande Vallée (Zone commerciale)
- la station 3 : Hôpital
- la station 4 : Fontaine Cypierre
- la station 5 : Patte d'oie de Gonesse
- la station 6 : Paris Nord 2 (zone commerciale)
- la station 7 : Mail des peupliers
- la station 8 : Gare Parc des Expositions de Villepinte

Sur les modes actifs, le projet de BHNS prévoit la création d'aménagements sécurisés pour les piétons de 1,50m de large au minimum et les cyclistes avec des pistes à double sens de largeur de 2,50m.

Pour ce qui concerne l'assainissement, le projet retient le choix de l'infiltration des eaux dans le secteur du Triangle de Gonesse. Ailleurs et compte tenu de la proximité des cours d'eau du Croult et de l'affleurement de la nappe, le choix a été fait d'un rejet soit dans le cours d'eau du Croult soit dans le réseau existant.

2.3.1 Pour ce qui concerne l'utilité publique des travaux et des acquisitions,

Le projet de BHNS vise à répondre à une problématique multiple :

- Des transports collectifs peu performants donc peu utilisés,
- Un déficit de liaisons de transport collectif performante de rocade,
- Une offre d'emplois déficitaire et des difficultés pour relier les pôles d'emploi du secteur,
- Une irrégularité des temps de parcours sur les lignes d'autobus,
- Une obligation de transiter par Paris via les modes ferrés pour relier l'Est valdoisien,
- Un accroissement du nombre d'emplois sur ce secteur en proposant une offre de transport adéquate,
- Une carence en termes de continuité et d'aménagement des circulations douces,

2.3.2 Pour ce qui concerne la mise en compatibilité des PLU des communes concernées,

Commune d'Aulnay-sous-Bois : Le règlement de la zone UI ne prévoit pas explicitement l'autorisation des équipements d'intérêt général liés à la voirie et aux réseaux divers ainsi que les affouillements et exhaussements liés aux travaux de voirie ou réseaux divers, la mise en compatibilité du règlement de cette zone est donc nécessaire.

Commune de Tremblay-en-France : La procédure de mise en compatibilité consiste en une adaptation des dispositions particulières au titre de la protection du patrimoine bâti et paysager dans les « secteurs parcs » du PLU de Tremblay-en-France ainsi que celle de la pièce graphique en spécifiant le fuseau de passage du BHNS au niveau du secteur Parcs afin de les rendre compatibles avec les travaux d'aménagement du projet de BHNS.

Commune de Gonesse : La procédure de mise en compatibilité consiste en une adaptation du règlement des zonages UI, UF et UPg ainsi que celle du plan de zonage et de la liste des emplacements réservés afin de les rendre compatibles avec les travaux d'aménagement du projet de BHNS entre la gare RER D de Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville et la gare du RER B du parc des expositions de Villepinte.

Commune de Roissy-en-France : La procédure de mise en compatibilité consiste en une adaptation de la pièce graphique en spécifiant le fuseau horaire de passage du BHNS au niveau du mail des peupliers et en intégrant les emprises de l'ancienne voie ferrée au zonage UPa afin de la rendre compatible avec les travaux d'aménagement du projet de BHNS.

2.3.3 Pour ce qui concerne l'autorisation au titre du Code de l'Environnement,

Le réseau hydrographique de la zone d'étude est marqué par la présence du

Croult et de ses affluents, le petit Rosne et la Morée. Il y a un risque d'inondation (remontée de nappe, inondations pluviales ou de ruissellement).

Un aménagement d'infrastructure prévoit dans le cadre du projet de rétablir les écoulements, préserver la qualité des eaux, ne pas aggraver les ruissellements afin de limiter les risques de débordement. Il est également envisagé de conserver les zones d'expansion.

Des zones dites « humides » sont localisées essentiellement le long des vallées du Croult, du Petit Rosne et de la Morée ainsi qu'au niveau du thalweg et du plateau agricole dans le secteur de la Patte d'Oie (site du Morlu) sur la commune de Gonesse.

En l'espèce ; il faut noter qu'il s'agit de zones humides potentielles de faible superficie qui ne sont pas confirmées en l'état du projet.

3 OBSERVATIONS

3.1 OBSERVATIONS ORALES

Liste des observations orales qui ont été faites au commissaire-enquêteur.

PERMANENCE EN MAIRIE DE TREMBLAY EN FRANCE, le samedi 15 juin 2013

3.1.1 Monsieur Bernard LOUP, Président de l'association Val d'Oise Environnement et coordonnateur du collectif de GONESSE sis 19 allée du Lac à l'adresse du Collectif,

Monsieur LOUP déclare intervenir au titre du collectif du Triangle de Gonesse qui n'est toutefois pas constitué en association.

Monsieur Alain BOULANGER, Président de l'association CAPADE SUD sis 57 rue TUGOT à AULNAY-SOUS-BOIS

Messieurs LOUP et BOULANGER précisent qu'ils parlent d'une même voix.

A/ Ils disent ne pas être opposés sur le principe au projet de BHNS mais ils contestent la légitimité de la concertation qui s'est limitée, selon eux, à la présentation d'une plaquette recto verso éditée par le STIF en juin et juillet 2011.

B/ Ils indiquent qu'il faut actuellement se rendre à la gare du Nord à PARIS pour rejoindre l'Est du Val d'Oise à Roissy CDG. Ils regrettent que les auteurs

du projet de BHNS aient exclu d'autres options qui leur semblent pourtant viables en renforçant le réseau bus existant. Ils m'informent avoir saisi le CG 95 sur cette variante en réclamant des précisions sur les taux de remplissage du bus 23, administré par le STIF, qui relie déjà les deux gares sauf pendant les week-ends. Ils disent n'avoir reçu aucune réponse à leur requête.

Ils me signalent que l'itinéraire de ce bus est très équivalent à celui du futur BHNS. Il circulait sur le chemin agricole traversant le triangle de GONESSE avant d'être arrêté compte tenu du mauvais état de la voie. Or, l'opposition majeure du Collectif concerne cette traversée qu'empruntera le BHNS alors qu'il existe d'autres tracés que le CG 95 et le STIF refusent d'examiner et de prendre en compte dans les consultations du public.

C/ Ils considèrent que la réalisation de ce projet de transport collectif est une incitation à l'urbanisation du triangle de GONESSE que les associations refusent pour préserver un environnement agricole dans ce secteur. Ils craignent également que ce passage réservé, pour l'heure, à un bus soit utilisé au cours du temps pour le passage de tous types de véhicules et accélèrent la transformation de cet environnement encore non bâti.

D/ S'ils disent comprendre que le BHNS n'est pas envisageable sur le BIP, il existe la solution de créer une voie nouvelle qui longerait le boulevard sans affecter d'une manière pénalisante les propriétés agricoles mitoyennes.

Monsieur BOULANGER dit que le projet de tracé dans le triangle, en utilisant le chemin existant, trouve en fait sa justification dans la perspective de la construction de la gare du Grand Paris Express. C'est pourquoi les auteurs du projet de BHNS refusent obstinément d'étudier toute autre forme de tracé.

E/ Monsieur LOUP précise que le projet de SDRIF comprend pourtant une disposition qui favorise le tracé en utilisant le BIP comme voie de passage des services bus. En outre, il pense que le BHNS démontrera qu'il n'y a pas une véritable demande de transport qui puisse justifier le BHNS et le futur barreau ferroviaire.

A l'appui de leur déclaration, me sont remis 4 documents joints au présent rapport:

- courrier en date du 12 février 2013 du Collectif pour le Triangle de Gonesse et signé de monsieur Bernard LOUP à l'adresse de monsieur Arnaud BAZIN, Président du CG 95
- réponse de monsieur Arnaud BAZIN en date du 2 avril 2013 à l'adresse de monsieur Bernard LOUP
- plans représentant les propositions alternatives du collectif sur le tracé du BHNS

- plaquette du CG 95 et du STIF sur « Changez de parcours » avec des annotations du Collectif

Avis du Conseil général :

A/ Conformément aux articles L.300-2 et R.300-1 du Code de l'Urbanisme, le projet d'aménagement de la liaison par bus à haut de service entre le RER D et le RER B a fait l'objet d'une concertation préalable avec le public qui s'est déroulée du 14 juin au 13 juillet 2011. Le projet n'a donc pas requis de débat public comme ce fût le cas pour d'autres grands projets d'aménagements du secteur.

Afin d'atteindre tous les publics concernés, différents médias d'information et d'expression ont été mis en place :

- ▶ *Campagne d'affichage annonçant la concertation : 1 800 affiches disposées sur tout le territoire*
- ▶ *Distribution de dépliant d'information : 33 000 documents diffusés sur tout le territoire*
- ▶ *Quatre réunions publiques d'information et de débat qui ont rassemblé près de 230 personnes :*
 - ↳ *le 22 juin 2011 à Arnouville*
 - ↳ *le 23 juin 2011 à Paris Nord 2 (Villepinte)*
 - ↳ *le 29 juin 2011 à Gonesse*
 - ↳ *le 5 juillet 2011 à Villiers-le-Bel (commune siège de la Communauté d'agglomération Val de France)*

Par ailleurs, une exposition temporaire a été dressée et des registres ont été mis à disposition lors de chaque réunion publique, permettant aux personnes présentes de déposer un avis.

▶ *Un bus itinérant a parcouru les territoires concernés par le projet pendant 19 jours. Quatre zones ont particulièrement été ciblées : Arnouville, Paris Nord 2, Gonesse et Val de France. Ce dispositif innovant accompagné de personnel d'information a permis de mobiliser le public.*

- ↳ *19 jours de tournée*
- ↳ *102 bulletins d'expression déposés dans l'urne du bus.*
- ▶ *Six expositions permanentes ont été installées pendant la période de la concertation.*
- ▶ *Les pages internet dédiées au projet*

Les pages internet dédiées au projet sur le site internet du Conseil général du Val d'Oise (www.valdoise.fr), également accessibles depuis le site internet du

STIF, ont été visitées à 1 156 reprises, durant toute la concertation. Elles permettaient de télécharger les documents de concertation (affiche, dépliant et exposition) et de transmettre un avis (45 avis déposés) sur le projet par le biais d'un formulaire.

A l'issu de cette étape de concertation, un bilan a été dressé et approuvé par les porteurs du projet, en séance du 07 décembre 2011 par le conseil du STIF et le 16 décembre 2011 par l'Assemblée départementale.

B/ Concernant l'itinéraire de la ligne 23 de TransVo, celle-ci relie les 2 gares RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et RER B du Parc des Expositions de Villepinte mais constitue une ligne de cabotage dont l'itinéraire permet une desserte plus fine du territoire : centre-ville de Gonesse, hôpital actuel, ZAC des Tulipes, Centre Commercial O'Parinor, secteur de PSA Aulnay...

Elle est fréquentée par environ 6 500 voyageurs / jour. Son itinéraire comporte 23 arrêts et réalise son parcours en 45 minutes à 1 heure. L'objectif du BHNS est la mise en œuvre d'une liaison expresse, performante en temps de parcours pour être attractive et constituer une alternative à l'automobile ou à un trajet en transport en commun transitant par Paris.

Les usagers rencontrés lors de la concertation ont exprimé une préférence dans l'utilisation des RER, plus fiables, plutôt que des bus dont le temps de parcours est jugé plus aléatoire.

En réalisant son parcours en 24 minutes, le BHNS joue un rôle différent mais complémentaire à cette ligne 23.

Une étude de restructuration du réseau de bus, dont les grands principes sont exposés dans le dossier d'enquête publique, est en cours de précision. Dans une démarche globale, elle vise à adapter l'itinéraire des lignes de bus du territoire dans l'objectif d'améliorer le maillage du réseau en intégrant le BHNS, nouveau service structurant du territoire.

C/ Le projet de BHNS a bien évidemment intégré la composante de l'urbanisation du triangle de Gonesse comme une donnée de développement du territoire dont la desserte en transports en commun léger ne peut être ignorée.

Il ne constitue pas un élément déclencheur du développement urbain du secteur, il s'agit d'une réponse de court terme à des besoins actuels. Le BHNS sera amené à évoluer, dans le cas d'une urbanisation du Triangle.

En l'absence d'urbanisation, l'accès au chemin réaménagé sera contrôlé, comme aujourd'hui, par un système de barrières. Seuls les agriculteurs, les services de secours et de police ainsi que les bus seront autorisés à utiliser la voie.

D/ Concernant les variantes de tracés évoquées, la solution empruntant la RD 902 vers le nord en direction de la plate-forme a été écartée. En effet, elle ne répond pas à l'objectif d'origine destination identifiée par le STIF qui vise à créer une centralité autour de la gare du Parc des Expositions et à desservir la plate-forme depuis cette dernière.

Elle nécessite, sur la plate-forme, des aménagements lourds pour permettre la circulation en site propre, sur des voies aujourd'hui saturées, induisant un coût important et une réalisation tardive.

A l'inverse, le tracé par la plaine agricole, utilisant le chemin existant, est conforme au tracé retenu à l'issue de la concertation par le maître d'ouvrage et le STIF. Il est également conforme aux décisions des acteurs du territoire exprimées à de nombreuses reprises.

Enfin, ce tracé permet une desserte efficace des zones de développement économique actuelle (Paris Nord 2, sa zone commerciale et son projet de densification) et future (zone du Triangle de Gonesse).

L'autre solution longeant le boulevard du Parisis au sud du triangle a été étudiée. Elle présente un allongement de 600 mètres, un surcoût d'environ 5% sur le tronçon concerné et un différentiel de temps de parcours de l'ordre de +1 minute 30.

En terme d'espaces agricoles les deux solutions consomment quasiment la même surface de terrains (environ 17 000 m²).

E/ La requalification du boulevard du Parisis intégrant des aménagements en faveur des transports en commun correspond à un autre projet dont les conditions de réalisation ne sont pas encore étudiées. Par conséquent les temporalités de mise en œuvre ne sont pas les mêmes.

Pour mémoire, le BHNS doit répondre à court terme aux besoins d'amélioration des déplacements de rocade en transports en commun en préfiguration du barreau ferré. A ce titre une mise en œuvre rapide est nécessaire. La solution présentée à l'enquête répond au compromis d'un bon niveau de service, d'une mise en œuvre à court terme et d'un impact limité sur l'environnement.

La disposition prévue dans le SDRIF est ouverte pour tout service de bus et non ciblée BHNS.

Le Triangle de Gonesse revêt un caractère stratégique en raison de sa vocation agricole, de sa situation à mi-chemin de Paris et Roissy, et des besoins de développement économique et social du Val de France. Il pourra être valorisé avec la nouvelle branche du RER D dite « barreau de Gonesse » et le métro automatique du Grand Paris Express.

Son aménagement doit être étudié au regard de l'évolution urbaine du territoire,

en lien avec les projets d'aménagement prévus à l'est de l'autoroute. L'urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle est prévue. Elle est conditionnée à la desserte en transports en commun, à des analyses fonctionnelles permettant de garantir la préservation de la fonctionnalité d'un seul tenant des terres agricoles existantes, ainsi qu'à un aménagement du segment existant du boulevard intercommunal du Parisis permettant la création d'une voie dédiée aux bus. Elle est limitée par un front urbain d'intérêt régional.

Au moins 400 hectares de terres agricoles au nord sont à préserver. L'objectif est de maintenir leur intégrité et d'y proscrire toute nouvelle coupure. L'aménagement du Triangle devra garantir des conditions d'exploitation agricole pérennes.

Les prévisions de trafic sur la ligne BHNS sont de 7 200 voyageurs / jour.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Le Président du Collectif des associations regrette l'insuffisance de la concertation préalable et surtout reproche au Conseil Général du Val d'Oise de ne pas avoir examiné des solutions alternatives soutenues par les associations qui combattent et refusent la traversée du Triangle de Gonesse par le BHNS.

Le Conseil général détaille dans sa réponse, particulièrement argumentée, le soin qui a été pris pendant la concertation préalable à la fois pour avoir consulté largement la population mais aussi entendu toutes les observations.

Il est toutefois dommage que le projet écarte d'office l'option du Collectif de reporter le tracé en parallèle du boulevard du Parisis dans la traversée du Triangle de Gonesse. Il est donc difficile en l'absence d'étude détaillée sur cette option d'apporter un avis sur un tracé qui reste schématique en tant que suggestion des associations.

Il convient par conséquent de s'en tenir à la version décrite au projet pour apprécier dans un bilan avantages/inconvénients s'il y a intérêt ou non à soutenir l'itinéraire officiel qui apparaît finalement le seul à avoir fait l'objet d'un examen approfondi dans le dossier joint à l'enquête publique.

Il est toutefois clairement établi et argumenté que le besoin du projet de BHNS dans la création d'une liaison rapide entre les deux gares du RER B et D ne fait aucun doute.

Les chiffres énoncés par le Conseil général et les valeurs décrites dans le dossier montrent l'urgence de créer un réseau bus à haut niveau de service sur cet itinéraire dans l'attente d'obtenir la réalisation du barreau ferré.

Il apparaît au vu des éléments transmis et joints dans la description du projet que les réseaux bus existants ne permettront pas de compenser l'apport de voyageurs attendus et de répondre aux amplitudes horaires et aux fréquences utiles à la ligne entre les gares RER.

Rappelons que les usagers sont actuellement obligés de réaliser un détour par Paris pour rejoindre les 2 gares du RER.

PERMANENCE EN MAIRIE D'ARNOUVILLE, le jeudi 27 juin 2013

3.1.2 Madame MONNIER sise 79 avenue Charles Vaillant à ARNOUVILLE et Monsieur SARBACH sis 1 rue Corot à ARNOUVILLE

Ils déclarent parler ensemble et interviennent en leur nom propre et en tant que maires-adjoints de la commune d'ARNOUVILLE.

Ils disent qu'ils n'habitent pas très loin de Roissy CDG mais rencontrent d'énormes difficultés pour se rendre d'ARNOUVILLE à l'aéroport et sont donc très favorables au projet de BHNS. Ils précisent que cette nouvelle ligne de bus raccourcira les distances et ne serait-ce que pour les administrés qui sont nombreux à se rendre quotidiennement à CDG ou à VILLEPINTE.

Ils m'indiquent que les gens manquent de transports collectifs en étant actuellement obligés de se rendre à PARIS pour rejoindre la gare du RER B depuis ARNOUVILLE.

Ils considèrent que le BHNS sera idéal d'autant qu'il est prévu en voie propre sur la majeure partie de son itinéraire.

Avis du Conseil général :

Le projet de liaison par Bus à Haut Niveau de Service doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- *Faciliter les déplacements en transports en commun dans les départements du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis en évitant de transiter par Paris,*
- *Mieux desservir les zones d'activités et d'emplois implantées le long du tracé : entreprises, équipements publics, centre hospitalier de Gonesse, centres commerciaux ... ;*
- *Améliorer les échanges, pour un trajet de banlieue à banlieue, entre les différents modes de transports en commun du secteur : lignes d'autobus, RER D et RER B,*
- *Réduire les temps de trajets pour rendre plus attractive l'utilisation des transports en commun,*

La réalisation de près de 8 km de voies réservées au BHNS (circulation sur voies dédiées) et d'une aide au franchissement des carrefours à feux permettra d'avoir un temps de parcours réduit et fiabilisé. Cette liaison BHNS améliorera les déplacements de rocade en transports en commun et les rendra plus attractifs.

Cette observation porte témoignage des difficultés de déplacements, notamment en transports en commun depuis les zones d'habitat implantées le long du RER D vers les zones commerciales et d'emploi, implantées le long du RER B.

Elle traduit la demande de la population et des élus locaux de voir l'opération portée par le Conseil général se réaliser rapidement et confirme le besoin auquel le projet entend répondre en améliorant significativement les conditions de liaison entre ces zones.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Le requérant est favorable au projet de BHNS et fait état des difficultés existantes pour relier les gares du RER B et D. Le Conseil général en profite pour faire valoir l'intérêt du BHNS dans sa définition au projet.

Il faut toutefois reconnaître que la faiblesse des liaisons existantes impose de promouvoir le projet de BHNS pour améliorer la desserte pour les voyageurs.

3.1.3 Monsieur Le Maire d'ARNOUVILLE en sa mairie,

Monsieur le Maire me remet une copie de la délibération de son Conseil municipal en date du 19 juin 2013 sur le projet de réalisation du BHNS. Cette décision communale fait état d'un avis favorable au projet de BHNS.

Monsieur le Maire me précise que la commune attend depuis longtemps une amélioration des transports collectifs dans une liaison entre les gares du RER. Il évoque le projet de barreau ferré prévu en 2020 mais insiste sur l'urgence d'un BHNS en attendant cette échéance.

Document remis:

- délibération du Conseil municipal en date du 19 juin 2013

Avis du Conseil général :

Le projet de BHNS, préfigurant le barreau ferroviaire, a vocation à apporter une solution de court terme aux difficultés de déplacements d'une population essentiellement captive des transports en commun.

Le démarrage des travaux du BHNS est envisagé fin 2013 avec une recherche de mise en service progressive dès 2014.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Il faut noter le soutien du maire de la commune d'Arnouville qui a pris soin de rencontrer le Commissaire-enquêteur pour plaider en faveur du projet de

BHNS.

3.1.4 Madame et monsieur GAUTHIER sise 21 bis rue Fernand Segouin à ARNOUVILLE

Ils parlent ensemble et en leur nom propre.

A/ Ils regrettent que le journal de la commune n'ait pas fait de publicité et d'information sur ce projet de BHNS ce qui risque de mobiliser peu les Arnauvillois.

B/ Ils s'étonnent que le POS d'ARNOUVILLE ne figure pas dans les mises en compatibilité et qu'il n'a pas été prévu d'aires nouvelles de stationnement aux abords de la gare RER D qui verra une station du BHNS et donc un afflux de voyageurs qui déposeront leur voiture pour profiter du bus.

Ils me disent que c'est déjà le cas avec le RER et que le phénomène ira en s'amplifiant avec le BHNS. Ils notent qu'une emprise foncière est prévue pour le BHNS mais n'y voit pas la trace d'un parking public.

C/ Monsieur GAUTHIER évoque le besoin de navettes de rabattements toute la journée et pas seulement le matin et le soir comme actuellement pour dissuader les habitants de prendre systématiquement leur voiture pour rejoindre le RER ou le BHNS dans un avenir proche.

Avis du Conseil général :

A/ *La publicité, à travers les journaux locaux, est laissée à l'initiative des communes. Le Conseil général a quant à lui mis en place un vaste dispositif de communication relatif à cette enquête publique : plus de 3 000 affiches diffusées, plus de 5 000 plaquettes boîtées auprès des riverains du projet, près de 2 000 plaquettes diffusées auprès des collectivités et partenaires, 14 000 dépliants diffusés dans les réseaux de bus, près de 15 000 dépliants disponibles en mairies et autres collectivités et environ 30 000 dépliants distribués au public en pleine rue.*

B/ *Les travaux, sur la commune d'Arnouville, ne nécessitent pas de mise en compatibilité du POS. En effet, l'intervention du Département se fait en zone UG dont le règlement autorise les travaux de voirie.*

C/ *Concernant les conditions de stationnement, la réalisation d'un quai supplémentaire pour le BHNS impacte la zone de stationnement contiguë et implique la suppression de quelques places qu'il n'a pas été prévu de restituer.*

L'objectif est de favoriser le rabattement vers la gare routière en transport en commun. Toutefois, le Département se rapprochera de nouveau du gestionnaire du parking (Communauté d'Agglomération Val de France) pour

confirmer cette disposition.

Il existe par ailleurs un parking relais largement sous-utilisé côté ouest de la gare (523 places).

Avis du Commissaire-enquêteur :

Le Conseil général répond en détail aux observations des plaignants mais reconnaît aussi la faiblesse du projet en places de stationnements aux abords des gares RER.

Il faut en effet savoir que le projet de BHNS prévoit de supprimer un total de 46 places de stationnement et en particulier aux abords des gares RER B et D qui verront pour chacune la réduction de 20 places par rapport à l'existant.

Ce point mérite d'être signalé car il est possible que de nombreux voyageurs se rendent aux arrêts du bus BHNS en voiture et se trouvent dans l'impossibilité de stationner. Ce point ne peut être négligé car il est essentiel de disposer d'un nombre de stationnement suffisant qui participera au bon fonctionnement de la ligne dès lors que les autorités encouragent le recours à une utilisation multimodale.

3.1.5 Madame SARBACH sise 1 rue Corot à ARNOUVILLE et Madame AUMAS sise 70 rue Robespierre à ARNOUVILLE

Elles interviennent ensemble et en leur nom propre.

Elles disent être favorables au projet de BHNS qui apportera une meilleure desserte en transports collectifs entre les deux gares du RER et diminuera dans le même temps la pollution automobile et le trafic ainsi que le temps de trajets pour les Arnauvillois qui se rendent à VILLEPINTE ou à CDG ainsi qu'à la gare du TGV.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.2

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.2

3.1.6 Monsieur DELCAMBRE sis 10 bis avenue Béranger à ARNOUVILLE

Il intervient en sa qualité de maire-adjoint d'ARNOUVILLE.

Il dit que le BHNS est un très beau projet et utile à ARNOUVILLE en attendant

la réalisation du barreau ferré.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.2 et 1.3

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.2 et 1.3

3.1.7 Monsieur TATTU sis en la mairie d'ARNOUVILLE

Il intervient en sa qualité de maire-adjoint d'ARNOUVILLE.

Il dit être favorable au projet de BHNS en espérant toutefois qu'il ne supplantera pas la création du barreau ferré.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.3

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.3

3.1.8 Madame FERNANDES-VELIZ sise en la mairie d'ARNOUVILLE

Elle intervient en sa qualité de maire-adjoint d'ARNOUVILLE.

Elle se dit très favorable au projet de BHNS.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.2

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.2

PERMANENCE EN MAIRIE D'AULNAY-SOUS-BOIS, le samedi 29 juin 2013

3.1.9 Monsieur BOULANGER en sa qualité de Conseiller municipal d'AULNAY-SOUS-BOIS

Il me dit être également Président d'une association de démocratie

participative.

A/ Il me déclare être scrupuleux sur les actions en faveur de la participation des citoyens de sa commune et regrette les difficultés qu'il a rencontrées pour avoir accès au dossier du BHNS pendant cette enquête publique.

B/ Il m'expose avoir du réclamer, avec insistance, les documents qui lui ont été remis après plusieurs démarches en mairie. Il me dit que la publicité ne semble pas avoir été faite dans les règles.

Il n'a pas vu d'affiches préalablement à l'ouverture de l'enquête et certains panneaux administratifs en étaient encore dépourvus le 15 juin selon son dire. Il est intervenu sur ce point en mairie le 17 juin et au cours du Conseil municipal du 20 juin.

Sur le fond du projet, il n'a pas trouvé la rentabilité du projet et les perspectives de fréquentation avant et après la gare de GONESSE. Cette information est selon lui pourtant capitale dans l'appréciation de l'opération car elle justifierait ou non la création d'une gare

C/ Il indique qu'il ne faut pas s'écarter de l'impact local surtout lorsqu'il s'agira d'édifier une gare qu'il juge de pharaonique (gare du Grand Paris Express) avec des répercussions sur les communes environnantes.

Il dit agir dans un collectif des départements 93 et 95 qui ont des points de vue divers qui entendent maintenir les territoires agricoles et faire barrage au projet EUROPA CITY.

Avis du Conseil général :

A/ Sur les mesures de communication, les affiches légales, distribuées par les services préfectoraux, ont été disposées par les services des municipalités sur les panneaux d'affichage administratif. Des certificats d'affichage ont confirmé la bonne réalisation de cette étape par les mairies.

Par ailleurs, tout le long de l'itinéraire du projet des affiches étaient disposées à proximité de voiries durant toute la phase d'enquête publique. Des constats d'huissiers attestent de la bonne tenue de cet affichage sur voie publique.

Sur l'accès aux documents, le Département regrette l'accès difficile à certains documents et en informera la Préfecture du Val d'Oise en charge de l'organisation de la procédure. Néanmoins, le dossier d'enquête publique était consultable et téléchargeable sur le site Valdoise.fr

B/ Concernant les données socio-économiques du projet du BHNS, celles-ci étaient présentées en page 414 du dossier d'enquête publique (partie 4.2.5 Evaluation de la rentabilité économique du projet). Le bénéfice actualisé du projet de BHNS RER D – RER B est positif et les taux de rentabilité immédiate et interne sont supérieurs au taux d'actualisation de 8% : le projet est donc

considéré comme rentable pour la collectivité.

C/ Le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse est un projet porté par l'EPA Plaine de France.

Le projet de nouvelle branche du RER D dit « barreau de Gonesse » est un projet dont la maîtrise d'ouvrage relève de RFF. Le projet de métro automatique est un projet dont la maîtrise d'ouvrage relève de la Société du Grand Paris SGP.

Chacun de ces projets n'est pas l'objet de la procédure en cours relative au BHNS et fera l'objet des procédures auxquelles il est soumis selon le planning de leur maître d'ouvrage.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Il est fortement regrettable qu'un habitant de la commune et de surcroît un Elu a rencontré autant de difficultés pour obtenir la communication du dossier soumis à l'enquête publique.

Tout devrait au contraire être mis en œuvre pour faciliter l'accès du public au dossier pour lui permettre de faire part de son avis.

Le Commissaire-enquêteur préfère considérer qu'il s'agit d'un dysfonctionnement interne qui a conduit à cette confusion dans la mise à disposition du dossier mais tient toutefois à rappeler que l'enquête publique, quelque soit la nature du projet et son auteur, impose aux communes de respecter strictement les mesures de publicité et de tenir le dossier à la disposition du public.

**3.1.10 Monsieur Hervé CHASTAGNOL, Directeur général de Paris Nord 2
Monsieur Enrico MATTIOLI, Directeur administratif et financier de Paris Nord 2**

Ils disent qu'ils sont très favorables au projet de BHNS.

Ils regrettent que la SNCF n'entende pas céder le foncier utile au projet.

Ils indiquent que le secteur comprend une part importante de bureaux et d'activités économiques et qu'il est donc essentiel de disposer de transports collectifs performants pour irriguer le secteur.

Avis du Conseil général :

Conformément à la volonté des porteurs et financeurs du projet (Etat et Région) qui soutiennent une politique générale de préservation des potentialités de fret ferroviaire, il a été conservé la possibilité de mettre en œuvre du fret à un

horizon lointain qui se traduit par le maintien des emprises de l'ancienne voie ferrée dans le domaine de RFF.

Concernant la desserte du parc d'activités, la mise en œuvre en facilitera l'accès puisque le projet prévoit la réalisation de deux stations du BHNS dans le parc.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observations

PERMANENCE EN MAIRIE DE GONESSE, le samedi 6 juillet 2013

3.1.11 Monsieur FIEVET à ARNOUVILLE, Président de « toutlemondeestbio », Monsieur DHAILLY sis square de la Garenne, Président de l'AFCTEL 95, Monsieur LOUP, Président de Val d'Oise Environnement

Monsieur DHAILLY parle au nom de son association qui comprend 70 adhérents sur le secteur de GONESSE et des environs.

Sur le tracé du BHNS, il demande qu'il ne s'agisse pas d'un tracé court à travers champ mais qu'il suive un parcours le long des routes ce qui l'amène à être contre tous les projets dans le triangle de GONESSE car il souhaite voir maintenu les terres agricoles qui sont de qualité.

Monsieur LOUP rappelle que le projet de BHNS n'est pas un projet définitif et n'autorise pas d'handicaper les terres agricoles alors que rien n'est encore décidé à court terme sur l'aménagement du secteur. Même s'il y a un projet de 300 hectares. Toutefois, il dit que le SDRIF n'impose pas une urbanisation forcée du triangle et la situation de la gare de Paris Express n'est pas positionnée de manière définitive.

Il signale que le schéma proposé par son association allongerait seulement de 30 secondes l'itinéraire soutenu par le CG 95 et le STIF.

Monsieur FIEVET dit qu'il n'y a jamais eu la volonté de passer en force et c'est particulièrement le cas aujourd'hui. Ce projet de BHNS est une anticipation sur l'aménagement du secteur qui n'est pas encore connu.

Monsieur LOUP regrette l'absence de réponse du CG95 aux questions qui lui ont été posées. Il considère que la Charte de l'environnement n'est pas respectée dans ce projet. Il dénonce l'absence d'études alternatives par le CG95 qui aurait pourtant montré des choix différents et moins impactant pour l'environnement et les activités agricoles.

A l'appui de leurs interventions, me sont remis les documents suivants:

- « Le BHNS doit respecter l'activité agricole »
- Avis du collectif pour le triangle de GONESSE, Enquête publique sur le BHNS entre les lignes B et D du RER

Avis du Conseil général :

IDEM 1.1

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.1

3.1.12 Monsieur PROIX sis 36 rue Bernard Février à GONESSE

Il déclare qu'il y a eu pendant des années un bus qui était quasiment vide et qui assurait le circuit du projet BHNS. « Mon exploitation est au chemin des Cressonnières et je ne vois jamais de bouchons routiers.

Il n'y a donc pas de raison de créer ce BHNS qui ne semble pas s'imposer alors qu'il suffirait de développer l'ancienne ligne de bus en augmentant, si nécessaire, les fréquences de passage et en utilisant la voirie existante. »

Il dit qu'il est, par conséquent, favorable à un bus mais pas dans la configuration du BHNS. Il est contre la traversée du Triangle et favorable au tracé soutenu par le collectif des associations.

Avis du Conseil général :

Des comptages de trafic aux heures de pointe ont montré des difficultés de fonctionnement aux carrefours, notamment sur la rocade de Gonesse et au carrefour de la Fontaine Cypierre.

Des aménagements étaient donc nécessaires pour permettre aux transports en commun d'échapper à ces difficultés et faire circuler le BHNS dans une voie qui lui est dédiée. La ligne 23 qui relie actuellement les 2 gares du RER a davantage une vocation de desserte de cabotage

Avis du Commissaire-enquêteur :

Il est difficile de comparer un service bus sur une ligne ordinaire par rapport à un réseau bus de type BHNS qui disposera d'une ligne dédiée avec des fréquences de rotation et de nouvelles dessertes qui feront son attractivité pour les voyageurs.

Il est par ailleurs établi que l'amélioration du transport bus est nécessaire. Le choix du BHNS apparaît une solution intéressante dans l'attente de la

réalisation du barreau ferré compte tenu du nombre d'usagers attendu selon les informations du Conseil général.

Rappelons que l'intérêt du nouveau circuit est de créer une liaison rapide entre les deux gares du RER ce que ne permettrait pas d'obtenir une reconversion des lignes de bus ordinaires compte tenu du trafic et des arrêts à satisfaire.

3.1.13 Madame Françoise PROIX sise 3 rue du Puits de l'Ermité à PARIS

A/ Madame PROIX souhaite appeler mon attention sur l'enquête parcellaire qui concerne ses propriétés qui font l'objet d'une enquête préalable à une Déclaration d'Utilité Publique dans le projet de BHNS.

Elle indique faire déjà l'objet d'une procédure qui a été menée sur des parcelles plus vastes et ne s'explique pas cette nouvelle action qui se superpose à la première;

Elle ne comprend pas non plus que l'expropriant (Etablissement Public Foncier du Val d'Oise) ne lui ait toujours pas fait une offre financière ce qui prolonge la procédure. La parcelle concernée est cadastrée ZL 35.

Elle souligne également un problème concernant la parcelle ZH 129.

B/ Elle évoque l'existence d'une canalisation d'eau souterraine qui ne serait pas identifiée et qui constitue pourtant une servitude sur le 23 du plan parcellaire portant sur une canalisation d'eaux usées.

Documents remis :

- 4 feuillets manuscrits recto/verso décrivant l'état de l'indivision PROIX

Avis du Conseil général :

A/ Certaines parcelles sont concernées, en totalité ou partiellement, par deux projets portés par des maîtres d'ouvrage différents. Les 2 maîtres d'ouvrage coordonnent leur intervention dans ce périmètre mais l'EPFVO, intervenant pour le compte de l'EPA Plaine de France sur la maîtrise foncière du projet d'aménagement du Triangle, reste l'interlocuteur principal pour les propriétaires de terrains concernés.

L'offre financière n'a pas été formulée par le Département, la propriétaire doit se tourner vers l'expropriant, en l'espèce l'EPFVO.

B/ Des investigations de terrains et des échanges avec les concessionnaires de réseaux seront réalisés pour identifier avec précision les réseaux à déplacer.

Avis du Commissaire-enquêteur :

La réponse du Conseil général apporte un éclaircissement intéressant sur la qualité de l'expropriant qui doit encourager l'exproprié à se retourner vers l'EPFVO dans le cadre de la procédure de dépossession forcée engagée dans cette opération.

3.1.14 Monsieur BASTIEN sis 5 résidence de la Croix des Ormes à GONESSE

Il est trésorier de l'AFCEL. Il demande que le BHNS ne traverse pas les terres agricoles et soutien l'intervention du collectif conduit par Monsieur LOUP dans cette affaire.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.1

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.1

3.1.15 Monsieur d'ORNANO, Président de l'association ARDIES du Val d'Oise,

Il parle au nom de son association qui représente des entreprises et dont l'objet est d'intervenir sur tout ce qui concerne les infrastructures dans le val d'Oise.

Il dit qu'il est également mandaté par le Président LEROY.

A/ Il conteste le projet de BHNS qui retient des rétrécissements de voirie dans un environnement routier déjà compliqué. Il redoute que cette opération aggrave fortement la circulation et soit préjudiciable au tissu économique.

Il considère que la déclaration qui vise à faire croire que le BHNS évoluera en site propre est un prétexte pour valider le projet. Sa plus vive opposition vise les changements de direction et les contournements. Il ne mesure pas le gain de temps avec le BHNS mais entrevoit déjà les complications pour la desserte des entreprises du secteur.

Il dit que 70% des personnels viennent en voiture ce qui ne changera pas avec le BHNS car il s'agit de trajets domicile/travail dans un secteur étendu et souvent éloigné des futurs arrêts du BHNS.

Il considère qu'il manque un axe de circulation Est/Ouest.

Il réclame un marquage au sol à la peinture au lieu de surfaces bombées en milieu de voirie qui sont difficilement franchissables.

Documents remis :

- courrier de l'AIGPF signé de monsieur LEROY
- magazine sur le prolongement du T3 et annonçant l'enquête publique du BHNS
- Observations de l'ARDIES Val d'Oise sur le projet de BHNS
- plan officiel de GONESSE

Avis du Conseil général :

Al Le projet prévoit, sur une partie de l'itinéraire dont la rocade de Gonesse, la modification du profil de voiries actuelles en mobilisant une des deux voies de circulation automobile au profit des transports en commun avec priorité aux carrefours via des feux tricolores.

Ce parti d'aménagement risque de légèrement impacter les conditions de circulation de cette voie structurante mais dont les niveaux de trafic (de 800 à 1 200 véhicules / heure aux heures de pointe) restent tout à fait compatibles avec le profil en travers retenu.

La faisabilité fonctionnelle de cet aménagement a été vérifiée sur la base de comptages actuels et de données prospectives (simulations de trafic aux horizons 2015/2018). Ces simulations ont conclu à la faisabilité de l'aménagement sous réserve des quelques adaptations comme le maintien, en approche des carrefours, des deux voies de circulation sur un linéaire de 50 à 100 mètres.

L'arrivée, sur un territoire, d'un projet de transports en commun structurant comme le BHNS va s'accompagner d'une restructuration du réseau de bus pour en optimiser le maillage. Cette étude a été menée par les services du STIF.

Les grands principes, dans le secteur de la rocade de Gonesse, exposés dans le dossier d'enquête sont les suivants :

- Création d'un nouveau service, le BHNS ;
- Maintien de la ligne 23 ZI de Trans VO;
- Maintien de la ligne 22 de Trans VO ;
- Nouvelle desserte par la ligne 11 du réseau CIF
- Nouvelle desserte par la ligne 95-02 du réseau CIF ;
- Maintien de la ligne 250 de la RATP.

La desserte du secteur sera donc améliorée avec un plus grand nombre de lignes desservant cette partie du territoire de Gonesse.

La mise en œuvre d'une voie dédiée au BHNS associée à une priorité des bus aux carrefours à feux permet de garantir les temps de parcours annoncés puisque le bus n'est plus tributaire des conditions de circulation, ce qui garantit également une meilleure régularité. L'attractivité du BHNS dépend de la qualité de service offert aux usagers (temps de parcours réduit, meilleure régularité, meilleure fréquence, ...).

Enfin, le type de séparation entre les voies de circulation et les voies réservées sera examiné à nouveau.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Les explications du Conseil général sont rassurantes sur le trafic automobile intégré au projet de BHNS mais ne suffisent pas pour garantir l'absence de difficultés que le pétitionnaire a mis en évidence dans son intervention.

Il est donc important de bien vérifier la fluidité du trafic dans les intersections notamment celles qui sont les plus sensibles dans les croisements des trafics - 'véhicules, bus, piétons – pour éviter une thrombose qui paralyseraient le fonctionnement du BHNS et au-delà causeraient des répercussions sur tous les usagers de la voie.

3.1.16 Monsieur PAYOLLE domicilié 12 rue Vaillant Couturier à Noisy le Sec

Il représente la SCI d'ARSONVAL concernant l'entreprise HEPPNER située rue d'Arsonval.

Il s'agit d'un terrain de 3ha en pleine zone industrielle sachant que cette société de logistique internationale reçoit 400 véhicules par jour comprenant des semis remorques qui ont besoin d'effectuer d'importantes manœuvres pour entrer et sortir du site.

Il indique que la configuration des aménagements prévus pour le BHNS empêchera le fonctionnement normal de l'entreprise compte tenu de la création de la voie centrale qui sera non franchissable.

Or, il dit que cette société est soumise à des règles strictes qui n'autorisent pas de déroger à l'organisation en vigueur. Il réclame, par conséquent, des aménagements pour continuer de fonctionner normalement;

La création d'une voie piétonne et cycliste est incompatible par rapport à la configuration des lieux d'autant qu'elle générera des angles morts qui sont source d'accidents.

Avis du Conseil général :

Les accès à l'entreprise HEPPNER seront maintenus en l'état actuel et les fonctionnalités existantes seront conservées. Des tests de giration ont été effectués et confirment la possibilité d'entrée et de sortie de l'entreprise par les poids lourds. En effet, le séparateur entre la voie de circulation générale et la voie de site propre sera franchissable.

Toutefois, comme c'est le cas aujourd'hui sur la majeure partie de la rocade, le dispositif de séparation entre les 2 sens de circulation ne sera pas franchissable.

Concernant les modes actifs, un cheminement piéton existe aujourd'hui devant l'entrée de l'entreprise, aucun accident n'est recensé par les services de l'Etat ou du Département sur cette zone. Ce cheminement sera prolongé pour permettre de garantir une continuité de circulation douce. Les aménagements proposés visent à donner un caractère urbain à la voie.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Il est primordial de vérifier sur place la faisabilité du projet de BHNS et les contraintes d'accès exposées par la SCI d'ARSONVAL pour les besoins de l'entreprise HEPPNER. Cette société de logistique ne doit en aucune sorte être pénalisée ou ralentie dans son fonctionnement par le projet de BHNS qui doit s'adapter aux contraintes existantes liées au tissu économique dès lors qu'il entend desservir ces secteurs d'activités.

Le projet de BHNS ne doit donc pas apparaître comme une contrainte mais comme un service supplémentaire pour tous les acteurs et en particulier pour l'environnement économique et leurs salariés qui seront amenés à utiliser ce nouveau moyen de transport dans leur parcours quotidien domicile/travail.

3.1.17 Monsieur COMBES sis12 Villa des Tilleuls à GONESSE

Il dit être un ancien élu de la commune de GONESSE.

A/ Il considère que le projet de BHNS n'est pas un véritable bus à haut niveau de service compte tenu des tronçons de voirie qui seront utilisés et qui figurent en pleine voie urbaine dans le trafic de la circulation. Il pense qu'il y a un risque de thrombose en certains endroits qui risquent de paralyser le BHNS mais aussi le trafic ordinaire.

B/ Il pense que la diminution dans la largeur des files de circulation aura un impact négatif sur le trafic et sera préjudiciable à l'activité de la zone industrielle de GONESSE.

C/ Il redoute que le projet de BHNS soit du provisoire qui dure sans rien régler

voire au contraire en aggravant la circulation pour tous.

Avis du Conseil général :

A/ Le projet de BHNS de liaison entre le RER D et le RER B et le tracé présenté à l'enquête publique résultent également des avis et observations émis durant la concertation préalable et tout au long des échanges techniques avec les partenaires du projet.

Il répond aux caractéristiques techniques d'un bus à haut niveau de service : près de 80% de l'itinéraire en site propre, fréquence et amplitude horaire importantes, temps de parcours très compétitifs par rapport à la voiture, régularité du service, confort des stations,...

Sur la section banalisée, des aménagements de carrefour à feux permettront d'améliorer la circulation des bus.

B/ Concernant la rocade de Gonesse, des comptages actuels et des simulations de trafic ont été réalisés et concluent à la faisabilité d'une réduction du profil en travers en maintenant certaines branches de carrefour giratoire à 2 files pour conserver une bonne capacité.

*A titre d'exemple, la capacité théorique de la voie en section est de l'ordre de 1 300 véhicules / heure alors que la fréquentation théorique de cette voie à l'horizon 2018 est de l'ordre de 1 200 véhicules / heures aux heures de pointes
+ Voir réponses au 1.15*

C/ Le projet de BHNS constitue une réponse au besoin de liaison de rocade en transports en commun entre les zones d'habitats denses de l'ouest et les zones d'emplois de l'est mais ne saurait répondre à l'ensemble des besoins en déplacement identifiés sur le secteur.

En préfigurant la réalisation du barreau ferroviaire, il constituera néanmoins une réponse de court terme aux difficultés de liaison vers Paris Nord 2 et Roissy CDG depuis l'est du Val d'Oise.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Le besoin du BHNS a déjà été démontré dans les réponses précédentes.

3.1.18 Monsieur DELMOTTE sis 4 rue Emile Bisseau à CHENEVIEVRE des LOUVES

A/ Il est exploitant agricole sur GONESSE et LE THILLAY. Il s'oppose au projet de BHNS car il considère qu'il doublera le barreau ferré à venir. Il dit que tous les réseaux de circulation entre LE THILLAY et GONESSE ne comprennent pas de voies de circulation pour les engins agricoles.

Ils empruntent les voies classiques ce qui sera impossible avec le BHNS en circulation ; ce sera encore moins vrai sur le chemin rural qui traverse le Triangle de GONESSE et qui voit quotidiennement une vingtaine de tracteurs utiliser ce passage mais aussi de traverser du Nord au Sud. De plus une moissonneuse batteuse dispose d'un gabarit exceptionnel qui est incompatible avec le futur passage du BHNS.

En outre, le réseau du RD 317 est impossible à utiliser par des engins agricoles puisqu'il n'existe pas de sortie à la Patte d'Oie.

Il dit qu'il n'y a pas d'autres tracés pour éviter ces difficultés et donc pas d'autres options que de détourner le BHNS au profit des engins agricoles.

Avis du Conseil général :

Concernant le fonctionnement agricole, le Département travaille conjointement avec la ville de Gonesse, l'EPA, les agriculteurs (une réunion était organisée sur ce sujet le 11 juillet dernier mais aucun agriculteur ne s'est présenté) à proposer des alternatives de déplacements (compléments de chemins agricoles existants dans le triangle de Gonesse, contre-allées agricoles le long du BHNS).

Sur les traversées Nord < -- > Sud, celles-ci seront possibles. La co-visibilité des engins agricoles et des bus est possible compte-tenu du profil de la voie et des espaces dégagés autour qui permettent les manœuvres à vue comme ce fût le cas dans le passé avec la ligne 23 de Trans VO.

Le projet de BHNS constitue une préfiguration du barreau ferroviaire qui doit pallier à court terme aux difficultés de déplacements constatées depuis les zones d'habitat essentiellement situées le long du RER D vers les zones d'emplois principalement localisées le long du RER B.

A l'arrivée du barreau ferroviaire, le service BHNS sera maintenu et pourra évoluer dans sa desserte pour s'inscrire en complémentarité du barreau ferroviaire.

Avis du Commissaire-enquêteur :

C'est une très bonne chose qu'une concertation se poursuive en y associant les autorités et les agriculteurs pour rechercher des solutions à leurs difficultés concernant d'une part le devenir de leur terre et la circulation de leurs engins dans la traversée du Triangle de Gonesse.

Il est dommage que le Commissaire enquêteur n'a pas été convié à la réunion du 11 juillet, en plein dans le déroulement de l'enquête publique, qui aurait permis d'échanger entre tous sur cette délicate question de la zone agricole et sa traversée par le BHNS.

Il est regrettable que les agriculteurs conviés à cette séance de travail ne se soient pas présentés pour engager le dialogue avec les porteurs du projet.

Rappelons encore que le projet de BHNS ne concerne aucunement l'urbanisation du Triangle et que c'est pure spéculation de s'engager dans cette voie alors qu'il n'y a aucun élément dans le dossier de l'enquête qui permet d'affirmer un lien quelconque entre le BHNS et la création d'une zone d'activités.

Certes, le BHNS préfigure le barreau ferré mais il n'y a pas une conséquence directe dans la disparition des terres agricoles que redoutent les exploitants.

Pour autant, les problèmes liés au projet de BHNS existent bien et les éléments décrits au dossier de l'enquête ne permettent pas d'y répondre complètement. La traversée du triangle par les engins agricoles et leur accès jusqu'aux zones d'exploitation figurent comme les principales revendications en plus du rejet du projet dans son ensemble.

Les explications du conseil général restent timides sur ces deux points en faisant état de réunions et de discussions entre les administrateurs du projet et les agriculteurs.

La réponse est toutefois insuffisante.

Elle ne dit pas comment les engins agricoles pourront franchir les obstacles en toute sécurité par rapport au passage à forte fréquence du BHNS sans craindre un accident. Une moissonneuse batteuse, un tracteur, des véhicules utilitaires avec remorques ne se manipulent pas et ne circulent pas aussi facilement qu'un véhicule ordinaire.

C'est pourtant un point crucial dans l'exploitation du futur réseau qui semble avoir été minoré dans les études et qui impose d'être repris avec le plus grand soin pour obtenir une solution négociée et satisfaisante pour tous. Des études complémentaires me paraissent par conséquent s'imposer et devront être exposées aux agriculteurs pour recueillir leur avis.

3.1.19 Monsieur Xavier BERTOLLE sis 23 rue Lyautey à PARMAIN

Il représente l'indivision CLEMENT qui est propriétaire d'une parcelle de 3ha dans l'emprise du projet de BHNS.

Il est propriétaire de terrain agricole et vient consulter le projet. Il dit rejoindre les observations du milieu agricole sur cette affaire ; il est opposé au projet uniquement dans la traversée du triangle de GONESSE.

Il soutient qu'il ne faut pas dissocier l'unité de la zone agricole et fait observer qu'il s'agit du plus beau territoire à lièvres du nord de l'Île de France et qu'il

mérite d'être conservé en étant une source de production importante pour les exploitants agricoles.

Avis du Conseil général :

Le Département rappelle que le projet ne prévoit pas la création d'une voie nouvelle mais l'utilisation d'un chemin existant réaménagé emprunté jusque récemment par une ligne de transports en commun (ligne 23 de Trans VO).

Avis du Commissaire-enquêteur :

L'unité du territoire agricole ne semble pas être mise en cause dans la réalisation du projet de BHNS qui concerne uniquement l'utilisation d'une voie existante désaffectée dans la traversée du triangle de Gonesse.

Pour autant, il convient d'être prudent et de veiller à ce que les exploitants poursuivent leurs activités sans gêne excessive malgré la circulation du BHNS qui pourrait entraver la circulation des engins agricoles comme cela a été signalé précédemment.

Il est donc essentiel d'intégrer cette problématique dans les études complémentaires à venir en garantissant de cette manière que les terrains cultivés seront pérennisés malgré la mise en œuvre du BHNS.

3.1.20 Monsieur LOBERT sis 27 rue Dugny à BONNEUIL en FRANCE

Il est agriculteur sur les communes de BONNEUIL en France, GONESSE, LE THILLAY et représente l'indivision Emile LOBERT.

Il dit qu'ils sont engagés dans un recours contre le projet pour l'ensemble des propriétaires. Il soutient toutes les précédentes interventions provenant du milieu agricole contre le projet de BHNS dans sa traversée du triangle de GONESSE.

Il dit qu'il est indispensable de maintenir un accès aux parcelles agricoles. Il rejoint la remarque de monsieur DELMOTTE comme quoi la traversée par le BHNS est mal positionnée.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.1 et 1.18

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.1 et 1.18

3.1.21 Madame GAUTHIER, Conseillère municipale à ARNOUVILLE

Elle souhaite intervenir en sa qualité d'Elue locale.

Elle s'interroge sur la qualité des études concernant la création des pistes cyclables dans le cadre du BHNS car elles semblent imparfaites sur de nombreux points.

Sur l'agriculture; il y a une vraie difficulté pour sortir les engins.

Sur les zones d'agriculture appelées à disparaître, il est essentiel de permettre aux exploitants de poursuivre leur activité jusqu'à l'urbanisation des terrains et de ne pas les empêcher d'ici là en leur imposant des contraintes de fonctionnement insupportables.

Elle dit être favorable au projet de BHNS.

Avis du Conseil général :

Sur les pistes cyclables, le Département ne voit pas quelles sont les imperfections.

Concernant le fonctionnement agricole, le Département travaille conjointement avec la ville de Gonesse, l'EPA, les agriculteurs (une réunion était organisée sur ce sujet le 11/07 dernier mais aucun agriculteur ne s'est présenté) à proposer des alternatives de déplacements (compléments de chemins agricoles existants dans le triangle de Gonesse, contre-allées agricoles le long du BHNS).

Sur les traversées Nord < -- > Sud, celles-ci seront possibles. La co-visibilité des engins agricoles et des bus est possible compte tenu du profil de la voie et des espaces dégagés autour qui permettent les manœuvres à vue comme ce fût le cas jusque dans un passé récent avec la ligne 23 de Trans VO.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Il n'appartient pas aux agriculteurs de faire des propositions mais au Maître d'ouvrage de leur soumettre des options d'aménagement qui répondent à leur problématique.

Il y a un doute sur les traversées à vue compte tenu de la fréquence des bus aux heures de pointe et de l'activité agricole. Or il ne semble pas prévu de passage organisé et sécurisé ce qui laisse craindre des problèmes de priorité.

C'est un point essentiel qui mérite d'être revu en concertation avec les agriculteurs.

PERMANENCE EN MAIRIE DE VILLEPINTE, le 16 juillet 2013

3.1.22 Madame PROIX pour le compte de l'indivision PROIX

A/ Ne sait pas si l'indivision est oui ou non propriétaire de la parcelle ZH 83 qui a déjà fait l'objet d'une expropriation.

B/ Elle conteste l'utilité publique des 2 ouvrages prévus dans la création de la zone humide. Elle dit que cette zone est issue d'un seul sondage et que le dossier ne justifie pas la surface de 3300 m² pour créer cette emprise.

La roselière fait partie du talus du Croult et n'est pas mise en cause par le projet de BHNS.

C/ Elle précise qu'il est également prévu des talus avec des remblais de 4,5 m de haut ce qui est très impactant dans l'environnement.

Documents remis :

- courrier du 16 juillet 2013 au Commissaire-enquêteur

Avis du Conseil général :

A/ La parcelle ZH 83 fait l'objet d'un arrêté de Déclaration d'Utilité Publique de 2009, au bénéfice de la ville de Gonesse, pour l'aménagement d'un parc urbain. Cette parcelle est visée par un arrêté de cessibilité de 2011.

B/ Les ouvrages d'assainissement réalisés dans le cadre de l'opération permettront d'une part de gérer les eaux de la plate-forme actuelle qui se rejettent aujourd'hui directement dans le Croult sans traitement, et d'autre part de gérer les eaux collectées sur les nouvelles surfaces imperméabilisées du site propre.

Ces dispositions, imposées par la réglementation, et validées par les services de l'Etat ont été pensées pour réduire autant que possible les impacts fonciers.

Par ailleurs, une zone humide potentielle a été identifiée en rive droite du Croult. Des investigations complémentaires de terrains sont nécessaires pour confirmer cette hypothèse mais la demande du Maître d'ouvrage auprès de l'indivision Proix de pénétrer dans la parcelle pour mener ces études a été refusée.

Dès lors, le Département a retenu la disposition la moins favorable et a intégré cette zone humide comme une contrainte environnementale réglementaire. En effet, la législation en vigueur (Code de l'Environnement) impose, comme mesure compensatoire, la réalisation d'une nouvelle zone humide dont la surface est au moins équivalente à la surface impactée.

C/ Concernant les murs de soutènement le long de l'avenue du 12^e Régiment de Cuirassiers, ils sont nécessaires car l'aménagement de trottoirs et de pistes cyclables le long de la voie impose d'élargir l'emprise du domaine public sur le site "accidenté" du futur parc urbain de Gonesse.

Dès lors, pour protéger le domaine public des mouvements de sols, pour limiter l'ampleur des travaux de terrassement, le coût de l'opération et l'impact sur les terrains du parc, il a été décidé de mettre en œuvre des murs de soutènement. Cependant, la hauteur de ces murs a été réévaluée à une hauteur maximum de 1 mètre. Ils sont constitués de gabions de manière à s'intégrer au mieux à l'environnement du site et limiter l'impact visuel.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Il n'est pas possible de partager sur ce point précis les observations du Conseil général qui démontre l'imprécision des études dans l'utilisation de la propriété Proix même s'il s'agit d'une emprise partielle pour traiter les eaux de ruissellement et constituer une zone humide.

Il est en effet exposé que cette zone humide est potentielle et non définie avec certitude en se donnant un délai de 3 ans pour savoir si oui ou non elle se confirme. Or, l'exploitation Proix serait définitivement condamnée par une utilisation partielle du terrain qui amputera irrémédiablement la production maraîchère en cours sur le site et que l'exploitant entend poursuivre.

Si l'intérêt général doit primer, il ne peut toutefois permettre d'agir par défaut et impose dans tous les cas de se révéler incontournable pour les besoins du projet. Or, il n'est pas certain que la zone humide s'impose à cet endroit. Au surplus il semble possible de créer autrement les réservoirs d'eau en les groupant dans un secteur à proximité qui préservera les propriétés privés.

Dès lors, l'intention de la commune de Gonesse de créer un parc urbain en utilisant une partie de la parcelle Proix ne doit pas trouver une raison supplémentaire dans le cadre du projet de BHNS pour justifier l'utilité publique dans l'acquisition contrainte de cette parcelle.

Tout au contraire, le Conseil général devrait s'attacher dans le sens d'une bonne administration du projet à limiter l'impact sur les propriétés privées pour s'en tenir autant que possible aux emprises publiques pour satisfaire les contraintes en matière de collecte et d'écoulement des eaux de ruissellement.

Le fait que l'indivision Proix n'a pas autorisée l'accès dans sa propriété pour permettre au Maître d'ouvrage de préciser les études n'est pas un motif recevable pour retenir dans le projet une solution qui s'effectue au détriment des propriétaires en se limitant au cas le plus défavorable.

Tout au contraire, il appartenait au Conseil général d'activer la procédure en réclamant par la voie forcée si nécessaire une entrée dans le terrain pour les

besoins de l'étude et d'envisager des solutions alternatives qui semblent exister d'après les observations de l'indivision Proix.

Or, le porteur du projet s'est manifestement limité une fois encore à retenir une solution unique comme celle qui mérite d'être mise en œuvre sans ouvrir la voix à une autre option moins impactante pour l'environnement.

Cette démarche n'est réglementairement pas critiquable mais présente toutefois le défaut majeur de cristalliser les oppositions en donnant la désagréable impression de ne pas être entendue dans les revendications et en écartant d'office toutes options alternatives qui ne font l'objet d'aucune étude dans le dossier soumis à l'appréciation du public.

L'intérêt de l'enquête publique est pourtant de soumettre à l'avis du public la version préférée du Maître d'ouvrage mais aussi d'exposer d'autres solutions lorsqu'elles existent avec leurs avantages et inconvénients. Il appartient en effet à la population appelée à prendre connaissance du projet d'être en mesure d'émettre un avis en toute connaissance de cause ce qui est difficilement possible dans le cas choisi d'une seule option qui limite de facto la critique entre le pour ou le contre sur le projet présenté.

Il faut toutefois reconnaître que les nombreux avis parvenus au Commissaire-enquêteur pendant la consultation montre que chacun a été en mesure d'émettre ses observations et de faire état de solutions diverses et différentes de celles soutenues par le Conseil général.

Il ne semble donc pas y avoir eu une insuffisance de présentation qui aurait empêché tous ceux qui l'ont souhaité de se faire une juste appréciation du projet de BHNS. Tout au plus, on retiendra que le projet aurait pu être complété par d'autres représentations faites au cours des différentes consultations pour enrichir et voir améliorer le projet initial.

3.1.23 Monsieur Jacques PROIX

Il dit que le rapport sur l'Eau, joint au dossier, démontre qu'il ne s'agit pas d'une zone humide car ce n'est pas un marais contrairement à ce qui est exposé.

Il précise qu'il exploite la parcelle ZH 153 en culture maraichère grâce à un système d'irrigation complexe et indispensable à la conduite des cultures et que le projet, tel qu'il est envisagé, condamne son exploitation.

Il propose que le bassin de retenue d'eau BR2 soit couplé au bassin de retenue BR3.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.22

Pour limiter l'impact des bassins, le Département travaille actuellement sur une solution technique visant à les mutualiser ; le Croult constituant un obstacle naturel qu'il convient de franchir.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Voir les observations précédentes.

3.1.24 Mademoiselle GOUSSE représentante de FONCIA GIS à GONESSE

Elle s'intéresse à la parcelle ZE 325 pour une surface de 191 m² et demande à voir le plan qui lui est présenté.

Avis du Conseil général :

Aucune observation précise nécessitant une réponse n'a été formulée.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation.

3.1.25 Le Collectif des associations :

Monsieur Bernard DHAILLY, Président
Monsieur LENNUYEUX, association Vigie des Couens
Monsieur LOUP, Président et représentant le collectif
Monsieur DAILLY, représentant le Comité Départemental MNLE 93
Monsieur BATY, MNLE et association « vivre et venir travailler à Roissy »
Messieurs PLET Père et Fils

Assistaient également à l'entretien:

Mademoiselle GOUSSE représentante de FONCIA GIS à GONESSE
Monsieur et Madame PROIX

Le collectif des associations déclare parler d'une même voix.

Monsieur LOUP rappelle que le collectif n'est pas contre le projet de BHNS mais s'oppose vivement à sa traversée du triangle de GONESSE dans les conditions décrites dans le dossier d'enquête publique.

Il dit que ce parcours vise à lever la condition inscrite au SDRIF pour valider, à terme, l'urbanisation du triangle ce qui n'est pas acceptable. Il revient sur le schéma soutenu par le Collectif qui prévoit un passage le long du BIP.

Il fait état d'une forte adhésion de la population sur cette orientation en me remettant une pétition comprenant 150 signatures contre l'utilisation du chemin rural dans la traversée du Triangle.

Sur l'avis de la commune de GONESSE, il regrette que les Elus n'aient pas eu d'autres choix.

Documents remis :

- Pétition de 150 signatures
- Avis complémentaire du Collectif

Avis du Conseil général :

IDEM 1.1

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.1

3.1.26 Messieurs PLET Père et Fils sis 87 rue de Paris à GONESSE

A/ Ils sont agriculteurs à GONESSE et exploitent des parcelles dans le Triangle de GONESSE. Ils sont contre le projet compte tenu de son impact futur sur le Triangle et la perte d'exploitation qui les concernent. Ils disent qu'ils ne pourront plus faire circuler les engins agricoles avec le BHNS.

Ils précisent que le projet de BHNS est l'élément déclencheur pour urbaniser le secteur ce qu'ils refusent car ils sont attachés à cette terre pour maintenir leur exploitation agricole ; ils précisent qu'il s'agit de culture céréalière qui connaît une forte production compte tenu de la qualité du sol.

B/ Ils disent refuser une indemnité de dépossession mais sont ouverts à des solutions d'échanges de terrain qui leur permettraient de poursuivre leur activité. Le fils souhaite reprendre l'activité de la ferme mais cela impose de conserver une surface d'exploitation suffisante.

C/ Ils signalent également que la traversée du BHNS en zone agricole aura nécessairement un impact négatif sur l'écosystème.

Avis du Conseil général :

A/ Globalement voir réponses au 1.1 et 1.18

B/ Le projet de BHNS, compte-tenu de son impact limité sur les parcelles en termes de surface, ne remet pas en cause l'exploitation des cultures. Les indemnités évoquées ont très certainement été proposées par l'EPFVO dans le

cadre de sa DUP réserve foncière et ne concerne pas le Département.

C/ Sur le volet écologique, une étude de potentialités a été menée sur le secteur de la plaine agricole. Les zones cultivées n'ont pas été identifiées comme des zones de forte valeur écologique.

Néanmoins, le projet a été conçu de manière à constituer une continuité écologique avec les autres secteurs d'intérêt (Parc du Sausset, zone du futur parc urbain de Gonesse, le Croult,...) en plantant par exemple le fossé de collecte des eaux pluviales et en y intervenant à travers un fauchage raisonné. Par ailleurs, le projet initial est conçu pour limiter l'emprise du projet.

C'est pourquoi il a été présentée une solution d'aménagement où les engins agricoles circulent sur le chemin rural.

Avis du Commissaire-enquêteur :

La volonté des intervenants est de poursuivre leur exploitation agricole dans les meilleures conditions possibles en préférant un échange de terrain au lieu d'une indemnisation qui compensera difficilement la perte de superficie à cultiver dans un environnement de plus en plus urbanisé.

Se pose à nouveau le problème de la traversée du Triangle de Gonesse. Il est permis de s'interroger sur le franchissement de la voie alors qu'il est prévu un fossé qui la longe pour recueillir les eaux de ruissellement.

3.1.27 Monsieur BOISSY, Conseiller municipal de GONESSE

Considère qu'il faudrait changer le tracé du BHNS et l'intégrer aux autres lignes du réseau pour en limiter son impact tout en améliorant l'offre de transport.

Avis du Conseil général :

Le BHNS est un des services de transport en commun qui s'intégrera au réseau existant. Ce dernier sera restructuré pour en optimiser le maillage et améliorer la desserte du territoire.

Son tracé résulte de la concertation préalable menée en 2011 auprès des acteurs locaux et des habitants des villes concernées qui se sont notamment exprimés à cette occasion (registres électroniques, réunions publiques, dépôt d'avis...).

Avis du Commissaire-enquêteur :

La réponse a déjà été faite dans les précédents avis.

3.1.28 Madame BERNICOT, responsable du service de l'urbanisme et milieu naturel au SIAH

Sur le projet de BHNS, le SIAH émet un avis réservé.

Note la présence d'un réseau d'eaux usées intercommunal en parallèle du Croult ainsi que les passerelles en mode actif et le bassin BR2 en zone de débordement du cours d'eau.

Retient que les bassins BR2 et BR3 sont situés en fonds de vallée.

Redoute des débordements du bassin BR2 en cas de pluie > 50 ans avec des risques de pollution.

Réclame un libre accès aux ouvrages et cours d'eau.

Le SIAH souhaite être associé aux études de réalisation.

Avis du Conseil général :

Concernant les bassins BR2 voir réponses formulées au 1.23.

Le SIAH sera associé aux études de réalisation quand la solution technique sera stabilisée. Sur l'accès, le Département autorisera le libre accès aux bassins du SIAH.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Les observations du Conseil général confirment les incertitudes signalées précédemment en renvoyant à des études complémentaires.

3.1.29 Monsieur Gérard GREGOIRE, Conseiller municipal de GONESSE.

Apporte son soutien au projet de BHNS

Avis du Conseil général :

IDEM 1.2

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.2

3.2 OBSERVATIONS ECRITES DANS LES REGISTRES

REGISTRE EN MAIRIE DE ROISSY-EN-FRANCE

3.2.1 Association de Défense de la Forêt d'Ecouen et d'Education à la Nature (ADFEEN)

A/ L'association approuve le projet de BHNS mais dit qu'il peut être amélioré dans sa section 1 et dans sa section 3.

Dans la section 1, l'association pense que la voie partant de l'ouest de la gare serait plus dégagée, les virages moins serrés et l'accès vers la rocade de la RD 390 plus direct.

Dans la section 3, l'association dit que ce tracé est plus dangereux, inutile et couteux alors qu'il serait préférable d'emprunter les RD 317 et 170.

B/ Elle précise que le Triangle végétalisé, cultivé, de GONESSE assure de nombreuses et importantes fonctions éco systémiques qui soutiennent ou même facilitent la plupart des activités riveraines et énonce:

- Prévention des pics de chaleur
- Prévention des pics des polluants atmosphériques
- Prévention des inondations et de la réserve en eau

Elle encourage l'utilisation du carburant GNV pour le BHNS.

Avis du Conseil général :

A/ Concernant la section 1, la gare routière positionnée à l'ouest est aujourd'hui très encombrée et la circulation à ses abords est difficile. Toutefois, une des variantes proposées dans le dossier d'enquête publique et présentée à l'occasion de la concertation préalable qui s'est déroulée en juillet 2011, emprunte les voies résidentielles du quartier des Marronniers pour rejoindre l'avenue Georges Kerdauid puis la rocade de Gonesse.

A l'issue de la concertation préalable, cette solution a été écartée par le maître d'ouvrage, en lien avec la position de la mairie de Gonesse et des riverains du quartier des Marronniers, car l'utilisation de voies résidentielles n'est pas adaptée à la circulation d'un bus à haut niveau de service confronté à la vie locale.

Par ailleurs, cette solution ne permet pas la desserte de la zone d'activités de la Grande Vallée ni de la Maison des Adolescents.

Dans la section 3, le BHNS traverse le secteur agricole sur le chemin existant. La solution empruntant les voiries structurantes (RD 317 et RD 170) n'ont pas été retenues car les conditions de circulations y sont déjà très difficiles, les

conditions de réalisation et les coûts d'aménagements plus importants ne permettent pas de mettre en œuvre rapidement le service de bus.

De la même manière, les voies structurantes côté Seine-Saint-Denis, A 104 et RD 40 en entrée de Paris Nord 2, présentent des conditions de circulation très difficiles aux heures de pointes.

C/ Le matériel roulant sera conforme aux normes en vigueur en matière d'émissions. L'utilisation du GNV représente, dans le cas du présent projet, un investissement lourd en matière de dépôt, de sécurité,...

IDEM 1.2

Avis du Commissaire-enquêteur :

Le Conseil général indique avoir écarté toutes solutions alternatives dans le tracé du BHNS alors qu'il aurait été intéressant de les détailler dans le projet en démontrant justement leur inadaptation si tel est bien le cas.

REGISTRE EN MAIRIE DE GONESSE

3.2.2 Délibération de la commune de GONESSE en date du 27 juin 2013

Donne un avis favorable à la réalisation du BHNS ainsi qu'à la mise en compatibilité du PLU, rappelle que le BHNS ne saurait emprunter un parcours alternatif à la desserte du triangle de GONESSE, demande que l'Etablissement Public Foncier du Val d'Oise et au Conseil général de procéder aux acquisitions foncières en particulier sur le Triangle de GONESSE dans les meilleurs délais.

Avis du Conseil général :

Le Département prend note de la position de la commune de Gonesse. Dans le Triangle de Gonesse, le Département se rapprochera de l'EPFVO en charge de la maîtrise foncière des terrains de la zone pour discuter de la mise à disposition des terrains nécessaires au BHNS.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Il a été noté l'intention du Conseil général de se rapprocher de l'EPFVO.

3.2.3 COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE

A été joint au registre les documents remis au Commissaire-enquêteur pendant les permanences.

- avis du Collectif pour le Triangle de GONESSE, enquête publique sur le BHNS entre les lignes B et D du RER
- le BHNS doit respecter l'activité agricole

Avis du Conseil général :

IDEM 1.1

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.1

3.2.4 Madame Christiane CAMINADE

Dit qu'il s'agit d'un bon projet en attendant la future gare du métro automatique.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.2

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.2

3.2.5 Mademoiselle Prescillia ROYER

Indique qu'elle travaille à Usine Center et qu'elle est ravie du projet.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.2

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.2

3.2.6 Monsieur Jonathan DUPRE sis 4 rond point des Droits de l'Homme

Travaille à Villepinte et ce projet lui évitera de prendre sa voiture.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.2

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.2

3.2.7 Madame Jeanine BOURILLOT

Dit qu'il s'agit d'un très beau projet et que les jeunes pourront en profiter.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.2

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.2

3.2.8 Monsieur BRISSON sis 24 avenue François Mitterrand

Dit qu'il s'agit d'un projet ambitieux qui permettra le développement économique de GONESSE et qui favorisera la mobilité des habitants.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.2

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.2

3.2.9 Association le CERCLE ECONOMIQUE ET SOCIAL DE GONESSE ET ENVIRONS

Représentée par monsieur COMBES, Président du CESGE

A/ Ne remet pas en cause le principe d'une liaison transverse entre les gares du RER B et D. Il fait toutefois observer que le tronçon de BHNS entre la gare de VILLIERS-LE-BEL/GONESSE et le carrefour de Leonessa ne peut recevoir les aménagements prévus car le BHNS restera à niveau de service normal.

Il dit qu'il aurait été préférable de passer par l'avenue Kerdavid pour se raccorder au RD 970 au niveau de l'hôpital.

B/ Il précise que le projet sur le tronçon Leonessa-Fontaine Cypierre ne fait que réserver de la capacité de voie à l'usage du BHNS.

En conclusion, il lui semble judicieux d'examiner un tracé qui serait une

véritable préfiguration du barreau ferroviaire.

Avis du Conseil général :

A/ Dans sa première section empruntant l'avenue Gabriel Péri, le bus circulera dans la circulation générale. La densité du bâti et sa proximité de la voie n'ont pas permis de proposer des aménagements plus conséquents. Néanmoins, le BHNS disposera d'une priorité à l'approche de l'avenue en venant de la rue Jean Jaurès. Le carrefour à feux avec la rue Jean Moulin sera optimisé pour permettre de donner la priorité au bus lorsque celui-ci se présente.

Sa fréquence (1 bus toutes les 6 minutes en heure de pointe) sera par ailleurs supérieure aux lignes de bus actuelles.

Concernant la proposition empruntant l'avenue Georges Kerdavid, le Département rappelle que cette variante, proposée dans le dossier d'enquête publique et présentée à l'occasion de la concertation préalable qui s'est déroulée en juin/juillet 2011, emprunte d'abord les voies résidentielles du quartier des Marronniers pour rejoindre l'avenue Georges Kerdavid puis la rocade de Gonesse.

A l'issue de la concertation préalable, cette solution a été écartée par le maître d'ouvrage, en lien avec la volonté de la mairie de Gonesse et des riverains du quartier des Marronniers, car l'utilisation de voies résidentielles n'est pas adaptée à la circulation d'un bus à haut niveau de service confronté à la vie locale.

Par ailleurs, cette solution ne permet pas la desserte de la zone d'activités de la Grande Vallée ni de la Maison des Adolescents. La circulation d'un bus à fréquence élevée dans un secteur résidentiel à la chaussée étroite ne semble ni adaptée et ni sécurisante.

B/ Enfin, sur la rocade de Gonesse, la circulation est actuellement difficile à l'approche des carrefours aux heures de pointe. L'aménagement de voies réservées pour le BHNS assurera sa priorité aux différents carrefours, garantira sa régularité et sa fiabilité sur toute cette partie de l'itinéraire et le rendra beaucoup moins tributaire des conditions de circulation.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation

3.2.10 Monsieur THIMONIER sis 18 rue de la Malmaison à GONESSE

Entièrement favorable au BHNS.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.3

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.3

3.2.11 Monsieur Christophe GEORGES sis 2 résidence Sébastien Bach à GONESSE

Favorable au projet car il est souvent amené à se déplacer sur Paris Nord II.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.3

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.3

3.2.12 SCI d'ARSONVAL

A joint un courrier au registre :

- *lettre du 12 juillet 2013 au Commissaire-enquêteur*
- *lettre du 5 juillet 2013 au Commissaire-enquêteur*
- *4 photos de manœuvres d'encombrements routiers*
- *1 plaquette de présentation de l'entreprise*

Avis du Conseil général :

Idem 1.16

Concernant la réduction du terrain HEPPNER, évoquée dans le courrier du 12 juillet, il faut préciser que le projet nécessite la mobilisation de 97 m² (parcelle ZE 304 du plan n°4 de l'enquête parcellaire) sur un espace vert ne modifiera pas les fonctionnalités actuelles.

Concernant les possibilités d'entrée et sortie, le Département étudiera la possibilité d'élargir la voie de circulation générale pour permettre une meilleure giration des poids lourds Enfin, la voie d'accès en entrée ne sera pas modifiée et permettra le stockage de 2 véhicules en attente.

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.6

3.2.13 CHAMBRE D'AGRICULTURE INTERDEPARTEMENTALE D'ILE DE FRANCE, Courrier de monsieur HILLAIRET, Président

Considère qu'il aurait été préférable que le BHNS traverse le triangle de GONESSE en longeant le boulevard du Parisis situé plus au sud afin d'une part de moins impacter l'agriculture et d'autre part de se situer au cœur de la partie destinée à recevoir l'urbanisation future.

Note que la consommation d'espace agricole est faible pour l'emprise du BHNS.

Rappelle que le SDRIF prévoit que l'espace urbanisable du triangle de Gonesse est classé en secteur d'urbanisation conditionnelle dont l'ouverture à l'urbanisation est subordonnée au respect des conditions de desserte. Il ajoute que l'urbanisation du triangle est conditionnée à la desserte de transports en commun ainsi qu'à un aménagement du boulevard intercommunal du Parisis permettant la création d'une voie dédiée aux bus. (Projet spatial du SDRIF page 183).

Dit qu'il est donc important que le triangle conserve sa vocation agricole jusqu'à son urbanisation effective et demande donc que le projet soit revu afin d'étudier la faisabilité de cette option « boulevard du Parisis ».

S'il en est autrement, la Chambre d'agriculture réclame que la voie permette le passage des engins agricoles et intègre des franchissements en nombre suffisant.

Avis du Conseil général :

Concernant la traversée du Triangle, voir réponses formulées au 1.1

La vocation agricole du triangle n'est pas remise en cause par le projet de BHNS. Des adaptations d'itinéraire des engins et la réalisation de contre-allées agricoles (à l'étude) permettra la cohabitation avec les transports en commun.

L'aménagement du boulevard du Parisis (RD 170) constitue un projet distinct qui fait également l'objet d'études de requalification en lien avec l'urbanisation du Triangle de Gonesse portée par l'EPA Plaine de France et qui porte l'ambition d'aménagements en faveur des transports en commun.

Concernant le fonctionnement agricole, le Département travaille conjointement avec la ville de Gonesse, l'EPA et les agriculteurs (une réunion était organisée sur ce sujet le 11 juillet 2013 mais aucun agriculteur ne s'est présenté) à

proposer des alternatives de déplacements (compléments de chemins agricoles existants dans le triangle de Gonesse, contre-allées agricoles le long du BHNS).

Sur les traversées Nord < -- > Sud, celles-ci seront possibles. La Co-visibilité des engins agricoles et des bus est possible compte-tenu du profil de la voie et des espaces dégagés autour qui permettent les manœuvres à vue comme ce fût le cas jusque dans un passé récent avec la ligne 23 de Trans VO.

Le Triangle de Gonesse revêt un caractère stratégique en raison de sa vocation agricole, de sa situation à mi-chemin de Paris et Roissy, et des besoins de développement économique et social du Val de France. Il pourra être valorisé avec la nouvelle branche du RER D dite « barreau de Gonesse » et le métro automatique du Grand Paris Express. Son aménagement doit être étudié au regard de l'évolution urbaine du territoire, en lien avec les projets d'aménagements prévus à l'est de l'autoroute.

L'urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle est prévue. Elle est conditionnée à la desserte en transports en commun, à des analyses fonctionnelles permettant de garantir la préservation de la fonctionnalité d'un seul tenant des terres agricoles existantes, ainsi qu'à un aménagement du segment existant du boulevard intercommunal du Parisis permettant la création d'une voie dédiée aux bus.

Elle est limitée par un front urbain d'intérêt régional. Au moins 400 hectares de terres agricoles au nord sont à préserver. L'objectif est de maintenir leur intégrité et d'y proscrire toute nouvelle coupure. L'aménagement du Triangle devra garantir des conditions d'exploitation agricole pérennes.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Le Conseil général s'engage sur les conditions d'exploitation agricole de manière pérennes mais ne décrit pas toutefois la façon d'y parvenir en apportant des garanties aux agriculteurs.

Reconnaissons toutefois que le projet de BHNS est extérieur à ces préoccupations qui relèvent d'une politique globale d'aménagements.

3.2.14 Madame PROIX sise 3 rue du Puits de l'Ermité à Paris

A joint au registre les courriers remis en main propre au Commissaire-enquêteur.

Dit que l'entrée du BHNS dans l'hôpital est une aberration et que sa place est sur la rocade.

Dit que la municipalité de GONESSE ne souhaite que la ligne 23 dans le

centre-ville.

Dit que l'usage du pont IKEA sera réservé au BHNS mais rien ne le certifie dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Avis du Conseil général :

L'hôpital de Gonesse constitue un équipement public majeur, générateur de déplacements, qu'il convient de desservir au mieux. L'entrée du BHNS dans son enceinte ne pénalise pas le temps de parcours général ("détour" de l'ordre de 1 minute 30 secondes) et permet à l'établissement à moins de 50 mètres.

Concernant la restructuration du réseau de bus, une étude est en cours sous l'égide du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Les principes de cette restructuration seront présentés en septembre 2013.

Enfin, l'usage du pont IKEA sera limité au service de transports en commun et de secours comme c'est le cas aujourd'hui. Le Département étudie les modalités de contrôles d'accès qui seront réalisés.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation.

3.2.15 Monsieur BOISSY, Conseiller municipal à GONESSE

Difficilement lisible.

3.2.16 Madame BERNICOT, responsable du service de l'urbanisme et milieu naturel au SIAH

Sur le projet de BHNS, le SIAH émet un avis réservé.

Note la présence d'un réseau intercommunal d'eaux usées en parallèle du Croult ainsi que les passerelles en mode actif et le bassin BR2 en zone de débordement du cours d'eau.

Retient que les bassins BR2 et BR3 sont situés en fonds de vallée.

Redoute des débordements du bassin BR2 en cas de pluie > 50 ans
Avec des risques de pollution.

Réclame un libre accès aux ouvrages et cours d'eau.

Le SIAH souhaite être associé aux études de réalisation.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.28

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.28

3.2.17 Monsieur Gérard GREGOIRE, Conseiller municipal de GONESSE.

Apporte son soutien au projet de BHNS

Avis du Conseil général :

IDEM 1.29

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.29

REGISTRE EN MAIRIE DE TREMBLAY-EN-FRANCE

Aucune observation

REGISTRE EN MAIRIE DE VILLEPINTE

3.2.18 Courrier du Conseil régional d'Ile-de-France signé de madame Christiane ROCHWERG du groupe Ecologie – Les Verts

Il s'agit d'un avis sur le projet de BHNS, Triangle de GONESSE.

- Rappel la situation géographique
- Rappel le SDRIF 2008 et de la concertation sur le projet de BHNS
- Expose le principe de réseau du nouveau Grand Paris passant dans le triangle de GONESSE avec une gare en plein champ. Dit que celle-ci conditionne grandement l'urbanisation du triangle et ouvre la voie aux prédatons commerciales les plus irresponsables et condamne des terres agricoles qui sont d'une qualité exceptionnelle.
- Considère que seule une agriculture périurbaine de proximité et de qualité répondra aux enjeux actuels
- Précise que les associations locales se mobilisent pour le maintien des exploitations agricoles
- Dit qu'il est inexact que pour aller de VILLIERS-LE-BEL à ROISSY, il faut passer par PARIS alors qu'il existe des bus quitte à les améliorer

- Dit qu'il est également inexact que l'absence de transports ferrés pénalise les populations de l'est du Val d'Oise pour accéder à l'aéroport de ROISSY
- Dit que les écologistes régionaux sont contre cette nouvelle branche du RER D et ont obtenu que le STIF demande à l'opérateur de revoir ce projet de Barreau ferré.
- Conclut de la manière suivante :

A/ Demande des propositions de scénarii alternatifs de tracé du BHNS évitant les pleins champs et respectant les fonctionnalités agricoles.

B/ Demande un réel questionnement sur l'opportunité du Barreau ferré avec une étude de service du bus et une sérieuse étude des impacts financiers.

. Demande que le SDRIF soit strictement appliqué dans les conditionnalités de l'urbanisation du triangle de GONESSE.

Avis du Conseil général :

Le projet de BHNS de liaison entre le RER D et le RER B et le tracé présenté à l'enquête publique ont intégré des avis et observations émises durant la concertation préalable et tout au long des échanges techniques avec les partenaires du projet.

A/ Concernant la traversée du Triangle de Gonesse, par le BHNS, des tracés alternatifs ont été intégrés dans la réflexion.

Une solution empruntant la RD 902 vers le nord en direction de la plate-forme aéroportuaire de Roissy-CDG a été écartée. Elle nécessite en effet des aménagements lourds sur la plate-forme aéroportuaire pour permettre la circulation en site propre, sur des voies aujourd'hui saturées.

La faisabilité de ces aménagements n'est pas avérée à ce jour. Ils induisent un coût important et s'inscrivent dans une temporalité incompatible avec l'objectif de court terme du projet de BHNS. Par ailleurs, ce scénario ne répond pas à l'objectif d'origine destination visant à créer une centralité autour de la gare du Parc des Expositions et à desservir la plate-forme depuis cette dernière..

A l'inverse, le tracé dans la plaine agricole représente le tracé le plus direct, utilisant le chemin existant, est conforme au tracé retenu à l'issue de la concertation par le maître d'ouvrage et le STIF. Il est également conforme aux décisions des acteurs du territoire exprimées à de nombreuses reprises.

Enfin, ce tracé permet une desserte efficace des zones de développement économique actuelles (Paris Nord 2, sa zone commerciale et son projet de densification) et future (zone du Triangle de Gonesse). Ce tracé pourra être amené à évoluer selon la configuration des aménagements mis en œuvre dans

le cadre du projet d'aménagement du triangle de Gonesse porté par l'EPA Plaine de France, et en fonction du positionnement des gares du Grand Paris et du RER D.

L'autre solution longeant le boulevard du Parisis au sud du triangle a été étudiée. Elle présente un tracé moins direct avec un allongement de près de 600 mètres, un surcoût d'environ 5% sur le tronçon concerné et un différentiel de temps de parcours de l'ordre de 2 minutes compte tenu de la baisse de vitesse dans les nombreuses courbes.

En terme d'espaces agricoles, les deux solutions consomment quasiment la même surface de terrains (environ 17 000 m²).

Enfin, le tracé de cette solution est plus difficilement compatible avec les grands projets ferroviaires du fait d'un plus grand nombre d'interface.

Au regard de ces impacts, la solution alternative n'a pas été retenue.

La requalification du boulevard du Parisis intégrant des aménagements en faveur des transports en commun correspond à un autre projet dont les conditions de réalisation ne sont pas encore étudiées. Par conséquent les temporalités de mise en œuvre ne sont pas les mêmes.

Pour mémoire, le BHNS doit répondre à court terme aux besoins d'amélioration des déplacements de rocade en transports en commun en préfiguration du barreau ferré. A ce titre une mise en œuvre rapide est nécessaire. La solution présentée à l'enquête répond au compromis d'un bon niveau de service, d'une mise en œuvre à court terme et d'un impact limité sur l'environnement.

B/ L'opportunité et la nature des travaux du barreau ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage RFF, ne sont pas l'objet de la procédure d'enquête en cours qui ne concerne que l'opération BHNS portée par le Département du Val d'Oise. Le projet de liaison ferroviaire fera l'objet des procédures requises pilotées par son MOA, RFF.

C/ La réalisation d'un projet de transports en commun dans une zone d'urbanisation conditionnée à sa bonne desserte apporte une réponse.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Il est intéressant de noter dans l'avis du Conseil général que la solution soutenue par le Collectif des associations dans la traversée du Triangle de Gonesse se limiterait à un surcoût de 5% par rapport à la solution de base et allongerait la distance de 600 m et le temps de parcours du bus de 2 minutes.

A l'échelle du projet, ces considérations paraissent minimes.

Pour autant, l'absence d'une étude approfondie sur cette version ne permet pas de garantir sa faisabilité et son impact réel dans l'environnement. Un rapport

entre les deux orientations aurait donc été intéressant pour mesurer pleinement le meilleur choix pour la collectivité.

En l'état, il convient par conséquent de s'intéresser au seul projet décrit dans le dossier en retenant la version exposée à l'enquête publique.

3.2.19 Courrier de madame GUILLIER, chargé d'urbanisme à la SNCF au Commissaire-enquêteur.

Le détail du courrier figure dans le chapitre suivant en ayant été adressé directement au Commissaire-enquêteur.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation

3.2.20 Courrier du Conseil général de Seine Saint-Denis.

Le détail du courrier figure dans le chapitre suivant en ayant été adressé directement au Commissaire-enquêteur

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation

REGISTRE EN MAIRIE D'AULNAY-SOUS-BOIS

3.2.21 Monsieur Alain BOULANGER

Dit qu'il a rencontré des difficultés en mairie pour obtenir la communication du dossier d'enquête publique sur le BHNS.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.9

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.9

3.2.22 Monsieur André CUZON, Président de l'association « AULNAY ENVIRONNEMENT »

Dit qu'il dépose dans le registre d'enquête les 3 pages de l'avis du Collectif

avec lequel il est d'accord.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.1

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.1

3.2.23 COLLECTIF DU TRIANGLE DE GONESSE

- Avis sur le BHNS dans la traversée du triangle de GONESSE

Avis du Conseil général :

IDEM 1.1

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.1

REGISTRE EN MAIRIE D'ARNOUVILLE-LES-GONESSE

3.2.24 Madame Cécile COQUIL domiciliée à VILLIERS-LE-BEL

Dit qu'elle est plutôt favorable au projet de BHNS mais s'interroge sur les dispositifs déjà existants qui ne doivent pas être délaissés au projet de BHNS (lignes de bus 22 et 23). Elle s'inquiète sur le stationnement qui est déjà insuffisant selon elle à la gare RER de VILLIERS-LE-BEL et considère que les conditions d'abonnement sont compliquées.

Avis du Conseil général :

IDEM 1.4

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.4

3.2.25 COLLECTIF DU TRIANGLE DE GONESSE

A été joint au registre d'enquête :

- Avis du Collectif pour le Triangle de GONESSE

Avis du Conseil général :

IDEM 1.1

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 1.1

4 – ECHANGES D'INFORMATIONS ET COURRIERS ADRESSES AU COMMISSAIRE-ENQUETEUR PENDANT LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

4.1 Le 31 mai 2013, courrier de monsieur CHASTAGNOL à monsieur le Commissaire-enquêteur sollicitant un entretien en dehors des permanences du Commissaire-enquêteur

Avis du Commissaire-Enquêteur :

Définition avec l'assistante de monsieur CHASTAGNOL d'un rendez-vous à Garches entre le Commissaire-enquêteur et Monsieur CHASTAGNOL arrêté à la date du 1^{er} juillet 2013

4.2 Le 12 juin 2013, courrier électronique de Madame LEMAIRE du CG 95 à Monsieur le Commissaire-enquêteur concernant des demandes d'informations jointes en copie de Messieurs DEBERDT et FELLOUSE

Avis du Conseil général :

Réponse de Madame LEMAIRE aux pétitionnaires et copie du courrier au Commissaire-enquêteur.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation.

4.3 Le 13 juin 2013, de Monsieur MACE, IKEA Développement SAS à Madame LEMAIRE CG 95 et copie pour information à Monsieur DEBAR-MONCLAIR, CG 95 et Monsieur le Commissaire-enquêteur.

Demande d'éléments graphiques permettant de visualiser le tracé retenu pour le BHNS et son impact sur l'assiette foncière d'IKEA et par rapport au positionnement de l'arrêt d'autobus à créer.

Avis du Conseil général :

Le 17 juin 2013, réponse de Monsieur DEBAR-MONCLAIR en adressant au demandeur par courrier électronique les informations sollicitées.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation.

4.4 Le 17 juin 2013, demande d'informations d'un propriétaire de GONESSE sur la parcelle ZE 275

Avis du Conseil général :

Le 17 juin 2013, réponse par courrier électronique de Monsieur DEBAR-MONCLAIR en joignant en pièce attachée les documents sollicités

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation.

4.5 Le 10 juin 2013, Monsieur FELLOUS demande des renseignements concernant la parcelle AL1 au CG 95 sur l'emprise prévue d'être expropriée.

Avis du Conseil général :

Le 17 juin 2013, réponse par courrier électronique de Monsieur DEBAR-MONCLAIR en joignant, en pièce attachée, les documents sollicités

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation.

4.6 Le 17 juin 2013, courrier électronique du Commissaire-enquêteur à Monsieur DEBAR-MONCLAIR pour lui faire part de la remarque d'un représentant Elu de la ville d'AULNAY-SOUS-BOIS qui se plaint d'un apparent défaut d'affichage dans sa commune concernant la publicité relative à l'enquête publique.

Avis du Conseil général :

Réponse de Monsieur DEBAR-MONCLAIR qui est intervenu auprès des services municipaux de la commune d'AULNAY-SOUS-BOIS pour réclamer les certificats d'affichage et réponse de la mairie d'AULNAY-SOUS-BOIS apportant la preuve de la qualité de la publicité dans les conditions réglementaires et dans les délais prescrits de l'arrêté préfectoral.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation.

4.7 Le 15 juillet 2013, courrier du Conseil Régional d'Ile de France de madame ROCWERG, Conseillère régionale du Groupe Ecologie – Les Verts au

Commissaire-enquêteur,

Il s'agit d'une copie du courrier joint au registre d'enquête en mairie de VILLEPINTE et auquel il a été fait réponse en observations dans le chapitre 3.

Avis du Conseil général :

IDEM 2.18

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 2.18

4.8 Le 15 juillet 2013, courrier du Conseil général de Seine Saint-Denis.

Se félicite de la réversibilité de l'emprise ferrée sur laquelle circulera le BHNS. Demande que la priorité soit donnée au BHNS au niveau du carrefour RD40/BHNS.

Sur le dossier relatif à la loi sur l'Eau, dit que les volumes de stockage semblent sous dimensionnés par rapport aux calculs et qu'il conviendrait de privilégier les techniques de stockage à ciel ouvert intégrées à l'aménagement des tronçons.

Dit que le projet de BHNS pourrait être une opportunité pour restaurer la continuité écologique en proposant des mesures d'aménagement et de gestion écologique complémentaires.

Avis du Conseil général :

Conformément à la volonté des porteurs et financeurs du projet (Etat et Région) ainsi que des acteurs locaux qui soutiennent une politique générale de préservation des potentialités de fret ferroviaire, il a été conservée la possibilité de (re)mettre en œuvre du fret ferroviaire à un horizon lointain qui se traduit par le maintien des emprises de l'ancienne voie ferrée dans le domaine de RFF.

Concernant le volet hydraulique, un dossier de demande d'autorisation de rejet auprès du gestionnaire a été déposé et approuvé sans observation. Néanmoins, nous notons la remarque du dimensionnement et nous rapprocherons du futur gestionnaire pour discuter des techniques de stockage des eaux.

Sur le volet écologique, le projet de BHNS prévoit des aménagements paysagers le long de la voie et des fossés plantés qui pourront contribuer à créer une continuité écologique entre les secteurs de Paris Nord 2 et du Parc du Sausset et le secteur du Croult et du futur parc urbain de Gonesse.

Depuis quelques années, le Département du Val d'Oise pratique le fauchage différencié qui contribue à diversifier les paysages et à améliorer la biodiversité.

Cette démarche sera proposée au gestionnaire futur de la voie et des espaces associés ainsi qu'aux agriculteurs, riverains directs de la plate-forme.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation.

4.9 Le 18 juillet 2013, courrier électronique de madame GUILLIER, chargé d'urbanisme à la SNCF au Commissaire-enquêteur.

Elle souhaite apporter des précisions sur la propriété exacte des parcelles AB 704 et 710 situés sur la commune d'ARNOUVILLE LES GONESSE qui appartiennent à la SNCF. Par contre, elle indique que les lots situés sur les communes d'AULNAY-SOUS-BOIS (DI 18), GONESSE (ZM 450 et 459), VILLEPINTE (AO 123), TREMBLAY-EN-FRANCE (ZA 252) et ROISSY-EN-FRANCE (AK 10) dépendent de Réseau Ferré de France. En outre, RFF demande la réquisition totale des parcelles.

Avis du Conseil général :

Le Département prend note de la situation foncière qui concerne SNCF et RFF. Les différentes parcelles impactées feront l'objet de convention et ne seront pas acquises.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation.

**4.10 Chambre d'agriculture interdépartementale d'Ile de France,
Courrier de monsieur HIMMAIRET, Président**

Le courrier a été joint au registre d'enquête en mairie de GONESSE

Avis du Conseil général :

IDEM 2.13

Avis du Commissaire-enquêteur :

IDEM 2.13

4.11 Communauté d'Agglomération de Val de France

Communication de la délibération n° 13.06.27 donnant un avis favorable au projet, rappelant son attachement au projet de BHNS, demandant que le caractère paysagé soit une priorité le long du tracé.

Avis du Commissaire-enquêteur :

Pas d'observation.

5- CONCLUSION

Il convient, a ce stade de la procédure d'apporter une conclusion à l'enquête publique sur les quatre objets qui ont motivé cette consultation en rappelant qu'elle a concerné :

- La Déclaration d'Utilité Publique au profit du Conseil Général du Val d'Oise valant enquête au titre des articles L.123-1 et suivants du Code de l'Environnement,
- La mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes de AULNAY-SOUS-BOIS, TREMBLAY-EN-FRANCE (93), GONESSE et ROISSY-EN-FRANCE (95) en vue de la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS),
- La cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet,
- L'autorisation au titre du code de l'environnement,

La consultation s'est globalement bien déroulée avec un faible public par rapport à l'ensemble de la population concernée et invitée à émettre un avis sur ce dossier pendant le déroulement de l'enquête publique.

Il faut toutefois noter la qualité des interventions qui ont permis de mettre en évidence les principaux problèmes liés au projet.

De ceux là, il importe de retenir les principales observations suivantes :

5.1 Sur la déclaration d'utilité publique,

- Un accord global sur le projet de BHNS dans son principe ; c'est-à-dire dans la création d'une liaison rapide entre les deux gares des RER B et D en préfiguration du barreau ferré.
- Une vive opposition de la part du Collectif des associations et des agriculteurs concernant la traversée du Triangle de Gonesse par le BHNS selon l'itinéraire présenté et soutenu par le Conseil général mais une forte adhésion sur ce parcours de la part des maires concernées.
- Des observations sur la représentation de l'itinéraire au droit des établissements HEPPNER qui craignent de ne plus pouvoir faire entrer les camions dans leur entrepôt

- Des inquiétudes de la part des agriculteurs sur le devenir des terres et l'accès des véhicules et engins agricoles notamment dans le Triangle de Gonesse et jusqu'à l'urbanisation de la zone à construire
- L'intervention du Collectif d'association qui soutient une autre version d'itinéraire le long du boulevard du Parisis.
- Le risque de créer une saturation du trafic automobile en particulier dans les intersections.
- La crainte de voir disparaître dans le triangle de Gonesse une zone à gibiers d'une exceptionnelle qualité avec la mise en œuvre du BHNS.
- L'absence de parkings en nombre suffisant aux abords des gares RER et en particulier à celle de Villiers-le-Bel,

5.2 Sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,

Pas d'observation particulière,

5.3 Sur la cessibilité des terrains,

- Une remarque de SNCF sur la propriété d'une parcelle attribuée à RFF
- Des problèmes d'indemnisation en préférant pour certain un échange de surface agricole

5.4 Sur la loi sur l'Eau, les équipements et les ouvrages à construire,

- Un rejet du projet pour ce qui concerne la création d'une « zone humide » en bordure du Croult et la réalisation de bassin de rétention des eaux de ruissellement dans la propriété de l'indivision Proix,
- Un sous dimensionnement des besoins dans le recueil des eaux de ruissellement
- Une insuffisance dans les études et le dimensionnement des ouvrages à construire et leur emplacement,
- La demande de restaurer une continuité écologique en proposant des mesures d'aménagement et de gestion écologique complémentaires.

En complément de ces observations, il convient aussi de se reporter aux avis du Conseil général en commentaire des observations du public qui apportent un éclairage supplémentaire et d'une grande précision dans la lecture du projet de BHNS.

En foi de quoi, a été dressé le présent rapport.

L'avis motivé du Commissaire-enquêteur figure dans un rapport séparé.

Ce document comporte 70 pages.

Fait à Garches, le 20 août 2013

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'A' followed by a vertical line and a horizontal stroke.

Alain SALLAIS

DÉPARTEMENTS DU VAL D'OISE ET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

ENQUÊTE PUBLIQUE N° E13000044 / 95

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE A :

- La Déclaration d'Utilité Publique au profit du Conseil Général du Val d'Oise valant enquête au titre des articles L.123-1 et suivants du Code de l'Environnement,
- La mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes de AULNAY-SOUS-BOIS, TREMBLAY-EN-FRANCE (93), GONESSE et ROISSY-EN-FRANCE (95) en vue de la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS),
- La cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet,
- L'autorisation au titre du code de l'environnement et de la loi sur l'Eau,

**Enquête du 12 juin 2013
au 16 juillet 2013 inclus**

AVIS MOTIVÉS

Commissaire-enquêteur : Alain SALLAIS

Enquête publique concernant le projet de Bus à Haut Niveau de Service – BHNS – selon l'arrêté inter-préfectoral n° 11371 en date du 2 mai 2013 des préfectures du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis

AVIS MOTIVÉS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Les présentes conclusions concernent le projet de BHNS au terme de l'enquête publique unique qui vient de se tenir du 12 juin au 16 juillet 2013 inclus dans les communes d'AULNAY-SOUS-BOIS, TREMBLAY-EN-FRANCE, VILLEPINTE (93), ARNOUVILLE-LES-GONESSE, GONESSE et ROISSY-EN-FRANCE (95).

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté inter-préfectoral n° 11371 en date du 2 mai 2013 intervenu entre les préfectures du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis concernant les objets suivants :

- La Déclaration d'Utilité Publique au profit du Conseil Général du Val d'Oise valant enquête au titre des articles L.123-1 et suivants du Code de l'Environnement,
- La mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes de AULNAY-SOUS-BOIS, TREMBLAY-EN-FRANCE (93), GONESSE et ROISSY-EN-FRANCE (95) en vue de la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS),
- La cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet,
- L'autorisation au titre du Code de l'Environnement et de la loi sur l'Eau,

La publicité de l'enquête a été faite régulièrement par voie d'affichage et d'avis de presse.

L'enquête publique s'est déroulée normalement avec peu de public si on se réfère à l'étendue du bassin de la consultation qui a couvert 6 communes. Chacun a eu un libre accès au dossier pendant la durée de l'enquête. Il a pu recevoir des informations pendant mes permanences tenues dans les mairies et exprimer toutes observations qui ont été répertoriées et résumées dans le rapport d'enquête.

Pour une meilleure compréhension du projet et dans le souci d'une bonne information, j'ai demandé au Conseil général en tant que porteur du projet de bien vouloir faire part de ses propres remarques sous chaque observation du public. J'ai également pris soin d'apporter à la lecture de l'ensemble des observations mon propre commentaire pour aider à la construction de cette synthèse qui clôture la consultation.

Je dois également signaler la qualité du dossier de l'enquête qui était particulièrement bien construit pour donner accès à toute l'information utile à la compréhension du projet. Les détails dans la description des sites, les

représentations graphiques illustrées de croquis, plans, coupes, photos ont permis de se faire une juste appréciation du cadre de l'étude.

Le contenu représentait toutefois 400 pages imprimées recto verso soit 800 feuillets à lire sans compter les dossiers annexes sur l'enquête parcellaire et la mise en compatibilité des PLU.

Une telle masse d'information, si elle répond à une obligation légale dans la composition du dossier soumis à l'enquête, aurait mérité d'être simplifiée pour la rendre plus facilement accessible aux visiteurs.

Certains ont parfois limité leurs interventions uniquement aux points qui les concernaient en perdant l'intérêt d'apprécier le projet globalement et dans toutes ses composantes.

Au cours de mes permanences, j'ai enregistré 25 observations orales. J'ai compté 29 observations écrites dans les registres d'enquête et 11 observations ont concerné des échanges de correspondance.

Au total, il s'agit de 65 remarques sur le projet.

Le déroulement de l'enquête a fait l'objet d'une analyse dans un rapport séparé.

C'est bien entendu avec beaucoup de soin que j'ai pris connaissance de toutes les pièces écrites et graphiques qui composent le dossier soumis à la présente enquête publique.

Les conclusions auxquelles je suis parvenu dans l'examen de cette affaire, après avoir pris connaissance du dossier, de l'avis des services extérieurs consultés sur le projet mais aussi des observations produites dans les registres d'enquête me permettent de rédiger, aux termes du présent rapport, un avis motivé sur chaque objet de cette enquête publique.

Selon l'article 6 de l'arrêté inter-préfectoral sus visé, l'enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du Commissaire-enquêteur ainsi que de conclusions motivées dans un document séparé au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

C'est le rapport final comprenant un avis sur chaque objet dont il s'agit présentement.

1 – Sur l'utilité publique des travaux et des acquisitions,

Il convient tout d'abord de retenir que le projet de BHNS ne soulève pas d'opposition de principe en reconnaissant le besoin de créer une liaison rapide entre les deux gares des RER B et D afin d'éviter le contournement actuel par Paris.

Il y a bien quelques oppositions ponctuelles qui rappellent qu'il aurait été tout aussi possible de renforcer les réseaux bus existants pour parvenir au même résultat que le BHNS mais ces voix discordantes restent isolées.

Les principales remarques qui ont été faites y compris par le Collectif des associations qui soutient le projet de BHNS sont qu'il préfigure le barreau ferré à venir. Sur ce point, l'utilité du projet est entendue.

Il importe toutefois d'examiner plus en détail les raisons qui justifient la création du BHNS pour vérifier s'il est en effet exact que le BHNS a un réel intérêt par rapport au réseau à desservir et si les perspectives en terme de fréquentation et d'équilibre financier sont bien intégrés. Le dossier d'enquête comporte un large chapitre à cette problématique en faisant état de prévisions encourageantes dans l'exploitation du BHNS.

La création des 8 stations d'arrêts est particulièrement bien documentée pour expliquer les zones desservies et les avantages que procurera ce bus à haut niveau de service dans le transport des voyageurs. Il participera nécessairement à dynamiser ces secteurs et à créer un lien social et économique entre les différents quartiers.

Il y a donc de bonnes raisons d'encourager la création du BHNS.

Il faut toutefois apporter des réserves à cet enthousiasme.

Si le projet fait l'objet d'une relative unanimité, il en est cependant autrement de certains tronçons qui composent son parcours.

Je retiendrai à ce propos trois remarques qui me semblent essentielles de prendre en compte pour parfaire l'itinéraire quitte à entreprendre des modifications par rapport au projet actuel.

Premièrement, il est surprenant de voir dans un projet de cette importance la suppression de 46 places de stationnement dont 40 places aux abords des gares RER alors qu'il est déjà très difficile de stationner dans ces secteurs.

Les études s'étendent peu sur les capacités globales en stationnement et les besoins à venir en retenant simplement que la diminution du nombre de places de stationnement est faible dans le cadre du projet et sans conséquence dans le fonctionnement du BHNS.

Certes, le bus ne s'en trouvera pas perturbé mais il en sera bien différemment pour les usagers qui se rendront aux gares et stations en voiture. Il faut d'ailleurs s'attendre à ce que leur nombre augmente fortement puisque l'objectif du BHNS est justement de drainer aussi des quartiers éloignés des modes de transport collectifs.

Il faut rappeler que le BHNS sera un transport majeur dans cette liaison transversale entre les deux gares et verra nécessairement un rabattement des voyageurs habitant aux abords d'une part, des gares RER et d'autre part, des stations du BHNS. Or tous les quartiers ne sont pas desservis par des lignes de bus traditionnelles.

Il y a donc à craindre un besoin plus grand dans les capacités de stationnement public qui semble avoir été minoré dans la présentation du projet et pire encore, sous-évalué en diminuant les possibilités d'accueil. Il convient également d'intégrer le stationnement des personnes handicapées en fauteuil en le situant au plus près des stations du BHNS pour leur faciliter la montée ou la descente des véhicules.

Il aurait aussi été utile de prévoir dans l'étude le stationnement des 2 roues motorisées et vélos qui sont de plus en plus nombreux. Il y a d'ailleurs de nombreuses difficultés à organiser leur stationnement dans les points denses comme les gares en luttant contre l'encombrement des espaces libres et piétons.

L'aménagement des stations du BHNS mérite d'être complété en places de stationnement supplémentaires en insistant sur la chaîne des déplacements à prendre en compte pour les personnes accidentées de la vie et quelque soit leur handicap.

Deuxièmement, il est indispensable de vérifier in situ les bonnes conditions d'accès dans les activités et en particulier dans le site des établissements HEPPNER. Il s'agit d'une société de logistique qui voit un va-et-vient quotidien d'un grand nombre de camions de type semi-remorque.

L'aménagement type défini au projet devra si nécessaire être adapté aux besoins de cette entreprise qui détient, par ailleurs, un rôle majeur dans l'activité du secteur et au-delà. L'exploitant a signalé des problèmes dans la circulation et la manœuvre des camions mais aussi sur des points de sécurité publique avec le passage de piétons et vélos devant l'établissement.

J'encourage, par conséquent, le Conseil général à rencontrer sur place les représentants de la SCI d'ARSONVAL et de l'entreprise HEPPNER pour régler ces difficultés. L'issue devra être à l'avantage de l'exploitant compte tenu du caractère de son activité qui ne tolère apparemment pas d'adaptations en raison de protocoles internationaux très strictes de sécurité.

Troisièmement, c'est la traversée du triangle de GONESSE qui mobilise toutes les oppositions de la part des agriculteurs qui m'ont rendu visite au cours de l'enquête publique et du Collectif des associations à laquelle il convient d'ajouter le rejet d'une Conseillère Régionale du Groupe Ecologie – Les Verts.

Si tous partagent le même but de rejeter le tracé du BHNS en dehors du Triangle, Leur motivation est toutefois bien différente.

Les agriculteurs s'intéressent exclusivement à pérenniser leur exploitation et semblent peu concernés par la création d'une liaison rapide de transports collectifs pour desservir le bassin d'activités.

Quant aux associations, leur combat est plus vaste en portant sur l'aménagement du territoire et en réclamant la préservation des zones agricoles dans une politique globale d'équilibre des espaces entre milieu urbain, naturel et agricole.

Reste que la critique est forte sur l'utilisation par le BHNS d'une route qui a été désaffectée depuis quelques temps compte tenu de son très mauvais état. Dans un passé encore récent, ce passage a été utilisé pour un bus urbain dans une liaison quotidienne mais le trafic a été supprimé à cause de l'état de la voirie.

Il convient, par conséquent, de revenir sur les doléances des requérants.

Pour ce qui concerne les agriculteurs,

Ils se plaignent que le passage du BHNS à cet endroit les gênera dans leur exploitation car il y a des terres cultivées de chaque côté de cette voie et que la zone à urbaniser n'est pas encore lancée. Ils font par ailleurs remarquer qu'ils seront empêchés de traverser la voie avec des engins agricoles et qu'ils ne pourront utiliser cet axe comme prévu initialement car les gabarits des machines agricoles ne sont pas compatibles avec la circulation du BHNS. Ils réclament également des conditions de circulation améliorées.

Ils font aussi valoir que le Triangle de GONESSE comprend des terres agricoles d'une exceptionnelle qualité qu'il faut à tout prix maintenir et qu'il sera impossible de retrouver dans un secteur proche. Il plaide pour la préservation de l'environnement et des paysages dans leur état naturel existant et considère que le BHNS perturbera irrémédiablement cet équilibre sensible.

Ils décrivent la présence de nombreux gibiers qui font du triangle une réserve de chasse importante.

Leur préoccupation est légitime car il s'agit directement de leur moyen de production qui est concerné par ce projet même si le dossier d'enquête tend à minimiser l'impact sur les surfaces agricoles. Il est vrai que les emprises utilisées pour les besoins du BHNS sont faibles à l'échelle du projet même si elles ne sont pas négligeables pour certaines exploitations et propriétaires.

Les agriculteurs mettent en évidence des incohérences flagrantes entre la circulation de leurs engins et le trafic du BHNS avec lequel ils devront partager la voie. Le dossier d'enquête indique que « *le projet de BHNS aura un impact limité sur les circulations agricoles, les mesures constructives retenues dans le cadre du projet permettront le rétablissement des chemins d'exploitation et une gestion des circulations agricoles comme actuellement. Des aires de stationnement des engins agricoles et de stockage des productions seront implantées ponctuellement le long du chemin de Gonesse à Villepinte pour permettre le fonctionnement de l'exploitation en dehors de la voie.* »

Or, il a été précisé « *qu'aucune donnée concernant le volume des circulations agricoles n'est disponible.* »

Il y a manifestement une incohérence à réglementer la circulation du trafic sur cette voie entre un bus et des engins spéciaux dont certains à grand gabarit s'il y a un manque de données sur leur importance et leur nombre. En dehors de la bonne

intention des auteurs du projet d'intégrer au mieux l'activité agricole en présence du BHNS, il y a là un défaut de données qui me paraît constituer une faiblesse justifiant les inquiétudes des agriculteurs.

Certes, il sera toujours possible de compléter ce manque d'informations par des relevés sur place dans les phases préalables à l'exécution des travaux mais ils auraient du normalement figurer au stade de l'enquête publique. Il aurait ainsi été possible de se faire une juste appréciation sur les capacités ou non de faire cohabiter un double trafic de véhicules en mesurant toutes les incidences pour les uns et pour les autres y compris sur la fréquence du BHNS qui peut être remise en cause.

Alors que des priorités de circulation ont été définies dans les intersections sensibles, le Conseil général retient une circulation à vue lorsqu'il s'agira de s'engager dans la traversée de cette voie. Or, chacun sait qu'un engin agricole ne se manœuvre pas avec facilité et nécessite des temps de réaction qui me paraissent difficilement compatibles avec le passage d'un bus à haut niveau de service qui retient des fréquences de 6 minute en heures d'affluence.

La période des travaux est restée sous silence mais doit aussi figurer comme une contrainte pour les exploitants agricoles avec des conséquences possibles dans leur pratique quotidienne compte tenu des emprises utiles aux travaux et aux conséquences sur les cultures. Un tableau signale que les effets seront négligeables *« en procédant à un arrosage pour limiter l'émission des poussières : choix itinéraire adapté, arrosage des terres en dépôts ou des aires de chantier. »*

Les bonnes intentions sont affirmées mais là encore, un complément d'études s'impose pour être bien certain que les activités agricoles situées aux abords ne subiront pas un préjudice excessif dans cette opération. Il est permis d'en douter par la faiblesse des explications rendue sur cette partie du projet comparativement aux soins pris dans la description des autres tronçons à aménager.

Les agriculteurs ont également mis en évidence l'absence d'un plan de circulation pour accéder à leur terre alors que ce schéma est important pour ce qui les concerne. Il aurait du figurer au projet pour leur permettre d'en avoir connaissance et de faire part de leur avis puisqu'il s'agit d'une conséquence du projet d'aménagement.

Au terme des mesures de réduction, le dossier d'enquête prévoit toutefois qu'*« un plan de circulation des engins agricoles et d'accès aux parcelles (sera) mis en place en concertation avec les organismes représentatifs »*.

La proposition ne va pas au-delà.

La négociation sans prévaloir de son résultat risque d'être compliquée dès lors que le Conseil général a signalé que l'organisation d'une réunion associant les agriculteurs n'a pu se tenir sur ce dossier faute de participants. Le recours à un médiateur extérieur et indépendant du projet aurait sans doute l'avantage d'éviter une confrontation directe entre les partis et permettrait d'ouvrir le dialogue pour aboutir à une solution négociée.

Il faut aussi prendre en compte la création de fossés de part et d'autre de la voie qui constitueront des obstacles naturels au passage transversal des engins.

La présence d'animaux sauvages ne peut être omise même s'il ne s'agit pas d'un site sensible et répertorié à ce titre. En outre, l'équilibre des espèces, la pratique de la chasse, la nécessité de maintenir une diversité biologique obligent d'intégrer les traversées animales dans l'aménagement de cet itinéraire.

Je retiens aussi la volonté du Conseil général et de la commune de Gonesse de trouver une solution avec les agriculteurs sur ces problèmes de traversée de la voie qui sont inmanquablement une faiblesse dans le projet. Il est par ailleurs délicat d'apprécier complètement l'impact du projet de BHNS sur l'activité agricole.

Pour ce qui concerne le Collectif des associations,

Ils soutiennent un autre tracé que celui du Conseil général dans la traversée du Triangle de Gonesse en proposant un parcours le long du boulevard du Parisis. Ils prétendent que ce schéma serait moins impactant sur l'environnement et notamment sur les terres agricoles et ne constituerait pas un allongement très important du temps de parcours. Ils regrettent que le Conseil général a toujours refusé d'introduire cette variante dans le projet ce qui cristallise les oppositions.

Le Collectif réclame par conséquent que le Conseil général renonce à la traversée du Triangle par le chemin existant et retienne la solution qu'ils défendent depuis le début des études et de la concertation préalable qui a précédé l'enquête publique.

Paradoxalement, la réponse du Conseil général plaide en faveur du Collectif. *« L'autre solution longeant le boulevard du Parisis au sud du triangle a été étudiée. Elle présente un allongement de 600 mètres, un surcoût d'environ 5% sur le tronçon concerné et un différentiel de temps de parcours de l'ordre de +1 minute 30. »*

L'option le long du boulevard du Parisis prolongera le tracé et augmentera le temps de parcours de quelques minutes mais il faut admettre que cette double conséquence est mineure par rapport à la distance de l'itinéraire et aux incidents de trafic qui ponctueront le cadencement du bus.

Le surcoût de 5% n'est pas négligeable mais constitue une pondération inévitable dans l'évaluation d'un projet de cette importance.

L'étude ayant écarté cette option du débat, il est donc difficile de s'en faire une juste appréciation autrement sauf à noter qu'il existe une solution alternative à celle soutenue par le Conseil général.

Afin d'apaiser le conflit sur la traversée du Triangle de Gonesse, une étude complémentaire peut être ordonnée et soumise à une nouvelle enquête publique de 15 jours pour préciser les manquements de celle qui a précédé. Ce choix laissé à la discrétion des autorités aurait l'avantage d'épurer les différents tracés selon leurs avantages et inconvénients quitte à maintenir au premier chef la traversée par l'ancienne route telle qu'elle est inscrite dans l'actuel projet.

Les associations ont regretté un manque d'écoute et de prise en compte de leur revendication quand bien même il ne s'agit pas des choix partagés par les auteurs du projet. La concertation est toutefois aux prix d'une confrontation d'idées et quoiqu'il en soit impose d'être soumise à l'exposé de la population pour lui permettre d'exprimer sa préférence et faire part de ses observations.

En limitant ce choix à la seule version présentée dans le dossier d'enquête et en ignorant la proposition du Collectif des associations, le Conseil général a restreint la qualité de la concertation à son strict minimum. Si la publicité et le contenu du dossier respectent la procédure, rien n'empêchait pour autant le Conseil général d'aller au-delà dans l'examen des itinéraires en apportant pour chacun le même soin et la même qualité de traitement pour élargir le plus possible la concertation et le débat.

C'est aussi l'avantage de l'enquête publique. Elle permet de soumettre différentes propositions pour connaître celles qui ont la préférence des usagers qui sont les utilisateurs du service. Ils sont donc fondés à participer directement à la décision finale en exprimant un avis sur l'itinéraire qu'ils préfèrent quitte à supporter quelques désavantages par rapport à un tracé plus direct.

La présentation qui a été retenue ne leur aura pas permis de s'exprimer de la sorte ce qui me semble dommage.

Au-delà de la forme et pour en revenir au fond, il faut noter que l'utilisation de cette ancienne voie pour le passage du BHNS fait l'objet d'une démonstration moyennement convaincante. Principalement, le Conseil général fait valoir que ce tracé préfigure le barreau ferré, respecte le schéma du métro express à venir et conclut sur la seule définition possible pour les besoins d'aménagement du secteur.

A l'inverse, le Collectif allègue avec force de conviction que rien n'est définitivement arrêté pour ce qui concerne les projets d'infrastructure à venir surtout qu'il a été indiqué dans le dossier que le tracé du BHNS devra quoiqu'il en soit s'adapter aux évolutions futures. Au surplus, la zone d'urbanisation empiète uniquement sur la partie sud du triangle qui reste éloignée de la route objet de tous les litiges.

En fait, la discussion semble d'une toute autre ampleur que celle visant à se prononcer pour ou contre le BHNS. Chacune des parties fait valoir que le BHNS engage l'avenir du secteur et son aménagement. Les opposants craignent une disparition à venir du territoire agricole en voyant dans le passage du BHNS en milieu du Triangle l'ouverture d'une urbanisation potentielle. Le Conseil général dément toute forme d'amalgame.

La tentation serait grande de s'aventurer dans cette polémique mais elle n'est pas à l'ordre du jour de l'enquête publique. Rien ne permet en effet d'affirmer, en l'état du dossier, que le projet de BHNS aura les effets redoutés par les opposants au projet autrement que dans une spéculation qui n'a pas été citée aux présentes.

Il importe de s'en tenir strictement aux éléments du dossier et d'écarter d'office toutes dérives qui dénatureraient l'opération en lui prêtant des conséquences non démontrées.

Si la plaidoirie du Collectif a néanmoins de quoi retenir l'attention, il convient cependant de ne pas s'égarer dans l'appréciation globale du projet en focalisant sur le cas particulier qui concerne la traversée du Triangle de Gonesse.

En conclusion,

Sur le projet dans son ensemble, mon avis est favorable concernant la création du BHNS dans la forme décrite au dossier d'enquête.

Comme je l'ai indiqué précédemment, la traversée du Triangle comprend des faiblesses. Elles pourront à mon sens être résolues par une enquête complémentaire ou des études à venir en ouvrant le dialogue entre tous. C'est pourquoi je propose que les revendications des agriculteurs dans l'accès à leur parcelle et dans l'utilisation du chemin soient résolues avant la prise de décision sur l'utilité publique du projet.

Il convient aussi d'augmenter les capacités de stationnement aux abords des gares RER B et D ainsi qu'aux stations de bus et d'aménager les itinéraires pour les handicapés quelque soit la forme de leur handicap.

J'encourage enfin le Conseil général à engager une concertation ouverte avec le Collectif des associations pour rechercher un compromis au lieu de risquer l'affrontement d'un contentieux en prétextant l'erreur manifeste d'appréciation.

2. Sur la mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes de AULNAY-SOUS-BOIS, TREMBLAY-EN-FRANCE (93), GONESSE et ROISSY-EN-FRANCE (95) en vue de la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS),

Il n'y a aucune remarque sur l'adaptation des plans locaux d'urbanisme par rapport au projet du BHNS. Il faut aussi reconnaître que leur mise en compatibilité est sans conséquence sur les zones d'habitat et voit un ajustement mineur des règles pour permettre la construction de l'itinéraire et des stations de bus.

En conclusion,

J'émet un avis favorable sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de AULNAY-SOUS-BOIS, TREMBLAY-EN-FRANCE (93), GONESSE et ROISSY-EN-FRANCE (95) en vue de la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS),

3. Sur la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet,

L'enquête parcellaire s'est déroulée sans remarque particulière et n'a fait l'objet d'aucune contestation.

Il convient toutefois de noter les observations de SNCF sur la propriété des terrains qui reviennent à RFF ainsi que l'attribution du parcellaire dans l'indivision PROIX.

Il faut prendre en compte la requête d'un agriculteur qui réclame un échange de terrain au lieu d'une indemnisation financière pour conserver l'unité de la surface cultivée nécessaire à son exploitation.

En conclusion,

J'émet un avis favorable sur la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet de BHNS.

4. Sur l'autorisation au titre du Code de l'Environnement et la loi sur l'Eau,

Il s'agit pour l'essentiel de créer des bassins de rétention pour le captage et le traitement des eaux de ruissellement ainsi qu'une zone humide dans le cadre du projet de BHNS.

Il convient de s'intéresser plus précisément à la propriété PROIX qui se trouve concernée par la moitié de sa surface par la réalisation du bassin BR2 et d'une zone humide potentielle. Cette parcelle est actuellement utilisée par l'exploitant pour des cultures maraîchères et plus exactement aromatiques. C'est l'essentiel de la production de cet agriculteur. Il est certain que l'expropriation de cette partie de terrain condamne le maintien de l'activité sur place.

L'intérêt général doit toutefois prévaloir sur l'intérêt particulier mais faut il encore que l'utilité publique de l'aménagement projeté soit clairement démontrée et établie sur des données certaines.

Or, il apparaît dans cette affaire que la zone humide à créer est potentielle et qu'il faudra attendre d'ici à trois ans pour savoir si oui ou non elle se justifie. Plus fort encore est l'imprécision des études. Il est écrit que faute d'avoir pu pénétrer dans la propriété PROIX, les calculs reposent sur des hypothèses. Dès lors, les relevés nécessitent d'être vérifiés et confirmés pour être ajustés au mieux des besoins réels.

Pour autant, la zone humide est inscrite à cet endroit ainsi que le positionnement du bassin BR2 à construire. Là encore, rien ne permet d'établir que l'emplacement choisi s'impose par rapport à la conception du projet et qu'il n'existe pas d'autre lieu mieux adapté à cette configuration. Des emprises publiques semblent pourtant disponibles à proximité et permettraient sans doute de regrouper les bassins en évitant un empiétement dans l'indivision PROIX que les propriétaires dénoncent avec force d'arguments.

Le fait que la commune de Gonesse projette la création d'un parc naturel dans ce secteur ne saurait pour autant justifier la réserve foncière sur la parcelle PROIX dès lors que les travaux d'aménagement prévus pour le BHNS méritent de revoir le dimensionnement et la situation des ouvrages à construire.

Le Conseil général de la Seine Saint-Denis écrit par ailleurs que *« le projet de BHNS pourrait être une opportunité pour restaurer la continuité écologique en proposant des mesures d'aménagement et de gestion écologique complémentaires. »*

Il me semble par conséquent que l'imprécision des études, les discussions sur le dimensionnement des ouvrages à construire, l'incertitude sur la création d'une zone humide et son efficacité non démontrée pour l'heure handicapent une juste appréciation du projet par rapport aux dispositions du code de l'Environnement et de la loi sur l'Eau.

Le Conseil général décrit d'ailleurs cette affaire de la manière suivante : « *Par ailleurs, une zone humide potentielle a été identifiée en rive droite du Croult. Des investigations complémentaires de terrains sont nécessaires pour confirmer cette hypothèse mais la demande du Maître d'ouvrage auprès de l'indivision Proix de pénétrer dans la parcelle pour mener ces études a été refusée. Dès lors, le Département a retenu la disposition la moins favorable et a intégré cette zone humide comme une contrainte environnementale réglementaire. En effet, la législation en vigueur (Code de l'Environnement) impose, comme mesure compensatoire, la réalisation d'une nouvelle zone humide dont la surface est au moins équivalente à la surface impactée.*

Il ne s'agit donc pas d'empêcher la réalisation du projet qui doit répondre à des obligations réglementaires et techniques. Il importe toutefois de mettre en évidence que certains éléments produits dans le cadre des relevés sur la gestion des écoulements révèlent des imprécisions et des incertitudes qui nécessitent d'approfondir les études et de revoir le dimensionnement de certains ouvrages ainsi que leur situation.

En conclusion,

J'émet un avis favorable sur le projet de BHNS concernant l'autorisation au titre du code de l'Environnement et la loi sur l'Eau sous réserve d'une prise en compte des observations qui précèdent.

Ce document comporte 12 pages.

Fait à Garches, le 19 AOUT 2013



Alain SALLAIS
Commissaire-enquêteur